

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE



UNIVERSITE SAAD DAHLEB DE BLIDA
INSTITUTES D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MASTER 02
option : architecture ville et territoire

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

MISE EN VALEUR DES VILLES LITTORALES
cas de ville: ville de Tipaza

Encadré par :
Mme. HADJI Kenza

Assisté par :
Mlle :HADJI Lina

Présenté par :
Mlle: YAHIA Amira
Mr: SEBAI Karim

Année universitaire : 2014/2015

Remerciement

Nous remercions Allah le tout puissant de nous avoir donné la force, le courage, la volonté et la foi pour pouvoir venir à bout de ce travail.

Nous tenons ensuite à remercier en particulier :

toute notre gratitude à notre encadreur Mme HADJI Kenza pour tous ses conseils judicieux, sa disponibilité et sa grande patience .

notre assistante Mlle HADJI d'avoir partagé tout leurs savoir et de nous avoir appris énormément de chose.

tous les membres de notre jury pour avoir bien voulu accepter de participer à ce jury, prouvant ainsi l'intérêt qu'ils portent à ce travail.

A nos familles pour leurs soutiens et leurs encouragements durant notre cursus.

a notre amie pour tout

Merci infiniment.

Dédicaces

Je dédie ce travail :

En premier lieu A l'âme de mon cher père ; a ma chère maman qui a été toujours là pour me pousser vers la réussite.

Mes chers sœur et frères; qui m'encouragent souvent a mon fiancé pour son aide inestimable.

A ma grande mère, mes tantes et oncles pour leurs soutient et le courage qu'ils m'ont offert.

Mes remerciements vont également à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin durant toute ma formation, sans oublier mon binôme Karim

Amira

Dédicaces

Tout d'abord je remercie ALLAH le tout puissant qui m'a donné le courage, la volonté et la Force morale et physique pour m'y adapter.

A cette occasion je dédie ce modeste travail à :

Mes parents qui sont resté debout pour que je dorme, qui ont souffert pour m'élever qui ont été ravis pour mon bonheur et malheureux pour mon malheur.

Vous étiez mes deux anges gardiens vous m'avez appris à me relever après chaque défaite surtout toi ma très chère mère. Vous qui votre seule réputation est ma réussite dans la vie, incha Allah je serais le fils tel que vous souhaitez.

A mes très chers grands parents qui m'ont offert leur amour.

A mes deux chères sœurs AMEL et LILIA

A tous mes oncles et mes tantes qui ont été pour moi un véritable soutien

A tous mes cousins et cousines.

A tous mes amis

Et sans oublier mon binôme AMIRA.

.

Karim

Résumé:

la mise en valeur des villes littorales: le cas de Tipaza

Depuis les années 50, les villes littorales ont connu un mouvement de réaménagement de leurs fronts de mer et qui s'est protégé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de "waterfronts revitalizations" .

Cette thèse s'intéresse aux interactions urbanisation – paysage pour comprendre et anticiper les dynamiques du territoire en zone littorale. Depuis plusieurs décennies, les côtes européennes et méditerranéennes sont gagnées par l'artificialisation produite par l'économie résidentielle et touristique. La question du rôle du paysage dans les causes de cette urbanisation, mais aussi dans sa possible régulation, se pose donc avec intérêt. Dans ce contexte, l'étude de la vue sur la mer, quintessence du paysage littoral, apparaît essentielle.

L'hypothèse de son influence sur l'urbanisation et, simultanément, celle de l'intérêt d'une connaissance géographique de la visibilité de la mer pour aider à la gestion de l'espace côtier est donc formulée. Pour démontrer l'effet de la vue sur mer sur l'urbanisation du littoral, la thèse propose une méthode de cartographie des espaces soumis à la vue sur mer et s'appuie sur l'étude de la relation spatiale entre visibilité de la mer et occupation du sol. La démonstration est réalisée sur un territoire littoral méditerranéen, où le développement territorial doit beaucoup aux données du paysage : la ville de Tipaza.

Abstract:

The development of the coastal towns: the case of Tipaza

Since the 50s, the coastal cities have experienced a movement to redevelop their waterfronts and have spread from North-American cities under the heading of; 'waterfronts revitalizations'.

This thesis deals with the interactions between urbanization and visual landscape, in order to understand and anticipate territorial dynamics in coastal areas. For many decades, European and Mediterranean coasts have been being subjected to urban sprawl, resulting from tourism and residential economy. The issue of visual landscape amenities as a factor of urban sprawl as well as a potential tool of regulation therefore constitutes a crucial perspective. In this context, studying sea views, a major component of coastal landscapes, seems to be a key element.

Consequently, it comes to formulate the hypothesis of the sea visibility influence on urban sprawl in coastal areas and simultaneously, of the relevance of geographical knowledge of sea visibility in coastal management. In order to demonstrate the impact of sea visibility on coastal urbanized areas, this study proposes in a first time, a methodology to map coastal areas offering sea views and secondly, a spatial analysis of the interactions between sea visibility and land

cover. The study focuses on a Mediterranean coastal zone, which territorial development is strongly related to landscape characteristics : the town of Tipaza.

:

تطور المدن الساحلية: حالة تيبازة

50 سنة شهدت المدن الساحلية حركة لإعادة تطوير الواجهات البحرية، وانتشرت من المدن الشمال-الأمريكية تحت عنوان؛ " تنشيط الواجهات البحرية" تتناول هذه الأطروحة التفاعلات بين التحضر والمناظر الطبيعية البصرية، من أجل فهم وتوقع الديناميات الإقليمية في المناطق الساحلية. لعدة عقود، السواحل الأوروبية والمتوسطية كنتيجة للسياحة والاقتصاد السكني. وتعتبر قضية المنظر البصري عاملا مهما في الزحف العمراني تنظيم بالغ الأهمية. في هذا السياق المناظر البحرية عنصرا رئيسيا أساسيا من المناظر الطبيعية الساحلية،

ونتيجة لذلك، فإنه يأتي لصياغة فرضية تأثير الرؤية البحرية على الزحف العمراني في المناطق الساحلية في وقت واحد، لأهمية المعرفة الجغرافية وضوح الرؤية البحرية في إدارة المناطق الساحلية. من أجل توضيح تأثير الرؤية البحرية على المناطق الحضرية الساحلية، وتقترح هذه الدراسة في المرة الأولى، منهجية لرسم خرائط للمناطق الساحلية تطل على البحر وثانيا، التحليل المكاني للتفاعلات بين الرؤية البحرية والبرية هذه الدراسة مرتكزة على منطقة ساحلية متوسطة اين نجد التطور الاقليمي مرتبط اظر الطبيعية البصرية : خصائص ولاية تيبازة

Sommaire

Chapitre 1: Introduction générale

Préalable.....	01
I.1 Thématique générale du master arviter	02
I.2 Présentation succincte du cas d'étude	05
I.3 Présentation de la Problématique	05
I.3.1 Sur le plan urbanistique	06
I.3.2 Sur le plan Architectural	06
I.3.3 Sur le plan naturel	07
I.4 la démarche méthodologique	07
I.4.1 Présentation de l'approche typo morphologie	07
I.4.2 G. Caniggia et l'approche typo morphologique.....	08
I.4.3 Le but du choix de l'approche typo morphologique	08
I.5 Présentation succincte du contenu de chaque chapitre	09

Chapitre 2: Etat de l'Art ou de la Connaissance en relation avec la thématique développée

II.1 Présentation de la ville littorale	10
II.1.1 Le littoral	10
II.1.2 La ville littorale.....	11
II.1.3 La littoralisation (L'artificialisation).....	12
II.1.4 Les moteurs principaux de l'urbanisation côtière	13
II.1.5 Les principes d'aménagement du littoral.....	14
II.1.6 Les principales contraintes naturelles du milieu littoral.....	14
II.2 La ville portuaire	16
II.2.2 Un système ville-port	17

II.2.3 Les activités spécifiques du système ville-port.....	17
II.2.4 Différents types de ports.....	17
II.3 Le tourisme.....	19
II.3.1 Définition du tourisme	19
II.3.2 Le rôle du tourisme.....	19
II.3.3 Les type de tourisme	20
II.4 La ville littorale Algérienne.....	21
II.4.1 Présentation de la ville littorale Algérienne.....	21
II.4.2 Caractéristique essentielles de l'espace littoral algérienne	21
II.5 La loi littorale	23
II.5.1 Quelques lois du littoral	23
II.5.2 Instruments d'urbanisme lié au littoral	23
Conclusion.....	24
 Chapitre 3 : le cas d'étude	
III. Présentation de la ville	25
III.1 Situation et limite de la ville de Tipasa	25
III.1.1 Accessibilité de la ville de Tipaza	26
Conclusion.....	26
III.2 Condition naturel	27
III.2.1 Le vent	27
III.2.2 La Température et l'humidité	27
III.2.3 Pluviométrie	28
III.2.4 La sismicité.....	28
III.2.5 Hydrographie.....	28
III.2.6 Relief.....	29
Conclusion.....	29

III.3 Analyse territoriale	30
III.3.1 Le premier cycle.....	30
III.3.1.1 La première phase : la formation de parcours de crête Principal.....	30
III.3.1.2. Deuxième phase : la formation du parcours de crête Secondaire.....	31
III.3.1.3. Troisième phase : la formation de parcours de contre crête locale et l'établissement de moyen promontoire	31
III.3.1.4. Quatrième phase : la formation de parcours de contres crête continue de la plaine et du littoral.....	32
III.3.2 Deuxième cycle d'implantation	32
Conclusion	32
III.4 Analyse urbaine.....	33
III.4.1 Croissance et structuration de la ville de Tipaza.....	33
III.4.1.1 Tissu de l'antiquité.....	33
. Période préhistoire.....	33
. Période phénicienne.....	34
. Période des royaumes indépendants mauritaniens	
o Période romaine.....	35
o Période vandale et byzantine.....	37
o Période musulmane.....	37
III.4.1.2 Tissu de XIX SIÈCLE.....	37
. Période coloniale.....	38
III.4.1.3 Tissu de XXe SIECLE.....	39
III.4.1.4 Tissu actuel	41
III.4.2 Polarisé et nodalité au niveau de l'organisme	43
III.4.3 Polarisé et nodalité au niveau de l'agrégat	44

III.4.4 Hiérarchisation des parcours	45
Conclusion	46
III.5 Analyse typologique	47
III.5.1 Relevé d'édifices urbains	47
III.5.1.1 Typologie de la maison (îlot du centre historique).....	47
III 5.1.2 Typologie de la maison (îlot de la périphérie).....	50
Conclusion.....	51
III.5.2 La relation entre type et agrégat	52
III.5.2.1 Tissu de l'antiquité.....	52
III.5.2.2 Tissu de XIX SIÈCLE.....	52
III.5.2.3 Tissu actuel	54
Conclusion.....	55
III.5.3 Processus d'évolution du type dans sa parcelle.....	56
III.5.4 Evolution du parcellaire au niveau de l'unité urbain (type ilots)	57
III.5.5 La relation structure morphologique /structure fonctionnelle.	58
III.6 Présentation de l'air d'intervention.....	60
III.6.1 Problématique spécifique	60
III.6.2 Choix du périmètre d'intervention	60
III.6.3 L'étude et l'analyse du site d'intervention	61
- Le concept d'intégration au site.	
- La référence à l'histoire	
III.6.4 L'intervention et la proposition urbaine : (Projet urbain).....	62
III.6.4.1 Les concepts et les principes de la proposition Urbaine.....	62
- Intégration par rapport à l'environnement.....	62
- Le concept d'intégration au site.....	63
- La référence à l'histoire	63
- Le concept de continuité et la lisibilité.....	64

- Le concept de la hiérarchie.....	65
- Ilot / parcelle.....	66
- L'articulation.....	67
III.7 Le programme urbain	68
III.7.1 Présentation de circuit front de mer	68
III.7.2 Au niveau de La partie ouest.....	68
III.7.3 Au long de la muraille.....	68
III.7.4 Sur la partie donnant sur la mer.....	69
III.8 Projet architectural	70
III.8.3 La genèse de la forme	70
- Cas01 : centre aquatique.....	70
- Cas 02 : S.P.A.....	71
Conclusion générale.....	73

1. Introduction générale

Préalable:

Et nous voilà enfin arrivés, quatre longues et laborieuses années d'études sont passées, nous sommes en 2^{ème} année master d'architecture ville et territoire et dans laquelle nous allons approfondir et synthétiser nos connaissances sur la ville étudiée afin de présenter un projet urbain cohérent suivi des deux projets ponctuels architecturaux.

Nous tenterons d'apporter tous les éléments se rapportant au problème des villes littorales par l'étude de l'évolution de la ville à partir de son territoire vers l'historique et sa croissance jusqu'à ce moment, c'est-à-dire tous les éléments naturels et artificiels au sein duquel se déroule l'évolution de la ville.

Notre atelier nous permet de passer un certain nombre d'étapes qui conduisent à effectuer une intervention dans un site urbain avec une situation réelle, un programme réel pour inciter l'étudiant à se confronter à une situation réelle, car à problème réel, solution réelle.

1.1 Thématique générale du master arviter

La production de l'environnement bâti connaît depuis les années 50 un boom sans précédent dans l'histoire de l'humanité.

Dans le courant du 20^{ème} siècle, les typologies architecturales sont passées du stade évolutif dynamique « naturel » à une expression définitivement figée qui ne permet plus des mutations typologiques profondes mais seulement des variations stylistiques sur un même thème.

Quant aux typologies urbaines, elles découlent en partie des nouvelles typologies architecturales, mais aussi d'un certain nombre de facteurs tels que les communications et la technologie.

L'architecture se trouve ainsi confrontée à une situation où la prise de décision en matière de typologie est souvent aléatoire, relevant de choix esthétiques souvent éclectiques, et procédant d'une subjectivité individualiste qui développe des opinions personnelles rattachées à des sentiments et émotions propres à la personne plutôt qu'à des observations de faits réels possédant une dynamique qui leur est propre, indépendamment de l'observateur.

Pour Muratori la production de la ville c'est la production d'une œuvre d'art collective par toute la société.

Pour Bill Hillier c'est l'espace configurationnel rattaché à une dynamique sociale.

La production typologique se base ainsi sur une réalité culturelle, donc d'un produit de société, au niveau d'une aire géographique donnée.

L'architecture et l'urbanisme sont donc des faits culturels à base constante et à diversités multiples dues aux spécificités territoriales et urbaines.

Le territoire dans lequel se produit l'environnement bâti possède une réalité culturelle en plus de sa réalité naturelle ; c'est de là que va naître la tendance typologique.

La ville dans laquelle se produit le projet architectural possède des constantes structurelles en termes de hiérarchies du viaire, de modularité, de nodalités et de pertinences ; le projet architectural sera confronté à la gestion de ces constantes urbaines qui vont à leur tour orienter le développement et la création d'une typologie architecturale adéquate dans une localisation urbaine donnée.

C'est seulement en respectant ces constantes structurelles et ces spécificités territoriales qu'un habitat durable peut être envisagé, à travers la reconnaissance de l'apprentissage ancestral des sociétés qui nous ont précédés, de leurs productions spontanées qui ont répondu à des besoins

précis sans causer de dommages aux ressources naturelles et sans mettre en danger l'évolution des générations futures.

Ces enseignements sont contenus dans le patrimoine qui devient une source de connaissance et d'inspiration pour les créations architecturales futures.

Le corollaire direct du concept de patrimoine est évidemment celui d'histoire.

L'histoire devient ainsi la source des références indispensables à une production durable de l'environnement anthropique.

La reconnaissance de la valeur existentielle de l'homme au sein de la nature et la connaissance profonde de cette dernière afin de ne pas l'exploiter au delà de ses limites, est la condition qui permet à l'« habiter » de se réaliser, par opposition au « loger » d'aujourd'hui.

Retrouver la codification de la production du bâti à travers sa réalité territoriale, comme base structurelle, est un préalable à la re- connaissance des lois de la production de l'espace anthropique.

Les différents moments de l'anthropisation de l'espace : le territoire, l'agglomération et l'édifice, sont les trois niveaux d'échelle à travers lesquelles va s'exprimer toute l'action humaine sur son environnement.

La connaissance – reconnaissance de ces échelles et de leurs articulations permettra éventuellement de faire ressortir les modèles structurels pour la conception et le contrôle des extensions urbaines et des projections architecturales.

La spécialité proposée permet aux étudiants d'obtenir une compétence double ; d'une part, d'appréhender le phénomène urbain complexe dans un système de structures permettant une conception cohérente d'actions à projeter sur l'espace urbain, d'autre part de respecter l'environnement territorial à la ville en insérant de projets architecturaux dans la logique structurelle et culturelle du territoire, comme projets intégrés dans leur contexte et comme solutions aux problématiques locales rencontrées et identifiées.

Dans le cadre de notre master, la re – connaissance de la structure territoriale génératrice d'habitat comme première matrice des implantations anthropiques, et de la structure urbaine comme naturellement issue de cette structure territoriale et elle-même matrice du tissu urbain, est une condition sine qua none d'une production durable de l'habitat humain.

Au sein du master ARVITER nous proposons d'effectuer une reconnaissance de ces relations entre territoires culturels, structures urbaines et production de typologies architecturales.

Nous proposons cet approfondissement des connaissances en typologie à partir d'une stance actuelle. Nous nous insérons ainsi dans une problématique contemporaine de la production de l'environnement bâti.

L'enseignement des typologies et la pratique de relevés et d'analyse constitue l'aspect cumulatif des connaissances du réel, qui est finalisé par un projet architectural dont les références typologiques sont définies et rattachées à l'aire culturelle, au territoire et à l'époque, dans un esprit de durabilité, associant continuité et innovation.

La recherche cumulative in situ permet de produire des registres de répertoires typologiques.

Ainsi, et grâce à une accumulation de connaissances typologiques et stylistiques relatives à des aires culturelles données, et à une réalité territoriale et urbaine donnée, le projet final concrétisera une attitude créatrice de formes architecturales en relation avec la réalité culturelle du territoire.

Dr. BOUGHERIRA – HADJI Quenza

Les mots de quelque architecte

« ...la connaissance du développement historique de la ville dans l'histoire est d'une importance décisive pour chaque nouveau projet, car toute époque se construit sur celle qui la précède....”(1)

“ROBERT KRIER”

«la ville est une agglomération transformable ,améliorable , il ne suffit pas de démolir pour recommencer car chaque espace a toujours acte de culture. alors il faut faire la ville en tenant compte de ce qui existe encor d'hier et l'améliorer.....”(2)

“JEAN NOUVEL”

« les villes et civilisations ont été des notions synonymes a tel point dans toute l'histoire, que détruire une ville a toujours parut un meilleur moyen de détruire une civilisation dont elle constituait en quelque sorte l'archétype ».... (3)

“Michel RAGON”

Le travail abordera en premier lieu la ville de Tipaza comme contexte général et périmètre dans lequel s'inscrit notre projet avec la problématique principale

menaçant la structure, le fonctionnement et l'image de cet organisme urbain à savoir:

La problématique d'articulation les différentes entités du front de mer de la ville de Tipaza

1.2 Présentation succincte du cas d'étude:

Notre choix est porté sur la ville de TIPASA se caractérise par la diversité de la nature par sa situation géographique dans le bassin méditerranéen, son magnifique littoral : plage-mer-criques, sa proximité d'Alger capitale du pays et son relief qui donne à la ville un caractère agricole.



-complexe Matarsouk-

Aujourd'hui TIPASA est classée dans la liste du patrimoine universel par l'UNESCO grâce à ces ruines qui demeurent le reflet de son importance dans l'antiquité et qui recèle de riches vertus culturelles et touristiques

-TIPASA; station littorale qui retrouve dans un milieu paysagère, la présence des ruines et de la mer une harmonie rarement égalée souffre d'une perte d'identité



-le port-

comme lieu d'établissement doté d'une cohérence formelle spécifique en continuité avec l'existant.

-Comment récupérer l'image et le statut en tant que patrimoine mondial?

-Et comment protéger et mettre en valeur le domaine littoral?

1.3 Présentation de la Problématique:

Les villes littorales Algériennes ont connu les mêmes problématique sur le plan naturel, architecturale et urbanistique.

Après l'indépendance l'Algérie a connu deux politiques d'aménagements qui ont été appliquées sur le plan urbanistique et architectural.

1.3.1 Sur le plan urbanistique:

L'état a préféré s'intéresser aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba et quelques autres villes au détriment de villes moyennes comme Bejaïa, Tipaza et des petites villes (Azeffoun) qui sont restées relativement délaissées ou en stagnation.

Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique.

1.3.2 Sur le plan Architectural:

Après l'indépendance l'aménagement était pour répondre aux besoins sociaux avec une architecture non réfléchie d'une manière globale et inclusive des différentes échelles relatives à l'aménagement des zones touristiques littorales pour tous les cas du littoral algérien.

L'occupation humaine incontrôlée, se déploie sur la zone légalement non urbanisable. Elle se traduit par la prolifération de l'habitat précaire à proximité du front de mer et engendre des rejets incontrôlés de déchets et d'autres impacts de la croissance des agglomérations limitrophes. Ce qui se traduit par un paysage anarchique et de pauvre qualité.

Dans la période actuelle l'état a pris des décisions en ce qui concerne le réaménagement des villes littorales comme le projet de la Médina d'Alger

-les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus, ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural.



-Alger est la plus grande ville-



- Cherchell petite ville-



Oran la deuxième ville en Algérie

1.3.3 Sur le plan naturel:

le littoral abrite un patrimoine environnemental riche comprenant faune et flore, paysages et sites naturels tels que dunes et zones humides.

Notre problématique s'énonce Principalement comme suit:

- Comment retrouver l'échelle d'appartenance entre les différentes entités du front de mer ?
- comment concilier l'action de développement avec un respect de l'ancien tissu et avec des exigences propre au champ particulier de l'architecture existante ?
- comment exploiter les richesses des sites dans l'élaboration du projet?

1.4 la démarche méthodologique:

Dans cette partie, on vas expliquer la méthode choisie, ainsi que ses étapes ,on a suit la méthode de " la typo morphologie" Ce modèle nous permet de déterminer à partir de la reconnaissance de la formation structurale de la ville et de ses traces de permanents.

1.4.1 Présentation de l'approche typo morphologie:

La typo-morphologie est une méthode d'analyse apparue dans l'école d'architecture italienne des années 60 l'instrument typologique devient pour S. Muratori et G. Caniggia le principal outil d'analyse – Albert Levy (la qualité de la forme urbaine)..

L'école morphologie propose la conservation des caractères concrets des formes signifiantes des structures territoriales, et garantit la capacité de contrôler ces formes aux disciplines de projet – Architecture et urbanisme.

Dans ces mécanismes nous chercherons à comprendre comment le tissu vieillit à travers sa genèse de formation, il sera appréhendé comme phénomène qui évolue et qui se transforme.

C'est cette façon de « lire l'histoire » qu'on appelle désormais l'approche ou la méthode typo-morphologique qui se propose de considérer l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation celui-ci après suivant trois échelles d'investigation.

Trois éléments sont donc indispensables dans notre étude :

Les éléments territoriaux, les éléments urbains, les éléments architectonique.

* La typo-morphologique opère par analogie et homologie, c'est à dire établir des liens communs entre l'être et la matière, entre l'homme et l'environnement spatial.

1.4.2 G. Caniggia et l'approche typo morphologique:

* La méthode de G. Caniggia et l'école muratorienne a pour but de redonner à la ville son identité à travers la cohérence de deux échelles d'interventions celle de la morphologie urbaine et celle de la typologie du bâti.

* Elle se propose de conserver aux structures territoriales leur caractères concrets de forme signifiantes.

* Garantir aux disciplines du projet, la capacité de contrôlé de ces formes.

* Comprendre ce qui est la ville, et ce qu'il faut pour maintenir l'urbanité de nos agglomérations.

* Faire évoluer la ville percevoir dans le projet le caractère de continuité de son histoire.

* De constituer le processus typologique à travers ses deux dimensions, synchronique et diachronique.

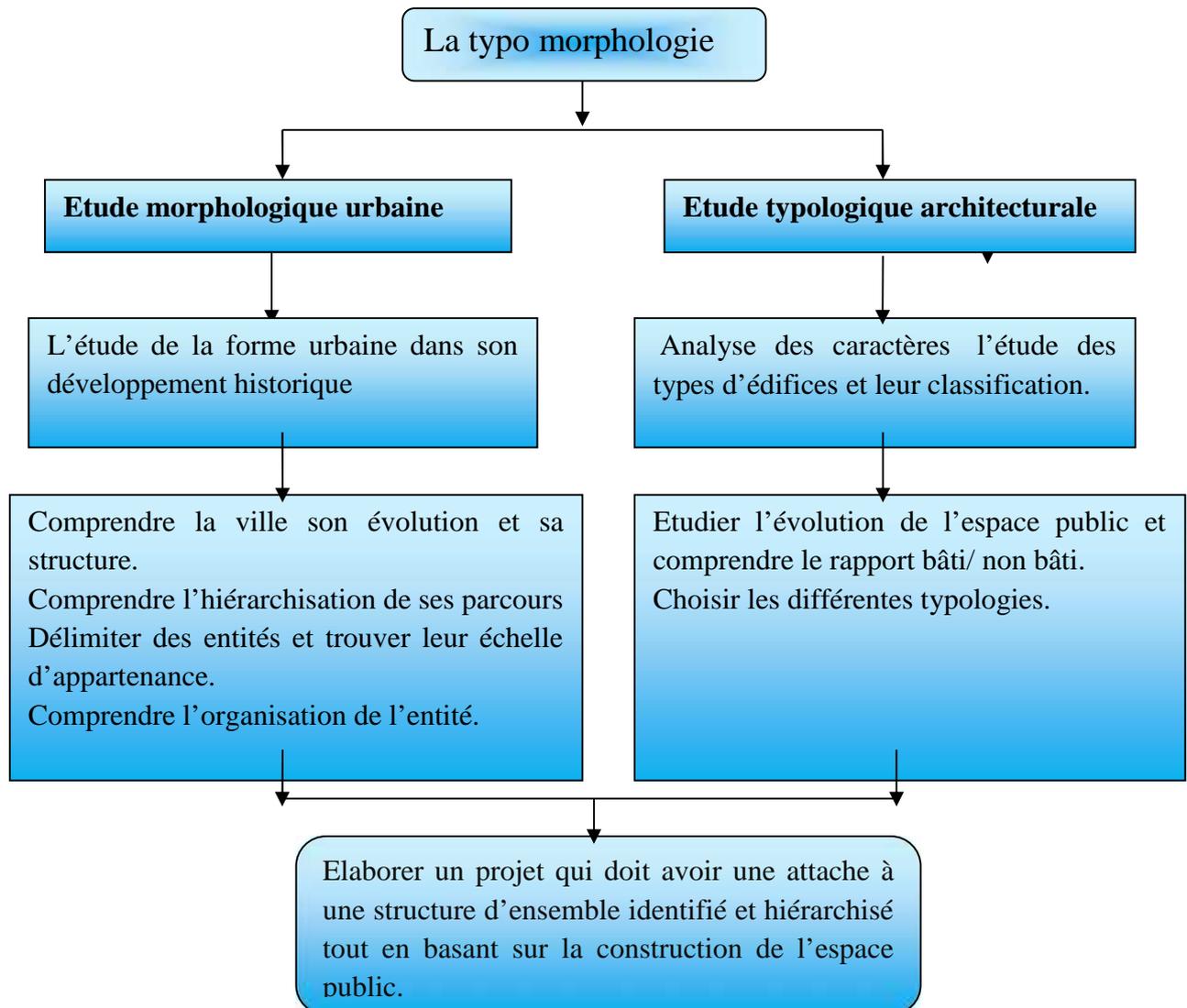
Cette approche de la ville, comme étant une totalité organique, nous guide à la considérer comme un « tout » cohérent, et comme une structure signifiante et non pas une simple addition d'objets autonomes, cette forme, et cet ordre peuvent être pris comme référence, pour juger de la rationalité d'une intervention nouvelle.

En peut dire que les méthodes de G. Caniggia forment une cohérence qui consiste à analyser et à comprendre la ville dans ses structures et ses développements depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

1.4.3 Le but du choix de l'approche typo morphologique:

- Ce modèle nous permet grâce à un catalogue typologique de déterminer à partir de la reconnaissance de la formation structurale de la ville de Tipaza et de ses traces permanents.
- Pour identifier des permanences structurales associées à l'identité culturelle des lieux et des contraintes relatives à la conservation du patrimoine bâti et des paysages culturels.
- enfin pour définir des mesures de contrôle des transformations du cadre bâti et d'encadrement des projets d'intervention.

On va présenter comment on a utilisé l'approche dans notre étude par le diagramme suivant:



1.5 Présentation succincte du contenu de chaque chapitre

-nous tenterons maintenant d'établir des chapitres de chaque phase de notre étude, à l'aide du model nous allons structurer notre réflexion comme suivant:

Chapitre 1 :c'est un Chapitre Introductif ou nous allons présenter l'option architecture ville et territoire suivi par la démarche méthodologique de notre recherche ensuite le chapitre 2 il s'agit de faire des recherches sur les publications, les travaux universitaire, les publications qui sont traité la même thématique quand choisis dans notre travail contient la phase analytique. Le 3éme chapitre il contient la phase Analyse du cas d'étude suivit par la phase d'intervention et en fin on termine par une conclus.

II.1 PRESENTATION DE LA VILLE LITTORALE

II.1.1 Le littoral :

Après la consultation d'un certain nombre d'ouvrages nous sommes arrivés à mieux comprendre le concept du littoral et de sa mise en valeur qui consiste à l'attraction par la beauté étonnante de son paysage et par son climat généralement clément.

D'après monsieur (HADEF RACHID.2007 -2008) la zone littorale est définie comme « une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planifications existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres.¹



Ruines romaines à Tipaza



cap-corse-France-

Le concept que Mr HADEF nous a donné sur le littoral nous laisse comprendre que ce dernier est un espace de contact entre deux milieux terrestre et maritime, entre :

- Un avant : la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.
- Un arrière : pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles.

Les zones littorales demeurent une destination favorite pour les touristes et pour l'établissement même d'une grande partie de la population. Mais tout cet engouement pour ces régions les fragilise davantage, par la détérioration de l'écosystème et des ressources naturelles, comme nous l'affirmons. En juillet 2007, Le Journal du CNRS qui sort son numéro double de l'été. En une, la photographie d'une plage saturée de visiteurs et un titre en forme de cri d'alarme : « Alerte sur le littoral »². La revue consacre son dossier principal

¹ HadeF Rachid (2008) . Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer. Mémoire de magistère : Université metouri Constantine

² Samuel, Reber (2009). La vue sur mer et urbanisation. Thèse de doctorat : Université de Nice

aux régions côtières, sur lesquelles des spécialistes de diverses disciplines dressent leurs constats. Les journalistes retiennent quelques mots-clés pour composer leur sous-titre : « Surpopulation, érosion, pollution, montée des eaux, ... ». Il est donc nécessaire de protéger ces zones pour qu'elles puissent continuer à assurer les fonctions qui lui ont été confiées et de les intégrer dans l'imaginaire collectif des habitants de la ville.

II.1.2 La ville littorale:

Après une longue étude, nous constatons que la mer et le littoral sont des richesses exceptionnelles ; sur lesquelles L'homme a commencé à avoir un impact ou il est passé de la culture de chasse, de pêche à une économie marchande et agricole. La pêche était l'une des activités qui ont engendré la naissance de la ville littorale par l'installation des maisons de pêcheurs en Bordure de mer.



Miami-Usa-

(D'après RONCAYLO M. 1990) (La ville que l'acception du terme soit strictement géographique et fonctionnelle largement économique ou culturelle a une territorialité, cette dimension lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans l'espace et le temps)³ cet impact nous précise que



Blanes-Espagne-

ces lieux sont des lieux de cristallisation naturelle à travers leur emplacement spécifique, Elles attirent et fascinent l'être humain par la beauté de leurs paysages naturels Elles constituent un patrimoine architectural, touristique et urbain, une superposition de civilisation et un centre d'échanges d'attraction et de pouvoir ce qui fait d'elle un laboratoire en termes d'architecture et d'urbanisme.

Selon l'ONU (l'Organisation des Nations unies) une ville littorale est une unité urbaine étendue et fortement Peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture...

³Mr : Aussi Khalil Bachir (2013) . Le clivage ville/port. Mémoire de magistère : Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme E.P.A.U.

II.1.3 La littoralisation (L'artificialisation)

Comme nous l'avons déjà mentionné à l'étape précédente, les zones littorales sont des lieux de cristallisation naturelle à travers leur emplacement spécifique, et c'est à partir de ce résultat que nous constatons que L'espace littoral 'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjuguent l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante. Comme nous l'ont démontré (VOIRON CANICIO 1999et OLIVIER, 2001): « Partout dans les pays méditerranéens, les agglomérations urbaines, qui étaient autrefois compactes, se déploient en tâche d'huile, en forme tentaculaire ou le long des littoraux »⁴



La littoralisation d'une ville japonaise

L'artificialisation y est effet très marquée, du fait d'une très forte littoralisation des hommes et des activités. Et cela comme nous le définit (Melle NASSIMA DJOUGER KACIMI ,2005) « la littoralisation comme étant un phénomène de concentration des hommes et des activités sur la région littorale du monde entier et du littoral méditerranéen en particulier»

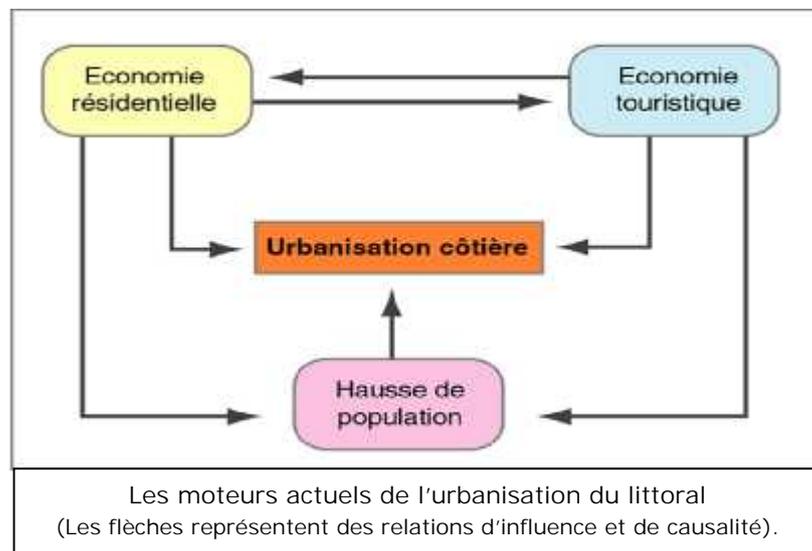
En maints endroits, les littoraux ont atteint un stade de saturation entraînant un redéploiement de la croissance démographique vers l'intérieur, sans que jamais ne soit mis en cause le dynamisme des zones côtières elles-mêmes. d'une manière inégale mais avérée, le processus d'artificialisation des littoraux est un phénomène mondial. Cependant, l'état de cette artificialisation varie avec le niveau de « maritimisation » des pays, c'est-à-dire leur orientation économique et sociale vers des activités et des usages du territoire en lien avec la mer.' Ceci permis de distinguer que cette littoralisation a en même temps des avantages et des inconvénients causés par la concentration exagérée de la population dans cette zone, ce que nous a fait comprendre (Mr HADEF RACHID) « Les effets induits sur le milieu côtier et ses ressources par la littoralisation dénotent des dégradations certes encore localisées mais parfois irréversibles»⁵

⁴ Samuel, Reber (2009). La vue sur mer et urbanisation. Thèse de doctorat : Université de Nice

⁵ HadeF Rachid (2008) . Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer. Mémoire de magistère : Université metouri Constantine

II.1.4 Les moteurs principaux de l'urbanisation côtière :

Après l'étude des trois premiers donnés nous constatons que pendant très longtemps, la plupart des implantations humaines sur les rivages des mers ont répondu à des nécessités d'ordres économique, et logistique. Les ports et les chantiers navals ont été les principaux moteurs du développement urbain et de l'artificialisation du littoral. De nos jours, le développement des transports maritimes et les implantations industrielles portuaires restent un facteur de cette artificialisation. Le phénomène d'urbanisation côtière est désormais le produit de l'action combinée de « forces » d'ordres économique et social qui caractérisent à la fois le territoire, la société et le système économique. Nous en concluons que cette zone est dynamisée par trois grands ensembles de cause qui sont : l'économie résidentielle, l'économie touristique, et l'accroissement démographique. ⁶



- L'économie résidentielle : c'est une caractéristique fondamentale pour comprendre la dynamique des territoires littoraux, c'est une réalité ancienne, apparue avec la villégiature et le tourisme.
- L'économie touristique : c'est une autre grande force contribuant à l'artificialisation du littoral. Elle est étroitement liée à l'économie résidentielle qui l'a confortée.
- Croissance démographique : c'est la troisième composante majeure conduisant à l'artificialisation du littoral. Elle est liée au enveloppement du tourisme. Elle résulte principalement d'un solde migratoire très positif, lié à la violence de certaine catégorie de population.

⁶ Samuel, Reber (2009). La vue sur mer et urbanisation. Thèse de doctorat : Université de Nice

II.1.5 Les principes d'aménagement du littoral :

Afin d'avoir un meilleur aménagement de la zone littoral nous devons prendre en considération les consignes que (le ministère de l'écologie et du développement durable –Paris) nous a suggérées et qui consistent à :

- Organiser le développement en étudiant la capacité d'accueil du littoral,
- Encadrer l'extension de l'urbanisation En étudiant sa capacité à se transformer.
- A préserver une bande de 100m qui sert à protéger les espaces proches du rivage.
- De protéger les espaces remarquables car c'est le patrimoine du littoral.
- Préserver les paysages et conforter l'agriculture,
- Prendre en compte les risques ; le littoral est touché par des risques tels que ; inondations, érosion, corrosion, recul du trait de côte, épuisement des ressources, pollutions, et activité sismique.⁷



Préserver une bande de 100m
Alicante-Espagne-



Protéger les espaces remarquables
Ruine romaine à Carthage Tunisie-

II.1.6 Les principales contraintes naturelles du milieu littoral :

Après toute notre étude préalablement présentée nous arrivons à exploiter que la zone littorale est fragile comme zone et qui est soumise à des contraintes Naturelle de son milieu.

Dans son ouvrage « tourisme et environnement », ESCOURROU [22] développe les principales contraintes du milieu littoral qui peuvent se classer dans l'ordre d'impact décroissant comme suit :⁸

⁷ La Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction Sous direction de la planification et de l'aménagement Bureau des stratégies nationales. (2003) .Article sur Les principes d'aménagement de littoral

⁸ Esscourou P86-87 . A.Bouchair. le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littorale. Mémoire de magistère : Uuniversité de Jijel

- Le climat ; Les conditions climatiques commencent à se modifier progressivement sous l'influence du sol mais les températures y restent plus égales et l'atmosphère plus humide et plus exposée au vent qu'à l'intérieur des terres. L'été, est caractérisé d'un climat frais par la présence de l'eau et les quantités de pluie allant en augmentant depuis les côtes vers l'intérieur.
- La végétation : La végétation en bordure de mer, quoique exposée aux conditions défavorables du vent et de la salinité, tout en subissant quelque dommage sait s'adapter au milieu car elle profite de la présence de l'humidité
- Le relief et les eaux : (ESCOURROU 22) considère que L'action des vagues sur le littoral sculpte d'une manière irréversible la côte par le va et vient des vagues qui peuvent exercer jusqu'à 30 tonnes par mètre carré sur les roches aboutissant à deux formes d'ablation : la falaise et la plate-forme d'érosion littorale.
- L'adaptation à l'environnement côtier : Nous voyons bien que le climat côtier et le milieu marin participent au bien-être de l'homme par la baie de ce qu'on appelait jadis le tourisme de santé, qui utilise les capacités du milieu naturel marin pour mettre l'homme en harmonie avec sa nature.
- Le microclimat : Après la consultation d'IBIDEM nous avons constaté qu'il était évident que le littoral est aussi très apprécié en raison de son microclimat très différent de la montagne, pour mettre l'homme en harmonie avec sa nature. « L'étude des microclimats sur la côte met en évidence essentiellement des différences de température : depuis le bord de l'eau, endroit le plus frais en été, l'échauffement s'opère à raison de deux à trois degrés jusque sur la promenade du front de mer ; les parasols constituent de bons abris »⁹
- Les modifications sur le littoral : Il n'est pas étonnant de voir l'espace côtier aussi dégradé dans certains pays émergents, Ce milieu fragile et très sensible n'est pas en mesure de résister longtemps à la pression des foules.. Des phénomènes naturels tels que les vents et les dunes de sable ont eux aussi leur impact particulier sur le littoral, et qui méritent toute notre attention lors de l'étude d'impact sur l'environnement.



Le brise-vent, la ville de Saint-Georges-de-Didonne.



Implantation de la végétation



Erosion active des falaises

⁹ Ibid P :80 A.Bouchair. le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littorale. Mémoire de magistère : Uuniversité de Jijel

II.2 La ville portuaire

II.2.1 Définition de la ville portuaire :

Selon une étude dans de nombreux pays, la ville principale est en bordure de mer. En effet la ville dominante s'étant très souvent développées à partir de ports, ce rapport a été mesuré par M. DOGAN (RIBBECK Eckhart. 2000.) : « sur les 285 Villes du Monde de plus d'un million D'habitants qu'il étudie, 190 à 210 d'entre elles sont, selon lui, des ports maritimes ou fluviaux actifs »¹⁰ Entre terre et mer, un emplacement délicat, une responsabilité lourde, un destin paradoxal de la ville portuaire.

En effet La proximité de l'eau pour une ville lui confère des particularités multiples entre atouts et risques. L'eau était notre premier moyen de transport ainsi que les voies maritimes qui ont servi de premier moyen d'échange, de conquête, de découverte et de brassage entre civilisations. Si la mobilité était le facteur principal des mutations et de la création des villes, la ville portuaire ne fait pas exception, mais présente un cas particulier vu qu'elle est le produit d'une double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, une ville à double polarité et qui est marquée par une forte centralité. Le concept de « ville portuaire » serait apparu au Japon (D. SCHIRMANN-DUCLOS. 1994



Le plus grand port du monde
Anvers-Belgique-

Et si nous essayons de décortiquer le concept, nous trouvons qu'il est composé de deux termes essentiels, ville et port que nous allons tenter de définir :

- ville : Selon l'ONU , est une unité urbaine étendue et fortement peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines. ¹¹
- Port : est l'élément caractéristique de la ville portuaire ; c'est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires

D'une manière très descriptive la ville portuaire est définie comme un point clé de L'organisation de l'espace » d'après (CHALINE C. 1994).

¹⁰ Mr : Aussi Khalil Bachir (2013) . Le clivage ville/port. Mémoire de magistère : Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme E.P.A.U.

¹¹ Organisation des nationns unis

II.2.2 Un système ville-port :

Entre fonction portuaire et fonction urbaine, nous pouvons qualifier les deux entités distinctes de fonction et de forme (la ville et le port) ¹²donc le système ville-port a atteint son degré maximal de complexité durant la révolution industrielle d'après (CHALINE CLAUDE 1994)



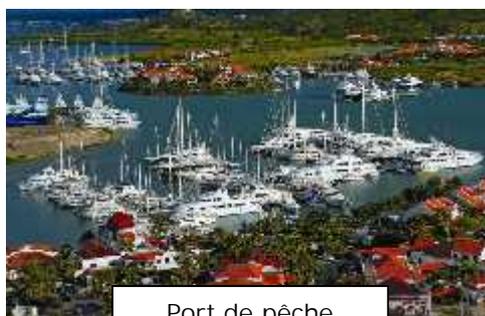
II.2.3 Les activités spécifiques du système ville-port :

Selon (CLAUDE CHALINE1994), Le système ville-port est basé fonctionnellement sur un ensemble d'activités spécifiques que nous pouvons grouper comme suit :

- Navigation et activités directement associées
- Manutention des marchandises,
- Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés,
- Trafic de passagers à courte, moyenne et longue destinations
- Activités de port de pêche.
- Services et activités tertiaires aux effectifs soit peu spécialisés (restauration, hôtellerie, commerce).

II.2.4 Différents types de ports :

- Ports de pêche : Sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche. D'après (PIERRE BOUNAFOUS)



¹² Mr : Aussi Khalil Bachir (2013) . Le clivage ville/port. Mémoire de magistère : Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme E.P.A.U.

- Ports de plaisance : Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès). Ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition. La plupart des bateaux sont de petite taille, et les places de port sont standardisées¹³



Port de plaisance vilamoura
marina –Portugal-



Port de plaisance

¹³ Pierre BONAFOUS. Xavier LE BARS. et Francis LEGRAS. Article sur Aménagement et équipements intérieure

II.3 Le tourisme

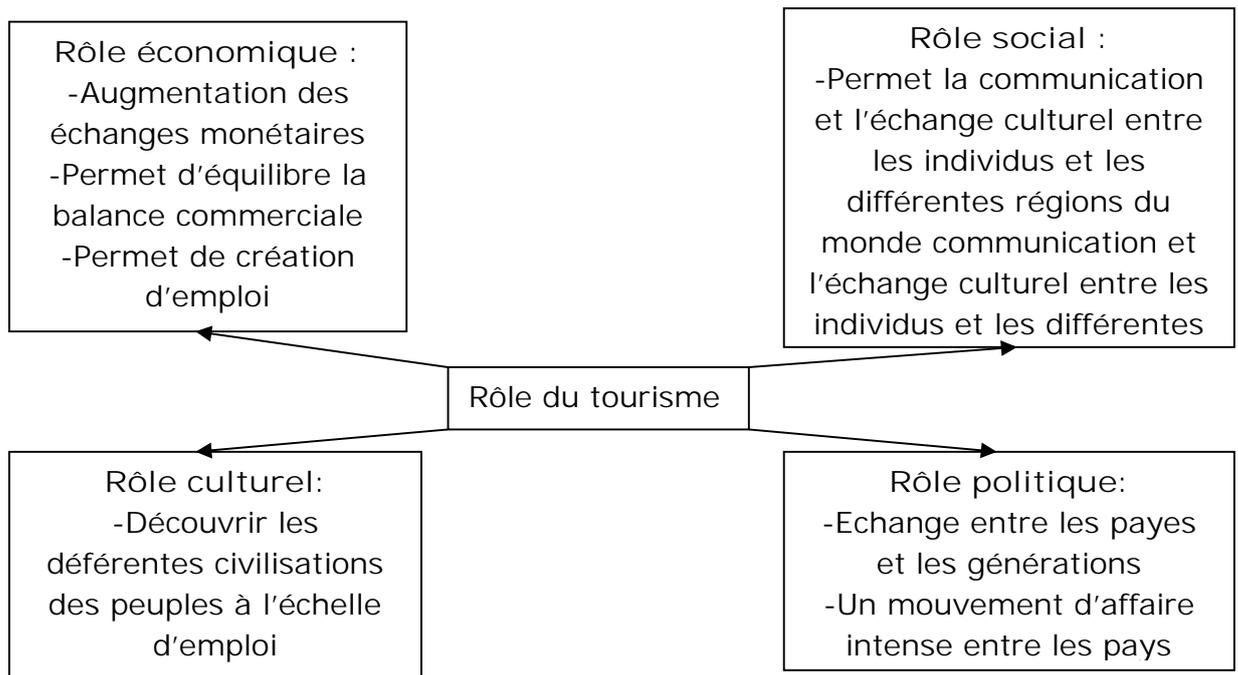
Le tourisme est l'une des principales formes récentes de mise en valeur et d'occupation des rivages et qui a fortement contribué à l'urbanisation des littoraux : mer-plage-soleil-beauté-sports nautiques expliquent que le littoral soit la première destination des vacanciers

II.3.1 Définition du tourisme :

D après (l'organisation mondiale du tourisme)OMT, Le tourisme est défini comme les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité.¹⁴

II.3.2 Le rôle du tourisme:

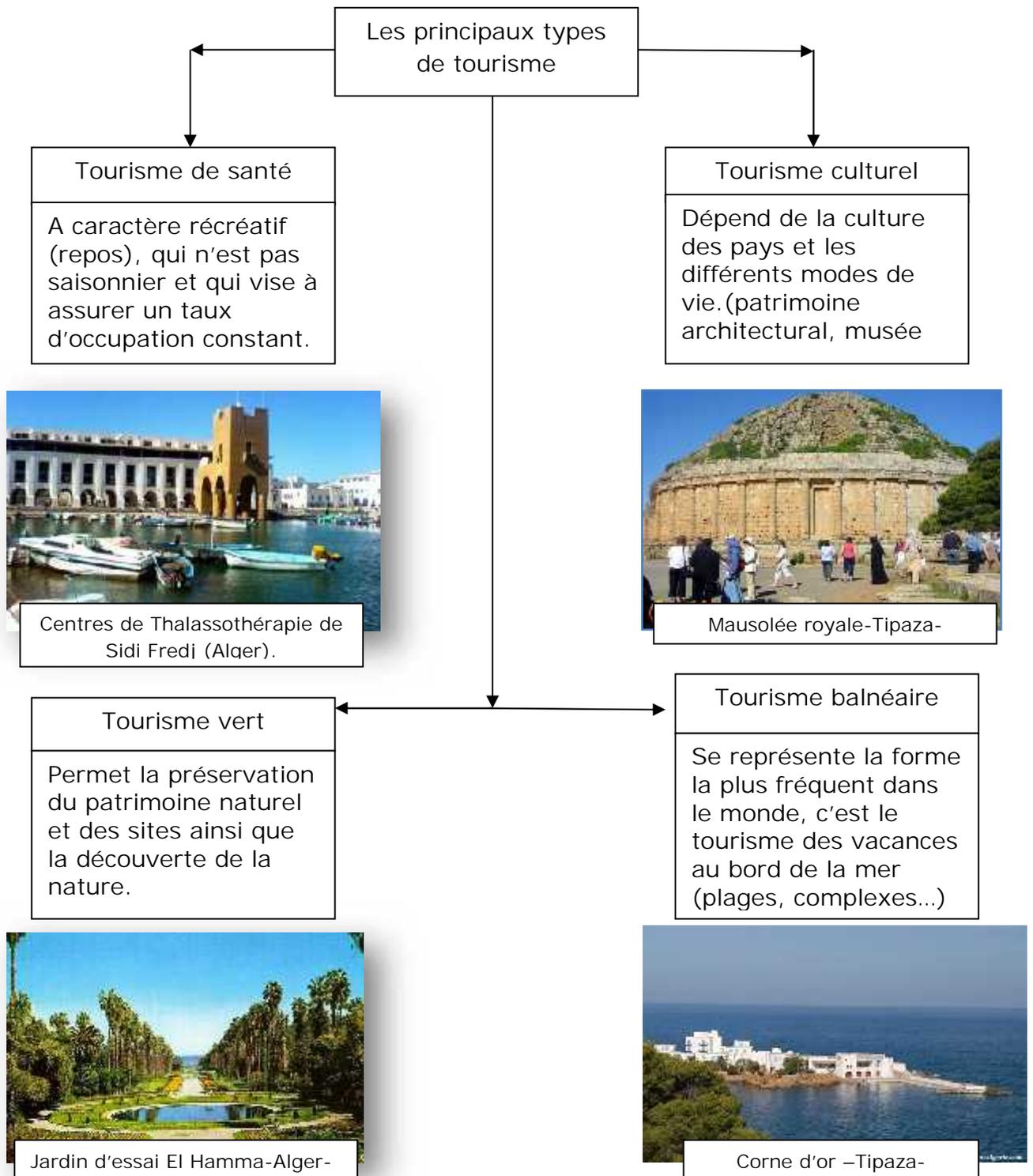
Le tourisme joue un rôle important dans l'économie, la culture, la société et la politique des pays et occupe une place prépondérante en attirant l'attention dans le monde entier.



¹⁴ Définition selon *Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)*

II.3.3 Les type de tourisme :

Les principaux types de tourisme que connait la ville littorale sont:¹⁵



¹⁵ (Source : A.Mesplier, P.Bloc- Duraffour. (2005). le tourisme dans le monde. 6eme édition, Bréal,)

II.4 La ville littorale Algérienne

II.4.1 Présentation de la ville littorale Algérienne:

Après consultation de plusieurs articles nous sommes arrivés à en savoir que dans le monde et dans les villes méditerranéennes, les communes littorales présentent un taux d'urbanisation généralement beaucoup plus élevé que la moyenne. Comme nous le savons tous l'Algérie est bordée au Nord par la mer Méditerranée. Son littoral s'étend d'Est en Ouest sur un linéaire côtier de 1200 Km, Ce dernier a été longtemps l'axe majeur de l'urbanisation puisque les villes littorales et sublittorales regroupaient en 2010 plus de 53% de la population contre 19,3% en 1954. Cette concentration de la population, dans les grandes métropoles algériennes et dans celles du littoral, est une des conséquences directes de l'implantation de zones industrielles dans ce secteur.

D'après (IBIDEM) en Algérie, environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement. Outre la forte concentration de la population permanente, le littoral algérien constitue la destination privilégiée d'une population supplémentaire d'estivants. Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée¹⁶

II.4.2 Caractéristiques essentielles de l'espace littoral algérienne :

L'espace littoral, comme nous l'avons déjà dit, est un espace interface, tampon entre deux milieux différents, il est très menacé par la fréquentation des touristes, mais aussi par les différentes contraintes climatiques qui le caractérisent et qui ont fait de lui un milieu quelque peu fragile auquel il faut éviter toute forme d'agression. Par suite à la surpopulation de cette zone, Le (PNAEDD 49)(plan national d'action environnementale et de développement durable) révèle que le développement des zones côtières n'a pas été inscrit dans une politique d'aménagement du territoire sous-entendue par une logique de fonctionnement solidaire des espaces, ce qui s'est traduit par une accélération de la dégradation du littoral, d'un patrimoine naturel côtier unique et de l'écosystème marin. Afin d'avoir un aperçu sur la dégradation du littoral et connaître les facteurs de non durabilité, il est nécessaire de les étudier :

- Evolution de la population côtière :
Sur une bande de quelques kilomètres en allant des côtes vers l'arrière-pays habite près des deux tiers de la population algérienne sur environ 4 à 4,5 % du territoire national. D'après (IBIDEM)« Les wilayas littorales qui occupent 2 % du pays concentrent plus de 40 % de la population Cette

¹⁶ Ibidam P35 A.Bouchair. le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littorale. Mémoire de magistère : Uuniversité de Jijel)

situation s'explique par des facteurs naturels (eaux, sols, climat), mais aussi par des facteurs historiques (héritage colonial, investissements postindépendance) qui ont drainé des flux migratoires importants au détriment des régions intérieures.

- Evolution des activités sur le littoral :
L'industrie algérienne, pour diverses raisons, est localisée sur le littoral. Dans le secteur agricole, 1.632.000 hectares sont situés dans la bande littorale et une population importante s'y dirige en quête d'emploi. Le tourisme balnéaire est un autre secteur important, marqué par son caractère national et sa concentration spatio-temporelle. La pression exercée sur le littoral ne cesse de s'accroître tout en engendrant des complications au pays.
- Érosion côtière et surexploitation du littoral :
Nous constatons que Pollutions, mauvais emploi du rivage, érosion des sols, extraction de sable sont des phénomènes qui affectent durement le patrimoine foncier côtier. Ces phénomènes provoquent aussi l'amincissement et le recul des plages ainsi que la ligne de côte. D'après (PNAEDD : plan national d'action environnementale et de développement durable) et (MATTE 2002 : ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement) « L'importance de l'érosion côtière se traduit par sa valeur naturelle (patrimoine côtier) et son utilité socio-économique (tourisme balnéaire) Sur 250 à 300 kilomètres de plages, 80% connaissent une situation d'érosion plus ou moins importante, explicable par la conjugaison de divers facteurs: période de pénurie sédimentaire naturelle, piégeage des sédiments par les barrages et les ports, extraction abusive de sable »¹⁷

D'autre part l'ensablement et l'envasement des ports est estimé à 20 millions de m³ pour les 18 principaux ports nationaux. En l'absence d'une politique de dragage et d'entretien régulier des ports, ce qui cause la réduction des tirants d'eau au niveau des bassins.

Après consultation d'IBIDEM nous arrivons à comprendre que la surexploitation de cette zone revient à la surexploitation halieutique causée par la surpêche.

¹⁷ P :35-37 2002 (A.Bouchair. le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littorale. Mémoire de magistère : Uuniversité de Jijel)

II.5 La loi littorale :

Nous avons procédé à l'étude de la réglementation, afin de connaître les lois liées à notre aire d'intervention qui est une ville littorale

La loi littorale fixe une politique globale d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements.

Ces lois ont pour but :

- préserver le patrimoine culturel, mais aussi naturel de la zone littorale encourager l'implantation des activités économiques.
- Encourager la recherche et les découvertes en ce qui concerne les ressources littorales.
- Mettre en place des lois qui interdisent l'empiètement sur des zones naturelles ou patrimoniales.

II.5.1 Quelques lois du littoral :

- Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral.
- Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques. L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.-La protection des bases naturelles du tourisme.-La préservation du patrimoine culturel et des ressources touristiques à travers l'utilisation et l'exploitation, à des fins touristiques, du patrimoine culturel, historique, culturel et artistique

II.5.2 Instruments d'urbanisme liés au littoral :

Le plan d'aménagement côtier (PAC) : Le PAC a pour objet de délimiter l'espace littoral, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure.

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) : Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés,

Le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection (notamment par l'interdiction de construire). Dans le respect des dispositions du PDAU,

Conclusion :

Après une profonde étude nous arrivons enfin à en conclure que le rôle du littoral dans le développement futur de la ville est à la fois, stratégique (repositionnement), économique (ouverture sur l'extérieur), social (attachement de la population à sa façade littorale), touristique (la mise en valeur de la ville) écologique (préservation de l'environnement).

A cet égard comme nous l'avons constaté (la loi littorale) exige un ensemble de valeur qui font du littoral la bouée de sauvetage pour un développement socio- économique auquel le projet urbain doit aspirer, un projet que seule un ensemble de mesures appliquées au préalable pourront garantir son succès.

Cet ensemble de mesure est :

- La gestion intégrée des ressources naturelles.
- La gestion intégrée de la zone côtière.
- Prévenir, réduire, combattre et éliminer la pollution marine.
- La protection du patrimoine.

La revalorisation du littoral, le recentrage de la ville et de la société sur le littoral seront les actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, et de conciliation entre la ville littorale, la ville industrielle et la ville portuaire.

III. Présentation de la ville :

Introduction :

Notre choix est porté sur la ville de TIPASA Pour les motifs suivants :

- La position : sa proximité d'Alger nous a encouragés à la considérer comme une partie intégrante de l'aire métropolitaine (70km)
- L'histoire : Ville historique par excellence, Tipaza jouit d'une richesse archéologique unique au monde, cette ville a toujours été liée à l'histoire humaine, elle constitue un berceau des civilisations sur le plan aussi bien architectural qu'urbanistique
- Potentiel naturelles : Tipaza offre un cadre agréable et s'épanouit en parfaite symbolise ave la mer. Des terres agricoles très fertiles, des montagnes et de la végétation, un climat agréable, la corniche et le relief du mont chenoua sont autant d'atouts qui donnent un paysage particulier et un attrait touristique à la ville
- Potentiel touristique : les complexes touristiques Matares, C.E.T et Corne d'or



III.1 Situation et limite de la ville de Tipaza :

TIPASA est une ville Méditerranéenne, chef-lieu de wilaya située dans les confins Ouest du Sahel d'Alger à 70km et 28km à l'Est de Cherchell. Elle est constituée par les collines du sahel qui s'allongent parallèlement à la cote. , le territoire de la wilaya de Tipaza couvre une superficie de 1707km².

- Situation Régionale:

Elle est limitée géographiquement par : La mer Méditerranée au nord

- La wilaya d'Alger à l'est
- La wilaya d'AïnDefla au sud-ouest
- La wilaya de Chlef à l'ouest
- La wilaya de Blida au sud



Les limites de la wilaya de Tipaza



Situation de la wilaya de Tipaza

• Situation Communal:

La commune de Tipaza est limité par:

- La mer Méditerranée au Nord.
- Ain Tagourait à l'Est
- Nador et Cherchell à l'Ouest.
- Hadjout et Sidi Rached au Sud.



Les limites de la commune de Tipaza

III.1.1 Accessibilité de la ville de Tipaza :

La ville de Tipaza est desservie par :

- La route nationale N° 11 qui la relie à Alger en passant par plusieurs Communes (Bouharoun, Bousmail...)
- Le chemin de Wilaya N° 109 dans le sens Nord-Ouest, il rejoint la route Nationale N° 11 en longeant la corniche du mont Chenoua.
- Le chemin de Wilaya N° 106 (CW 106) qui relie son chef-lieu à Sidi Rached.
- Le chemin vicinal N° 3 qui la relie à Hadjout à partir de RN N° 11.

Par ailleurs, la wilaya dispose d'un réseau interne très important, de plus l'autoroute projetée reliant Zeralda à Cherchell va intégrer le Sud de Tipaza afin d'alléger la RN11.



Carte routière

Conclusion :

- La ville souffre d'une mauvaise organisation de son réseau routier qui est caractérisé par l'engagement de la circulation au niveau ville qui est due à la présence d'un seul axe routier R.N.°11 desservant la ville
- L'axe antique n'est pas pris en considération dans la structure urbaine.
- L'absence d'un axe primaire qui marque la ville.

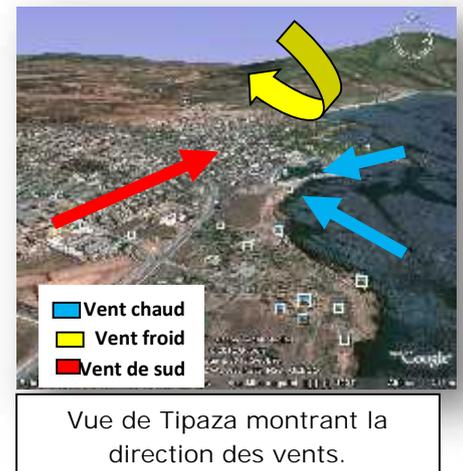
III.2 Condition naturel :

La wilaya de Tipaza, une ville côtière caractérisée par un climat méditerranéen, ce dernier est caractérisé par un hiver frais et pluvieux et un été chaud. Les paramètres climatiques de la région, ont été évalués grâce aux données disponibles à la station climatique de Dar El Beida (ONM), couvrant une période d'une dizaine d'années.

III.2.1 Le vent :

Un vent faible à modéré, frais et humide d'Est souffle de Mai en Octobre, tandis que le vent d'Ouest souffle de Novembre en Mai apportent les pluies.

- Le sirocco se manifeste 14 jours / an en moyenne pendant la période estivale juillet et Août.
- A Tipasa l'intensité du vent est assez forte sur la façade maritime. Les vents dominants de direction Nord- Ouest en hiver et Nord Est en été.

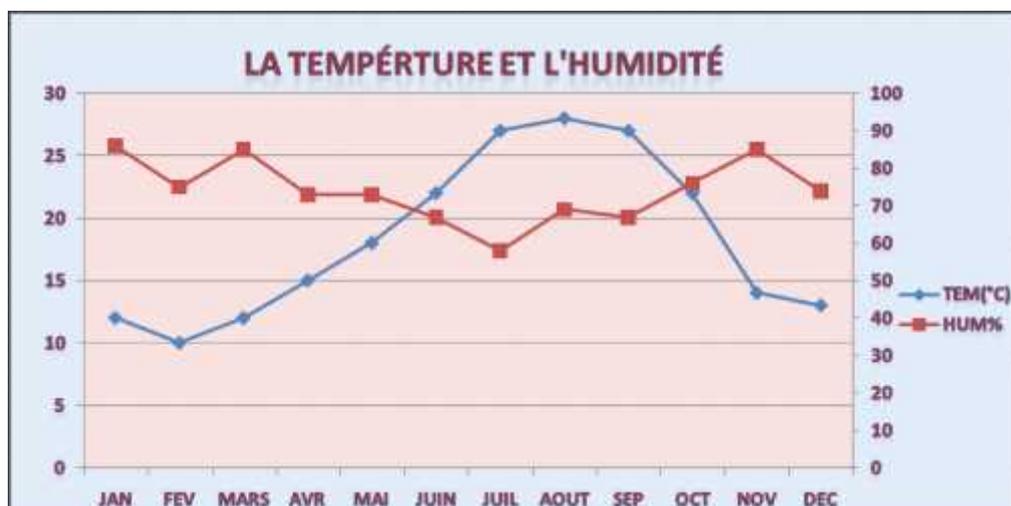


III.2.2 La Température et l'humidité :

Lorsque la température du mois de novembre et février est entre 10 et 14°C, l'humidité est élevée entre 85% et 75%. Après cette période la température augmente et arrive à sa valeur maximale au mois d'Aout par contre l'humidité diminue jusqu'à maximum 58%.

-Les valeurs de la température moyenne mensuelle observées dans la région, indiquent des températures douces avec des valeurs moyennes variant de 27.5 au mois d'Août et de 10 au mois de Février. On peut distinguer deux saisons :

- Une saison chaude, s'étalant du mois de juin au mois d'Octobre, avec un maximum au mois d'Aout (27.5°C).
- Une saison froide, qui s'étale du mois de Novembre au mois de Mai, avec un minimum au mois de Février (10°C).



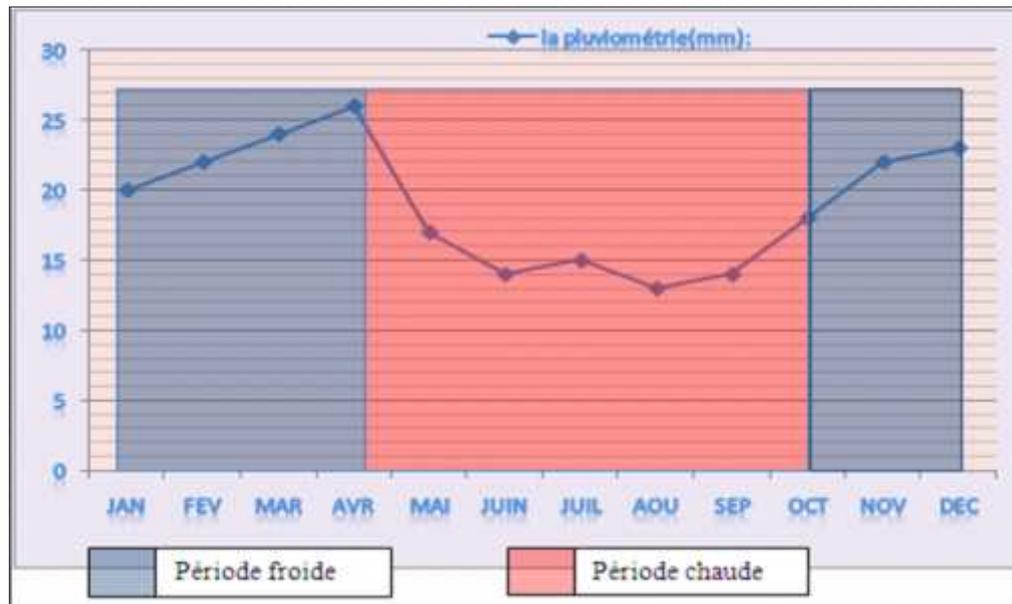
III.2.3 Pluviométrie :

La distribution des valeurs moyennes annuelles des précipitations indique une pluviométrie irrégulière durant l'année, mais généralement forte pouvant atteindre les 500 mm. L'alternance des périodes sèches et pluvieuses caractérise un climat méditerranéen.

On distingue deux périodes de l'année :

- Période froide et pluvieuse entre octobre et avril.
- Période chaude le reste de l'année.

Pour la pluviométrie moyenne annuelle, elle est de 500 mm.



III.2.4 La sismicité:

La ville de Tipasa, d'une sismicité particulière située dans une zone III, a connue beaucoup de tremblements de terres comme:

- Le séisme du mont de Chenoua du 29/10/1989.
- Le séisme qui a secoué la région de Tipasa Le29/02/1990.

Aujourd'hui avec les changements climatiques le risque de cette sismicité est le Tsunami même si on dit que la mer méditerranée n'est pas touchée par les tsunamis.



III.2.5 Hydrographie:

La wilaya de Tipasa dispose d'un réseau hydraulique relativement important d'Est en Ouest.

- Les oueds : OuedMerzoug. OuedEI_HachemOuedDjer- OuedDamous
- les barrages: barrage de Sidi Amer.-barrage de Mered.

III.2.6 Relief:

Au Nord Est, la Mitidja se trouve limitée au niveau de Tipasa par le bourrelet constitué par le Sahel (altitude moyenne 230 m)

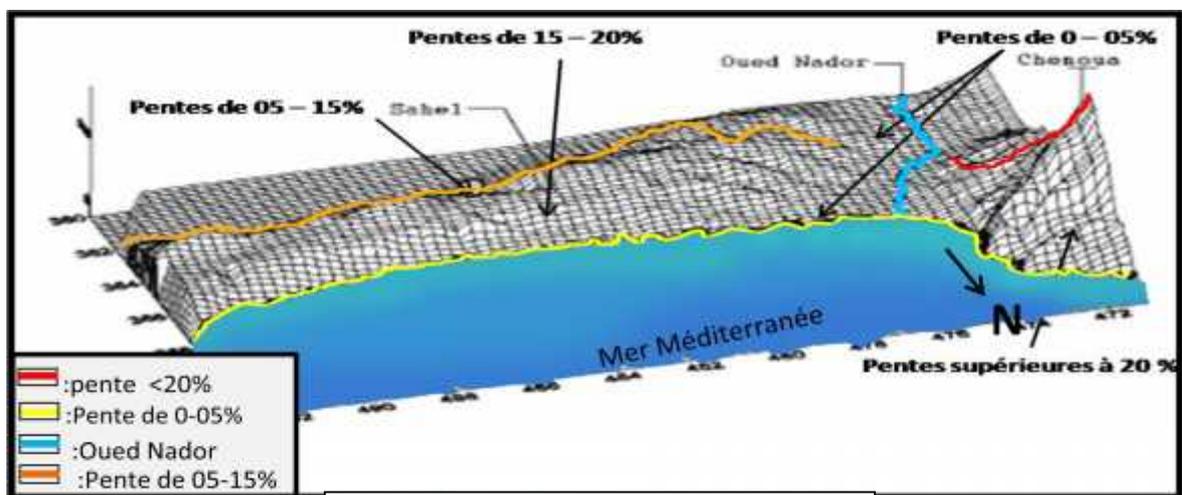
Au Nord du sahel un cordon littoral présente un rétrécissement et une élévation graduelle d'Est en Ouest jusqu'à disparition par endroits à Tipasa et autres communes où le relief très accidenté autour du mont du Chenoua présente des escarpements importants en bordure de la mer.

- La morphologie

La plaine de Tipaza s'inscrit dans une large cuvette en forme d'hémicycle qui glisse et s'enfonce sous le mont du Chenoua .

- La topographie:

Il existe une différence entre la valeur des pentes du flanc Sud des collines qui dépasse largement les 20% et celle de la plaine où elle n'atteint guère le 01%.



Relief de la ville de Tipaza (Vue Nord-est)

Conclusion:

L'assiette d'intervention se trouve dans un site très exposé à tous les vents. Ces derniers vont conditionner l'organisation des habitations, car il faut : Favoriser la pénétration des vents frais pour faciliter la ventilation en été. En hiver il fait froid, une orientation favorable (Est, Ouest, Sud). Utilisation des matériaux appropriés pour obtenir un meilleur confort thermique. Création d'un micro climat, dans les espaces extérieur l'implantation des arbres est nécessaire pour un écran vert contre les différents vents dominant (brise vents dans la partie basse du site), création de l'ombre en été, absorption de l'humidité de la mer - production de l'oxygène

III.3 Analyse territoriale :

Introduction :

Pour assister à la naissance de la ville, il faut remonter à l'origine des établissements anthropiques. La concentration urbaine, étant liée à la possibilité de faire vivre des gens assemblés en un lieu, s'accroît avec le développement et l'exploitation des ressources terrestres et le perfectionnement des moyens de transport, « le site reçoit la ville, le chemin le vérifie, le destin de la ville est rattaché au chemin » Donc la lecture des structures territoriales deviennent impérative pour la compréhension de la logique d'implantation de la ville dans le territoire et la stratification de différentes structures à travers le temps, D'après la situation de la ville de Tipasa dans son territoire on pourra distinguer deux types d'élément qui sont en contact avec cette dernière Naturelles : qui sont les collines, les cours d'eau, les oueds, et les promontoires Artificielles : les parcours et les agglomérations et les différentes implantations et exploitations humaines

- Processus d'élaboration de la structure territoriale :

Dans notre site il existe deux cycles d'occupations du territoire :

Premier cycle :

La descente de la montagne vers la plaine en formant les parcours qui structurent le territoire qui est constituée de plusieurs phases

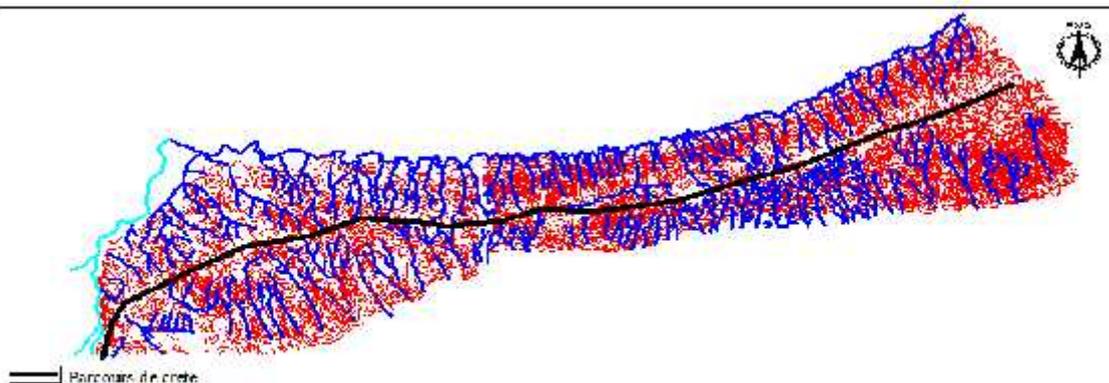
Deuxième cycle :

C'est le cycle de consolidation qui est le retour vers la montagne.

III.3.1 Le premier cycle

III.3.1.1 La première phase : la formation de parcours de crête principal

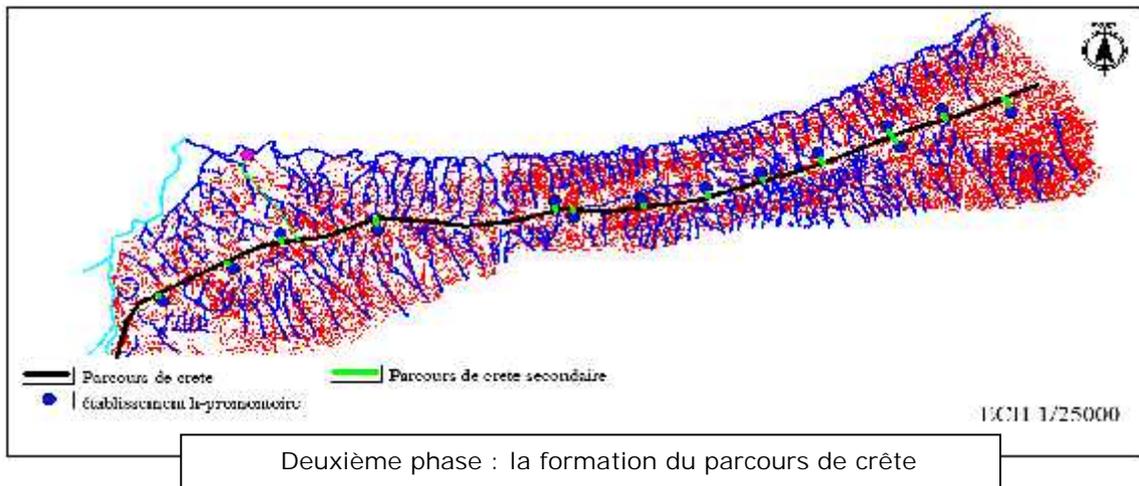
C'est la phase de nomadisme de l'homme primitif ce dernier a choisi de s'installer sur les points les plus hauts de la montagne pour des raisons de sécurité. Le mouvement de cet homme sur ces points a formé un parcours qu'est le parcours de crête, ce dernier offre une vision plus étendue du territoire, et sa formation ne nécessitait pas de travaux d'infrastructure, car il ne fallait ni descendre ou remonter le versant d'une vallée. Cette position du parcours est à considérer comme plus ancienne car la plus adhérente aux données naturelles de la topographie. Il existe un chemin de crête principal qui structure le territoire de Tipasa reliant HAOUCH SIDI EL DJILALI et NADOR.



III.3.1.2. Deuxième phase : la formation du parcours de crête secondaire

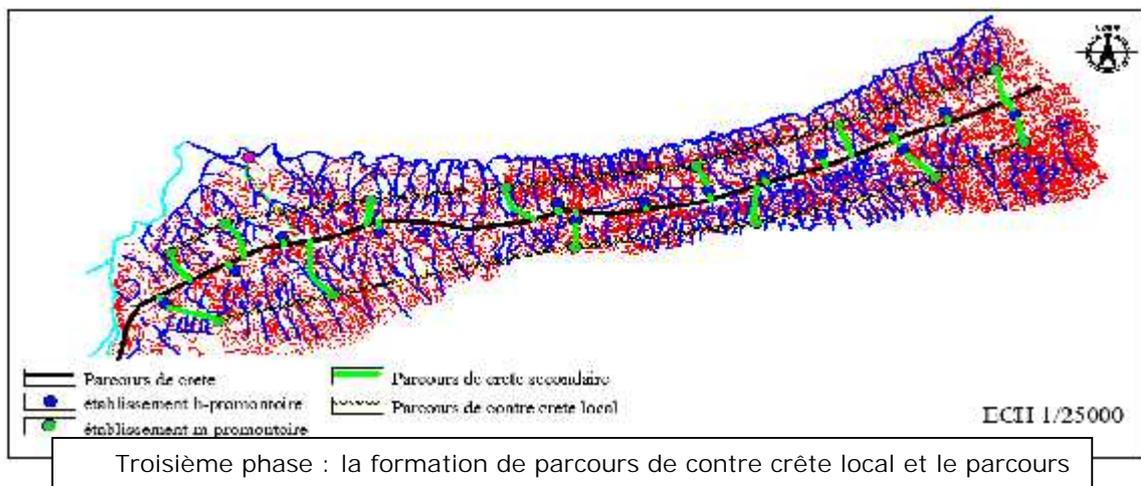
Les ibéraumaursiens ont cherché à un certain moment de combiner la chasse terrestre et celle de la mer ce qui les forçait de descendre vers les promontoires.

C'est l'apparition de la crête secondaire (dérivée de la ligne de crête principale) Cette dernière reliant Tipasa à OUED MERZOUG en partant de la crête principale.



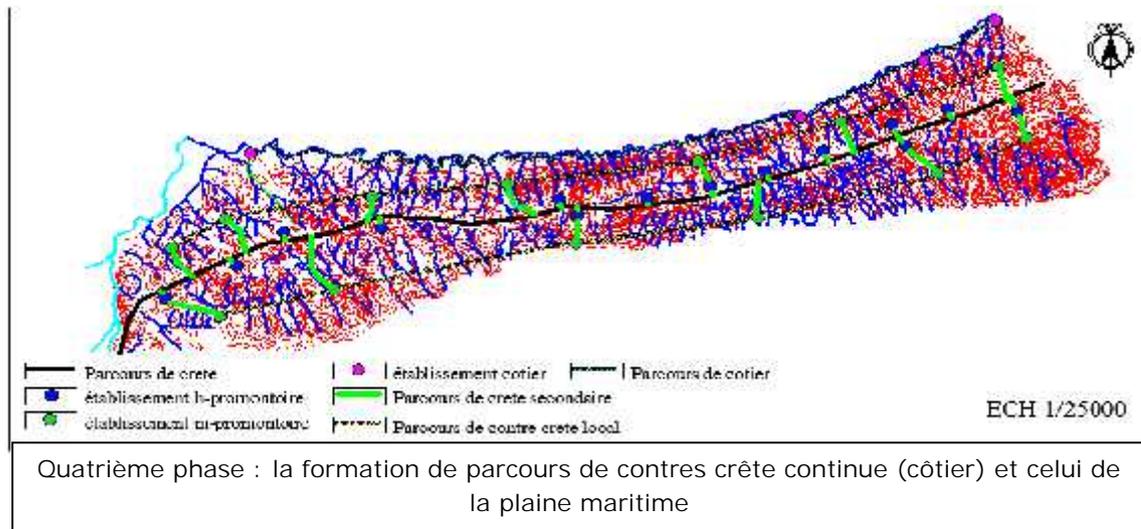
III.3.1.3. Troisième phase : la formation de parcours de contre crête locale et l'établissement de moyen promontoire

A cette époque les ibéromaurisiens atteignent la phase de développement technique lui permettant d'accéder à une économie productive. A ce moment il y a eu l'apparition des échanges entre les différents établissements à partir de parcours de contre crête locale



III.3.1.4. Quatrième phase : la formation de parcours de contres crête continue de la plaine et du littoral

Plus tard, cette situation va changer car les phéniciens vont établir des colonies tout le long du littoral de Tipasa, cette phase sera marqué par la constitution d'un nouveau parcours qui est le parcours côtier qui relie ICOSIUM a IOL en passant par Tipasa, et un autre parcours de plaine qui relie les agglomérations de cette dernière



III.3.2 Deuxième cycle d'implantation :

Qui est caractérisé par la remontée vers la montagne après la saturation au niveau de la plaine. Actuellement, la croissance de la ville est linéaire. Elle suit le chemin de crête secondaire vers le sud, ce développement est ainsi à cause des obstacles qui sont : Le site archéologique (côté sud et ouest) La mer (côté nord) Les terres agricoles (sud et ouest).

Conclusion :

Après cette analyse territoriale on remarque que la ville de tipaza a été créé pendant la 3eme phase du premier cycle grâce a un parcours de contre crête secondaire qui descend de la crête principale parallèlement a oued merzoug et la création du parcours maritime a renforcé la position de la ville dans le territoire.

III.4 Analyse urbaine :

Introduction:

Chaque ville tire son caractère par l'urbanisme, cette urbanisation qui va évoluer et transformé à travers l'histoire, ces derniers gardent toujours la référence de l'ancien pour répondre aux besoins nouveaux

« Le nouveau a besoin de l'ancien comme l'infrastructure pour pouvoir émerger et se développer »¹

La ville de TIPAZA s'inscrit entre des éléments naturels qui définissent et conditionnent sa création, ensuite sa planification.

Dans cette phase on va étudier le développement de la ville selon de ses parcours à travers des différents phases.

III.4.1 Croissance et structuration de la ville de Tipaza :

L'étude de la structure urbaine d'une ville ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fond dans le temps sur une succession de réactions et de croissance, à partir d'un état antérieur²

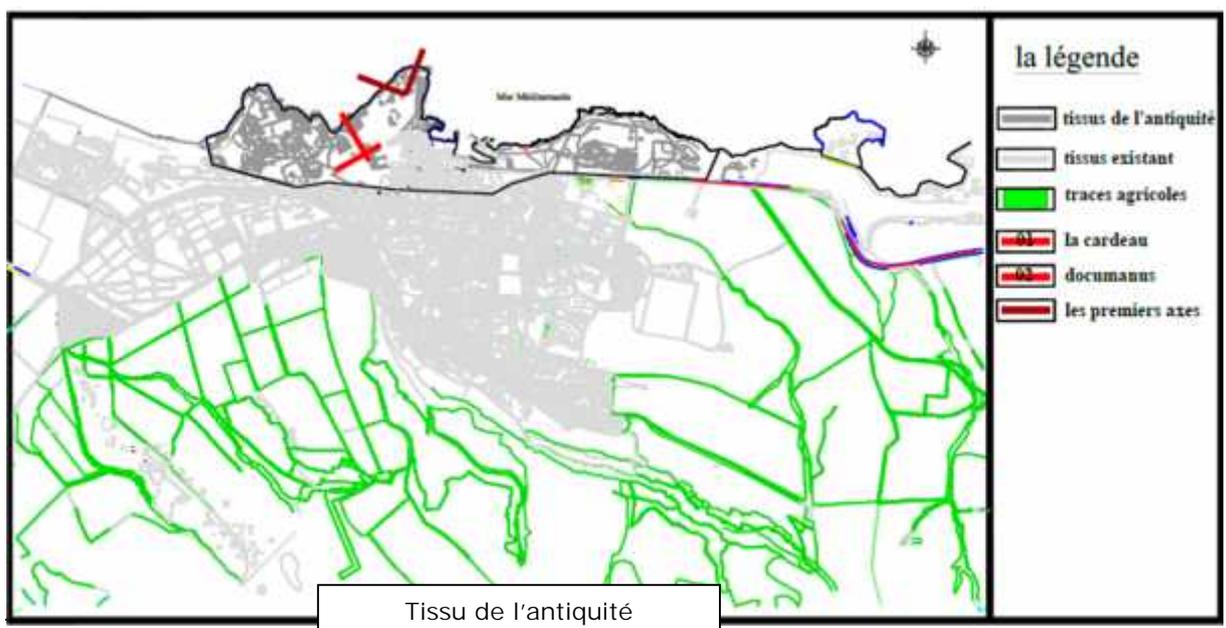
La compréhension de l'espace urbain de Tipaza dans une perspective dynamique passe par l'analyse des phénomènes de croissance.

La ville de Tipaza a connu plusieurs établissements à travers le temps, certain y ont laissé leur empreinte et c'est grâce à ces traces que la ville c'est créé, les évènements majeur on était :

III.4.1.1 Tissu de l'antiquité:

Cette phase présente les premiers tracés qui donnent naissance de la ville commençant par l'occupation de la partie nord (l'occupation de littoral).

- Période préhistorique : (Au milieu du 3eme millénaire AV. JC)



¹G. CANNIGIA lecture de Florence

La situation stratégique de la ville de TIPASA a poussé les hommes de s'installer, ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles, donc s'organiser en tribus dans la région pour développer par la suite la technique d'agriculture ; ce qui a permis aux agriculteurs d'obtenir une production supérieure à leur demande propre.

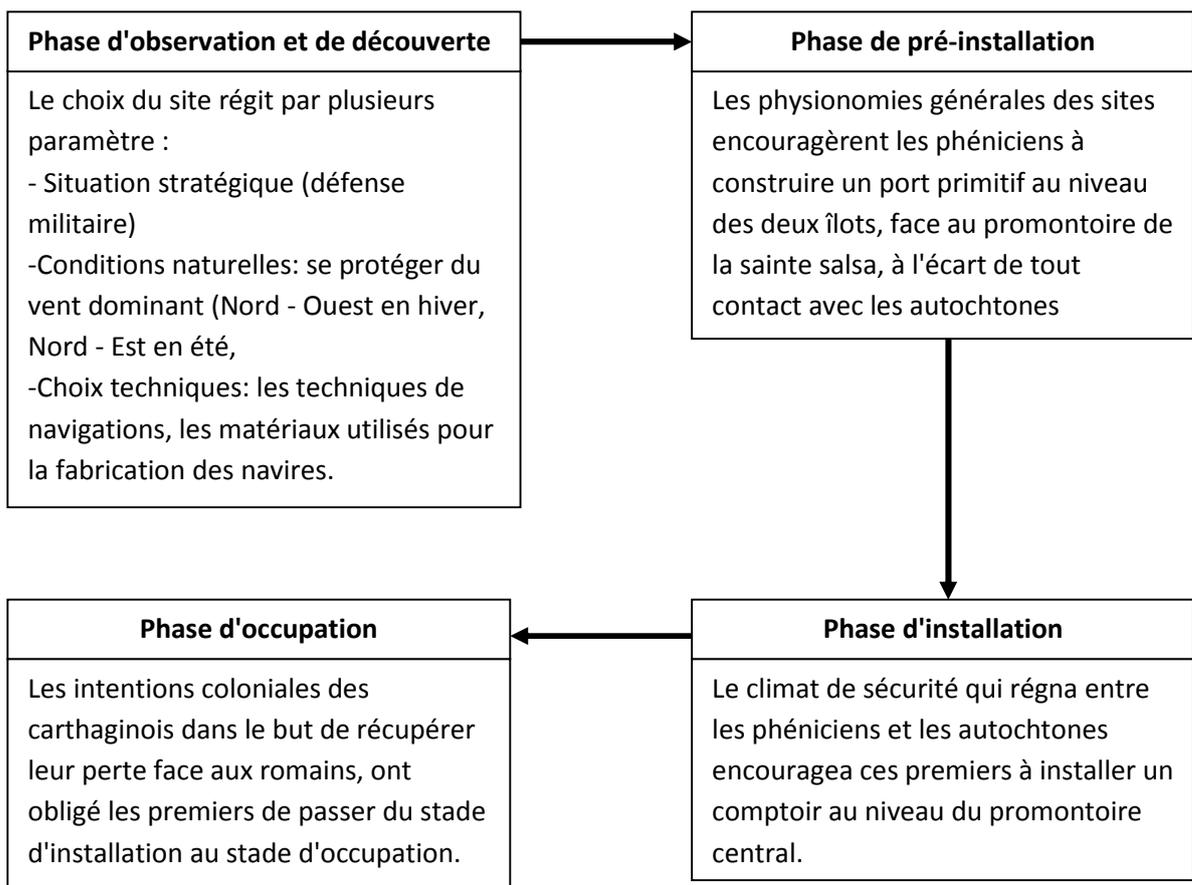
Un peu plus tard du 4e au 3e siècle avant J-C, Les hommes se sont abrités dans les grottes du littorale, à l'Est comme à l'Ouest de Tipasa, à proximité des rivages. Ce choix leurs permettait de combiner à la fois: la chasse dans la montagne, et la récolte des produits de la mer à des fins alimentaires ou esthétiques

- Période phénicienne : (1er siècle AV.JC)

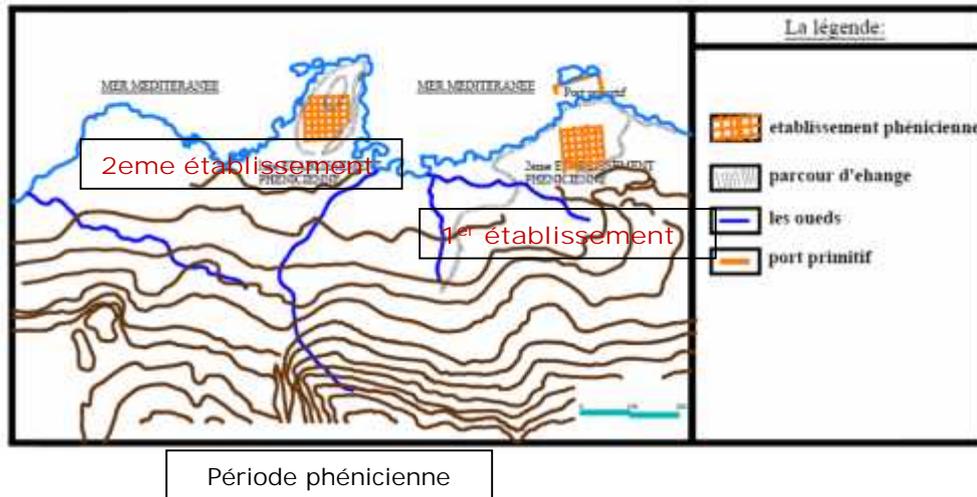
La création de Tipaza remonte vers le 5 eme et 6 eme siècle avant J.C par ces même phéniciens

Le nom de Tipaza signifiait pour eux « LIEU DE PASSAGE » donc Tipaza fut un comptoir commercial.

Les étapes de fondement de la ville de Tipaza sont :



- De cette époque, toutes les traces d'urbanisation avaient disparues, et seules les nécropoles demeurent témoins de celles-ci.



- Période des royaumes indépendants mauritaniens :

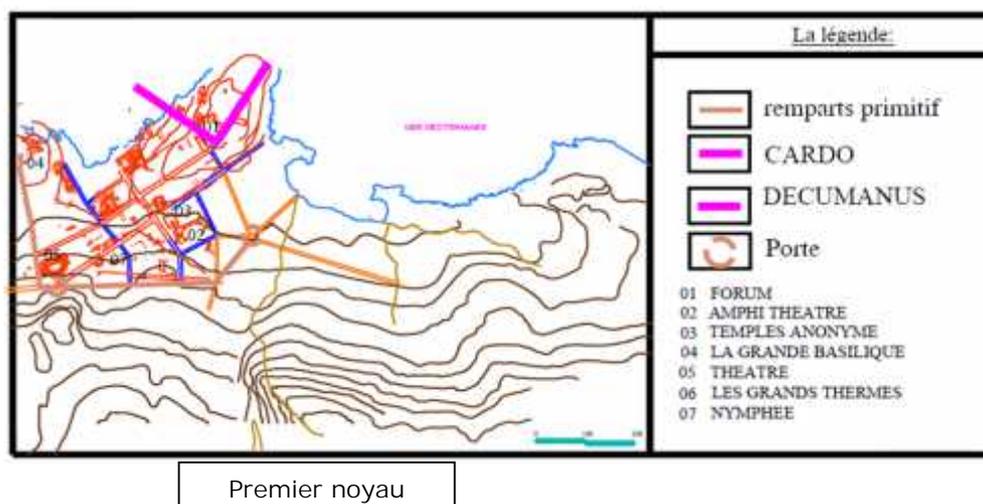
Et comme la nature de son site lui confère une position défensive favorable, Tipaza ne reste pas seulement un comptoir maritime. Elle devient une ville relativement importante et qui constitue le noyau du royaume de Maurétanie

- o Période Romaine : Phase1 (40 AV.JC – 150 AP.JC)

Construction de la ville primitive sur le promontoire central sur les traces de l'établissement phénicien.

Caractéristiques du 1er noyau :

- Tracé conforme à la logique adaptée pour les romains dans la création de colonies (tracé agraire, tracé urbain)
- Edification d'une enceinte structurée par deux axes: CARDO-DECUMANUS percée par deux portes
- L'intersection des deux axes détermine le forum, autour s'articulent les édifices publics
- Phénomène de dédoublement N=01: La 1ere extension de la ville vers l'ouest qui s'est fait remplacer par une autre enceinte avec trois portes

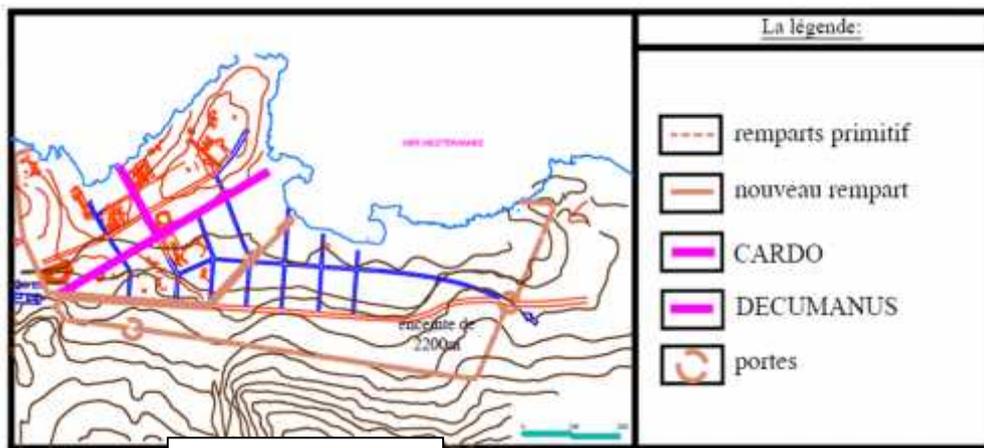


Phase2 (150 AP.JC 450 Ap.JC)

L'accroissement de population a engendré une croissance de la ville dans 03directions (sud, est, ouest) et en dépassant l'enceinte primitif.

Caractéristiques du 2 éme noyau:

- Substitution des deux axes principaux (Cardo et Decumanus) selon les données topographiques
- L'emplacement de l'ancienne enceinte devient le nouveau cardo de la cité.
- Construction d'un nouveau rempart de 2200 m de longueur doté de 03 portes(est et ouest) permettant la communication avec Cherchell (Julia Cesaria) et Alger (Iconique) et la porte sud ouverte sur les plaines avoisinantes.
- Intégration d'une partie du parcours territorial qui relie les deux portes principales (Est et Ouest)
- Le deuxième dédoublement vers le sud est en suivant les deux axes le cardo et decumanus



Deuxième noyau

- La ville de TIPASA à l'époque Romaine se caractérise par une relation : ville mer qu'on peut constater à travers :
 - Le tracé urbain : orientation des constructions et des ouvertures.
 - Les matériaux de construction utilisés tels que la pierre et le marbre



Reconstitution de la cité romaine



o Période Vandale et Byzantine :

- En 429 après J.C, les tribus Vandales accostèrent sur le rivage du Maghreb leur marche vers l'Est fut rapide
- 430 ils occupèrent la ville de Tipasa et détruisirent le rempart pour faire de celle-ci une ville ouverte.
- Quand à l'époque Byzantine, elle a commencée en 533, mais 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.

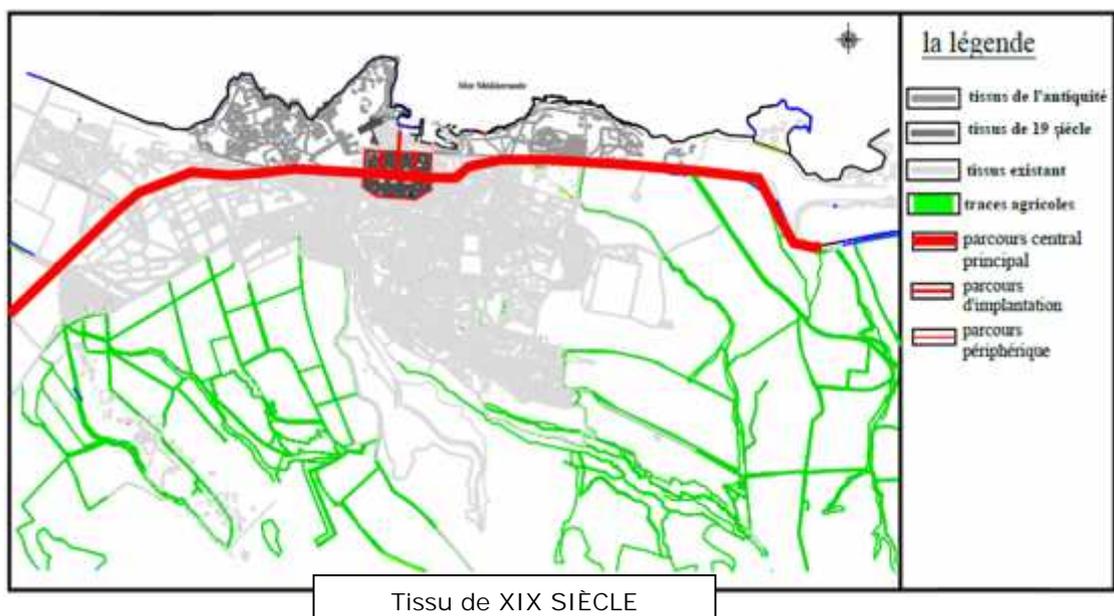
o Période Musulmane :

- Tipasa fait partie des dynasties locales : les Rustumides, les Fatimides, les Zirides puis les Abdelwadites ,dont la contribution au développement urbanistique de Tipasa est inexistant 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 succédées en Afrique du Nord.

➤ Les traces de ces deux périodes (Vandale et Byzantine, Musulmane) sont rares pour ne pas dire introuvables; et ne peuvent pas contribuer à notre étude sur tout sur le plan relation de la ville de TIPASA avec la mer

III.4.1.2 Tissu de XIX SIÈCLE :

L'expansion coloniale a très vite inclus Tipaza de par sa situation stratégique lui conférant une importance militaire et économique (fertilité de ses terres agricoles).



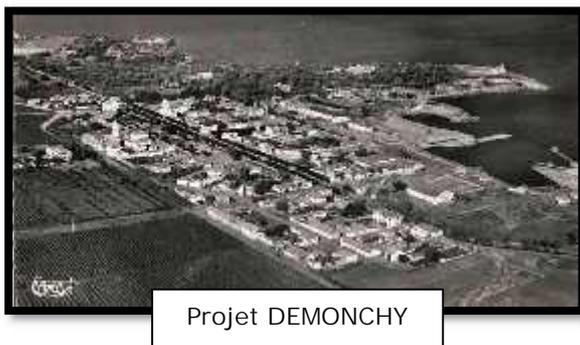
- Période coloniale :

Les français s'intéressaient à TIPASA qui relève d'une situation stratégique, dotée surtout d'une importance économique grâce à la fertilité de ses terres agricoles.

Phase (I) : 1854-1861 :

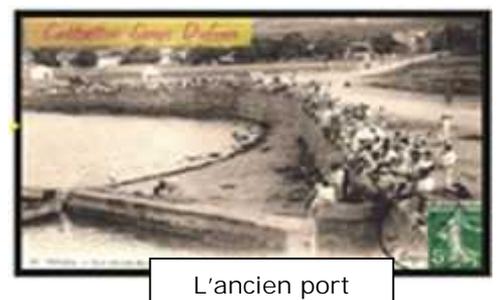
- L'établissement du plan de colonisation « Demonchy », coïncida avec le mouvement de récupération et de revalorisation des monuments historiques de l'époque romaine par : la récupération du tracé existant (Cardo – Decumanus) en lui changeant juste sa direction suivant l'axe Nord – Sud
- la prise en charge des différents monuments tels que : le nymphée, l'amphithéâtre, le théâtre et l'infrastructure de la ville romaine, découverte dès 1849, dans la nouvelle structure de la ville.

-Les premiers tracés formant le noyau villageois de Tipasa sont en réalité des trames urbaines définitives, car les extensions jusqu'à 1948, ne sont que des remplissages d'îlots, et de la réalisation des voies. Le caractère principal de la trame viaire de ce noyau ancien, réside dans la symétrie de l'axe Nord-Sud et dans la régularité formelle et caractérielle de l'espace.



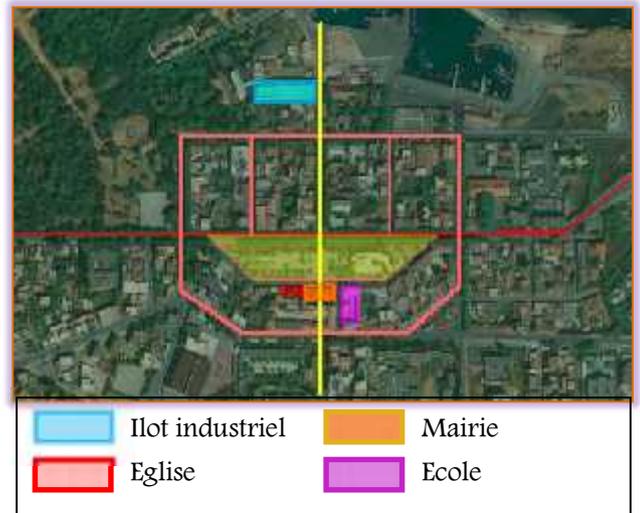
-La superficie de cette nouvelle implantation était d'environ 9.8 hectares en 5 îlots, sur lesquels l'entreprise Demonchy avait la charge de construire 48 maisons, et une grande demeure, jamais édifiée. Le lotissement a pris le grand axe central Nord-Sud.

-La placette se présente sous forme d'un balcon donnant une vue splendide sur la mer et le port son emplacement et la vue qu'elle offre sur le port font d'elle une polarité au niveau de l'ancienne ville



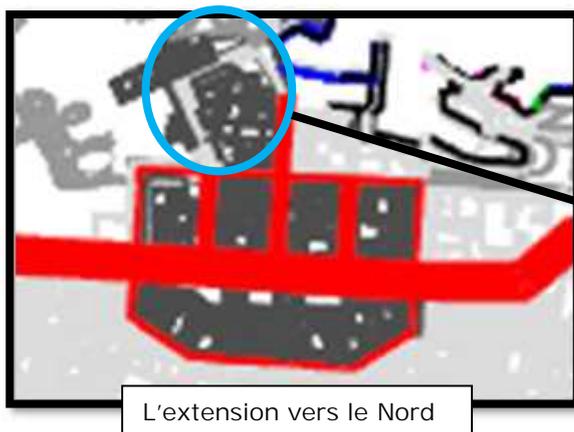
Phase (II) : 1854-1886 :

-C'est une période qui coïncide avec l'arrivée d'une grande vague de colon. Le centre se distingue par la construction de ses édifices principaux qui sont la mairie, l'église et l'école-Ce village occupait un plateau central au milieu des terres agricoles .Il fut édifié sur les décombres de la cité antique où les tracés préexistants furent les éléments générateurs structurants l'implantation coloniale



En 1861 :

L'extension vers le Nord-Ouest par la construction de l'Ilot industriel CHAIX TREMAUX.



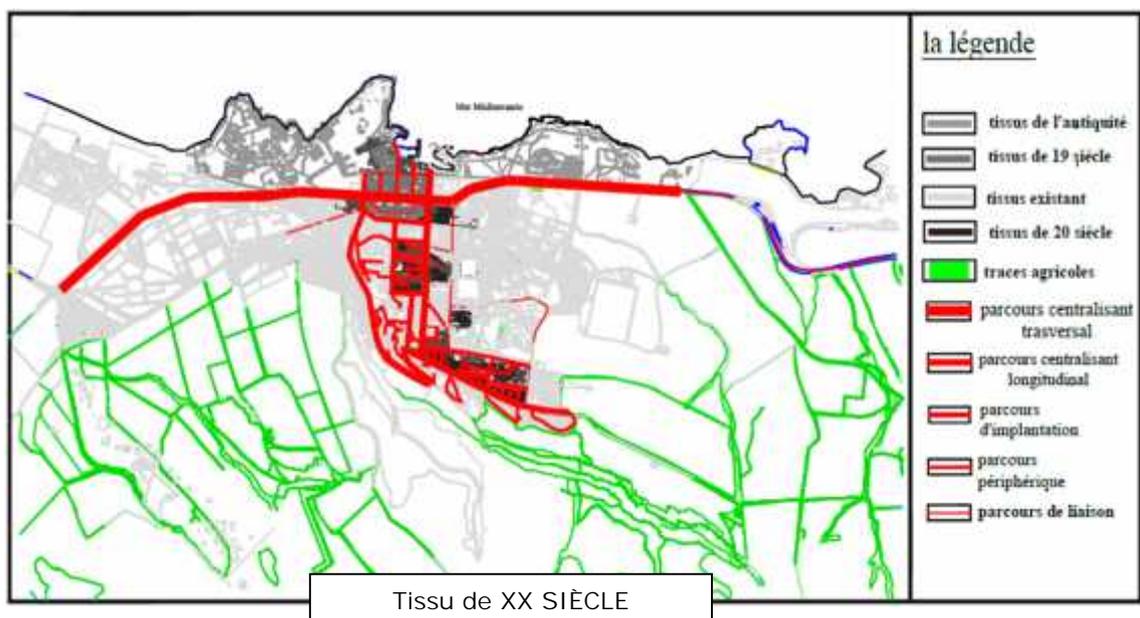
L'extension vers le Nord



Ilot industriel

III.4.1.3 Tissu de XXE SIÈCLE :

La croissance de la ville dans cette phase connue trois phase d'occupation:



Tissu de XX SIÈCLE

En 1925 : L'extension vers le Sud-ouest par la construction de l'îlot de BOURGARD suivie d'une extension vers l'Est.

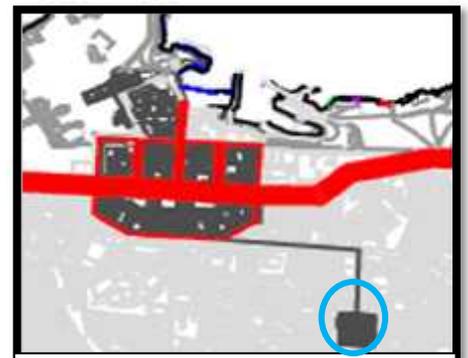
En 1948 : la construction du port marque une dernière extension vers le Nord. Tout en suivant la même trame et en respectant les limites des sites antiques. Jusque-là le village se caractérisait par :

La place du village :



La place du village

Elle garde toujours son aspect polaire dû aux densifications des îlots qui la limitent et qui lui confèrent des parois continues. Son caractère est renforcé par des édifices spécialisés : (mairies, église, maison des sœurs), ainsi que les commerces qui la bordent



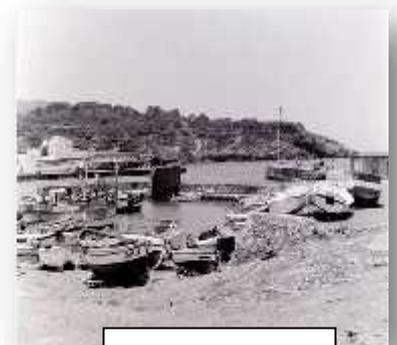
Construction d'îlot de Bourgard

Le bâti

La densification du centre a accentué la continuité des bâtisses en passant d'une occupation ponctuelle à une occupation linéaire ce qui donne une vision continue de l'espace : mitoyenneté du bâti le long des parcours.

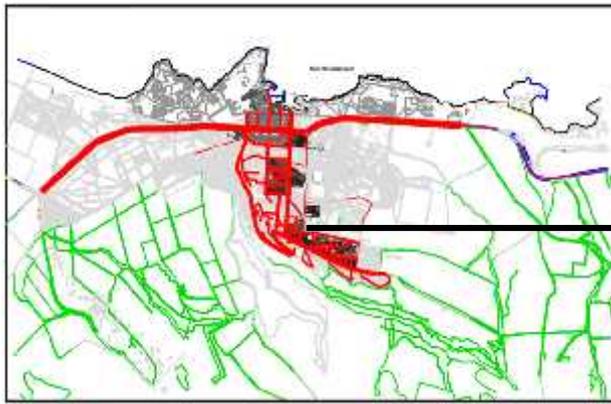
Le quai du port :

C'est une partie importante de la ville ; elle constitue un seuil principal de la ville vers la mer. Le quai du port occupe une position excentrée par rapport au village. Ce fut un espace libre sans aucun aménagement particulier.



Le quai du port

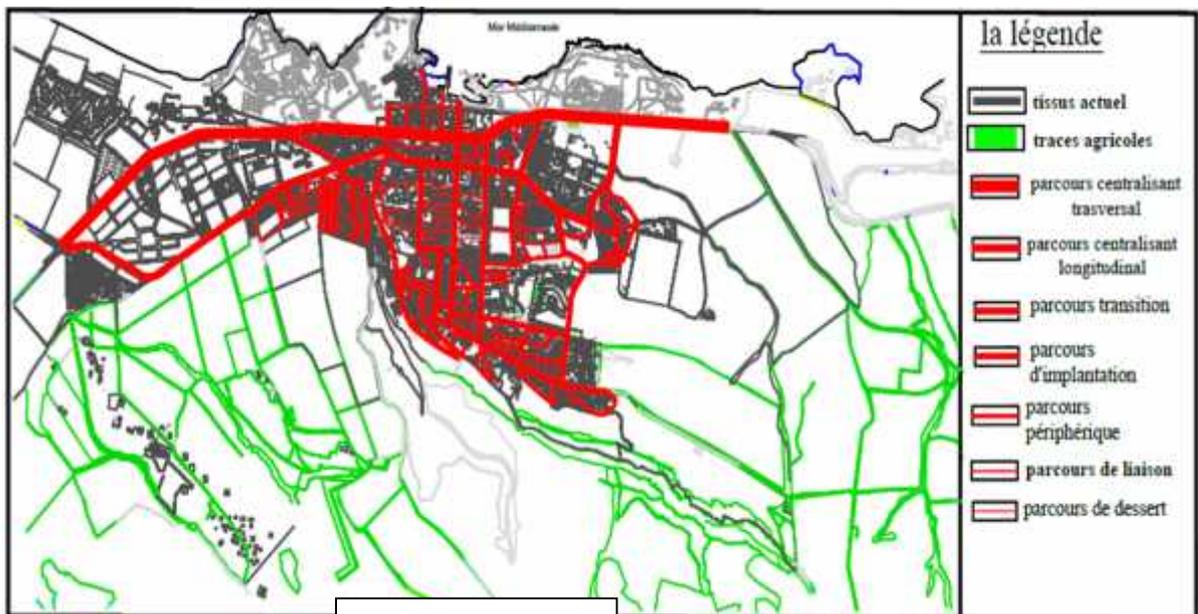
En 1959 : le mode de croissance change car il prend la direction Sud avec la création de la cité Oued Merzoug et la cité HLM dans le cadre du plan de Constantine (1958-1962). Cette rupture s'explique par l'hypothèse, qu'on ait choisi le lieu le plus favorable par sa position au sommet qui permet de dominer la mer, par son orientation différente des autres exposés aux vents d'hiver... La cité HLM fut édifée sur un plateau, elle est constituée de bâtiments juxtaposés d'une manière ponctuelle.



Construction Cité oued merzoug

III.4.1.3 Tissu actuel :

Après l'indépendance, Tipaza a longtemps été ignorée par le programme de développement national, jusqu'aux années 80 où elle a connu un essor appréciable.



Tissu actuel

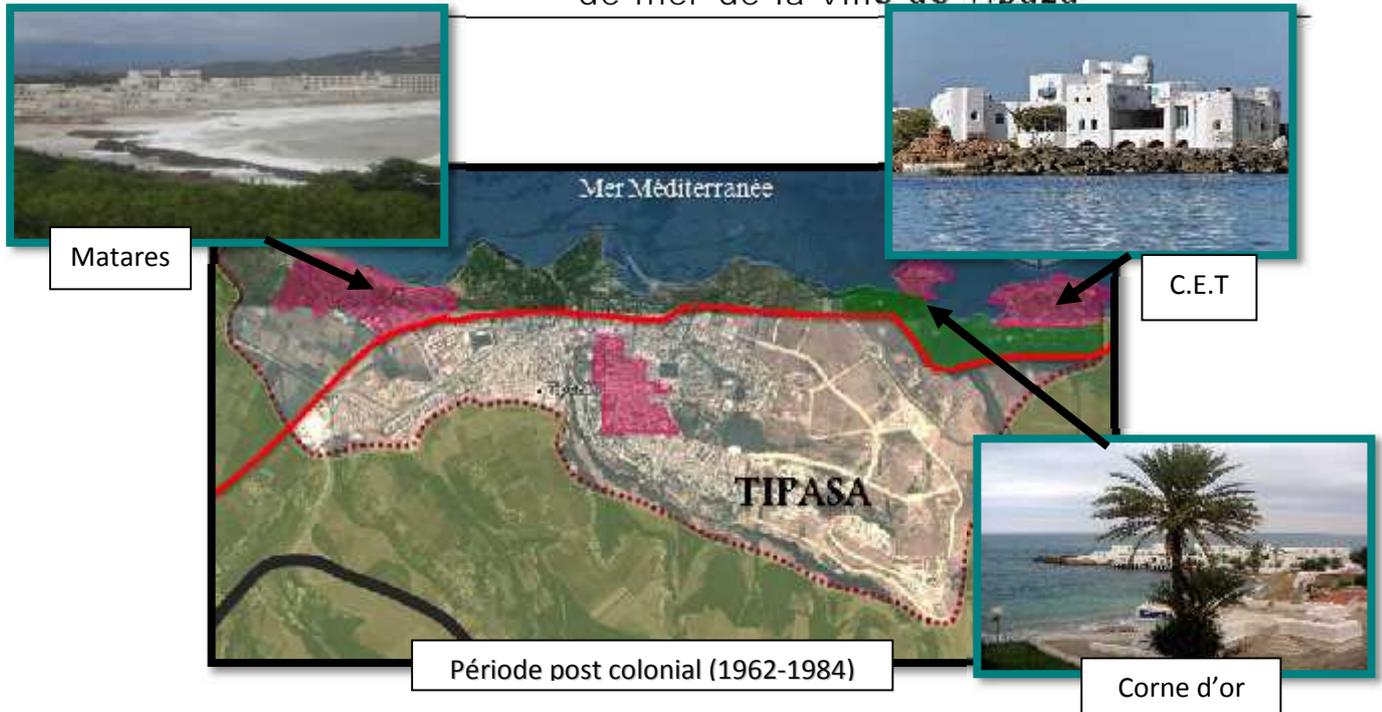
Entre 1962 et 1984 :

Durant cette période, Tipaza a connu deux formes d'extensions :

- une densification des îlots (à l'intérieur du village ancien).
- une implantation d'équipements et logements nécessitant une superficie importante dans l'espace tampon (entre le centre ancien et la cité Oued Merzoug), ainsi que sur la partie Est et Ouest, cette réalisation a été édiflée progressivement.

Architecture ville et territoire

L'articulation entre la différente entité du front de mer de la ville de Tipaza

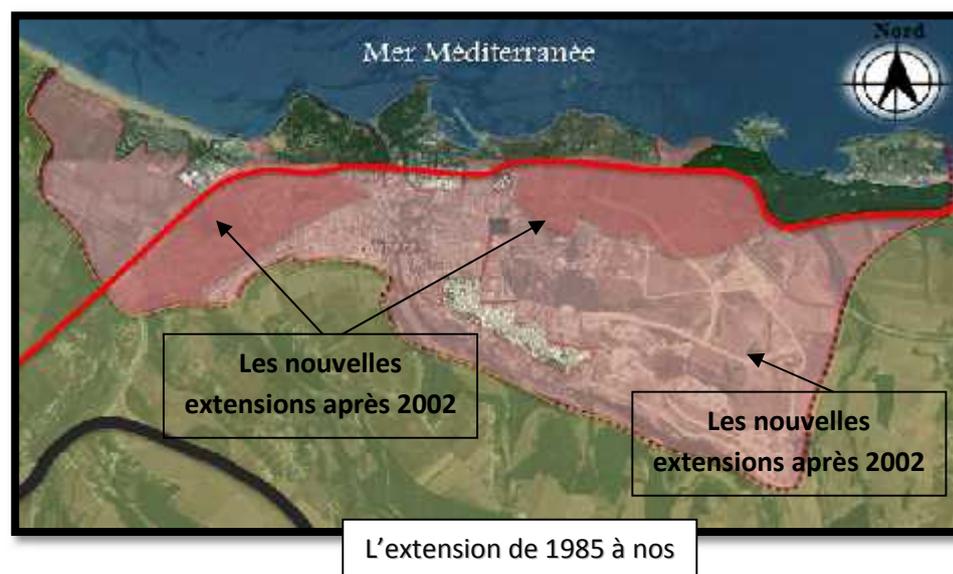


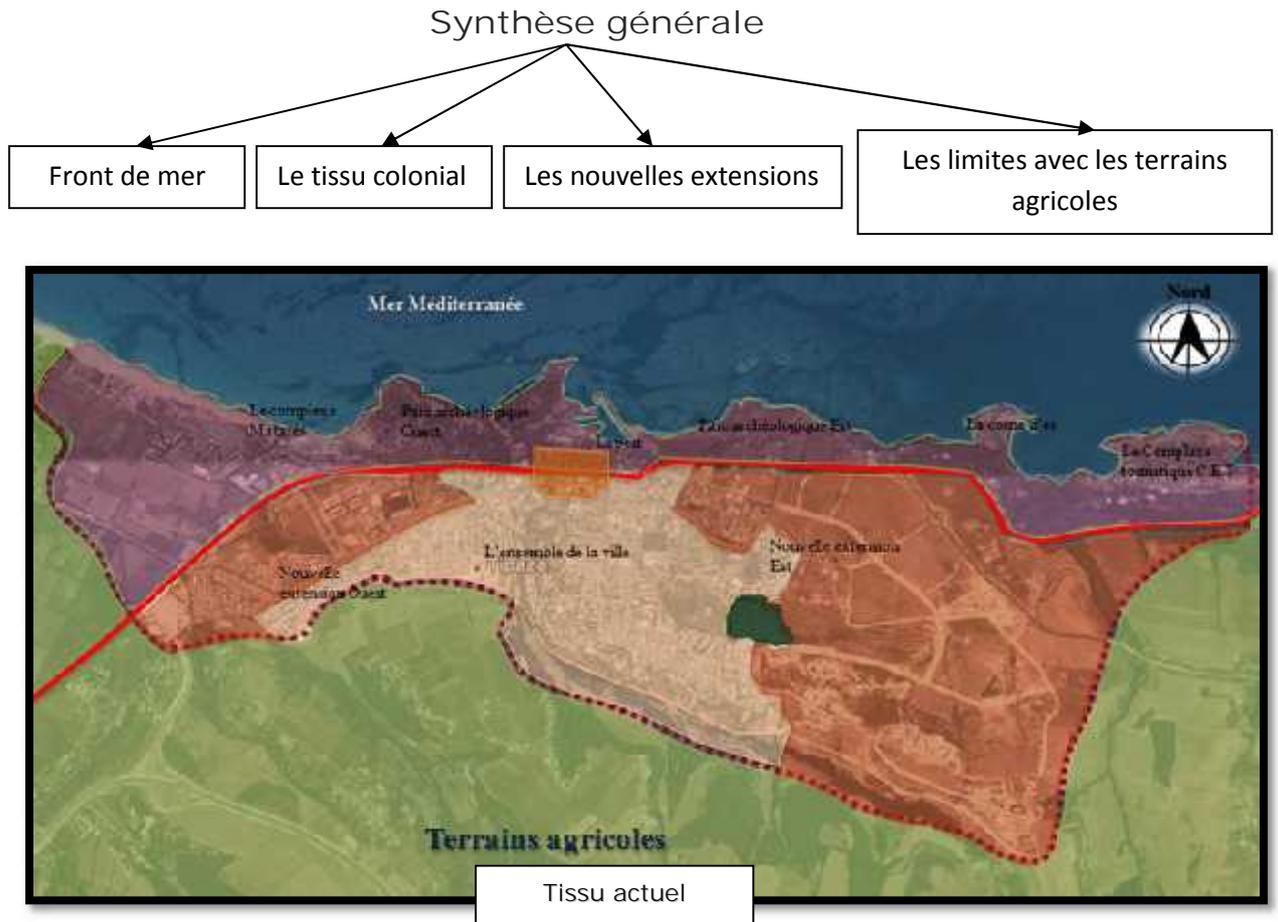
En 1982 : le parc archéologique de Tipaza fut classé patrimoine mondial, de ce fait tous les projets entamés à l'intérieur furent arrêtés.

1984- jusqu'à nos jours :

Tipaza a été promue chef-lieu de wilaya en 1984 et a subi un remodelage en matière d'urbanisme, elle a été dotée d'un important programme de logements, d'équipements et d'infrastructures.

L'extension de la ville s'est faite au détriment des terres agricoles situées à l'Est et au Sud du chef-lieu.





III.4.2 Polarisé et nodalité au niveau de l'organisme :

Le premier pôle de croissance de la ville de TIPAZA, c'est la place, lieu à partir duquel elle s'est développée, La ville a connu ensuite un développement linéaire qui est Pôle 1, Pôle 2 et Pôle 3

- Pôle AU1 :(17 ha)

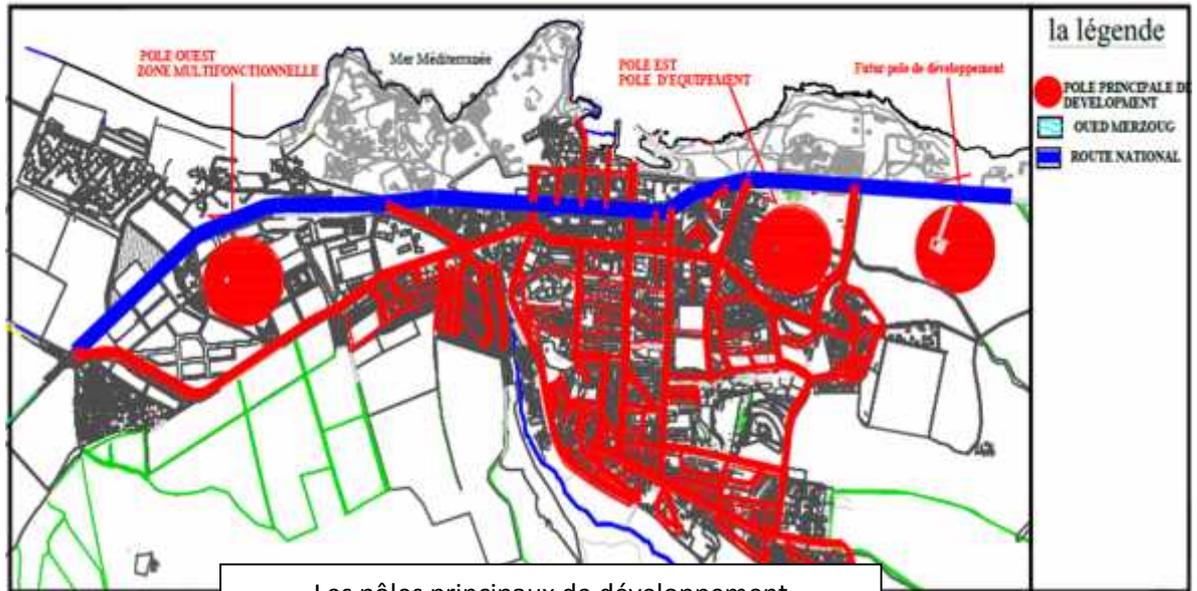
Pôle en cours d'exécution Situé à l'Est de la ville, le POS (AU1) caractérisé principalement par l'implantation des équipements administratives.

- Pôle 2 AU2 :(47 ha)

Cette extension est multifonctionnelle, Elle se développe sur la partie Ouest de chef-lieu

- Pôle AU3 : (Futur pôle de développement) (210ha)

Ce pôle connaît un début d'affectation de site notamment école nationale de tourisme, hôpital de 120 lits pôle universitaire et d'autre équipements de haut niveau vont être injectés.

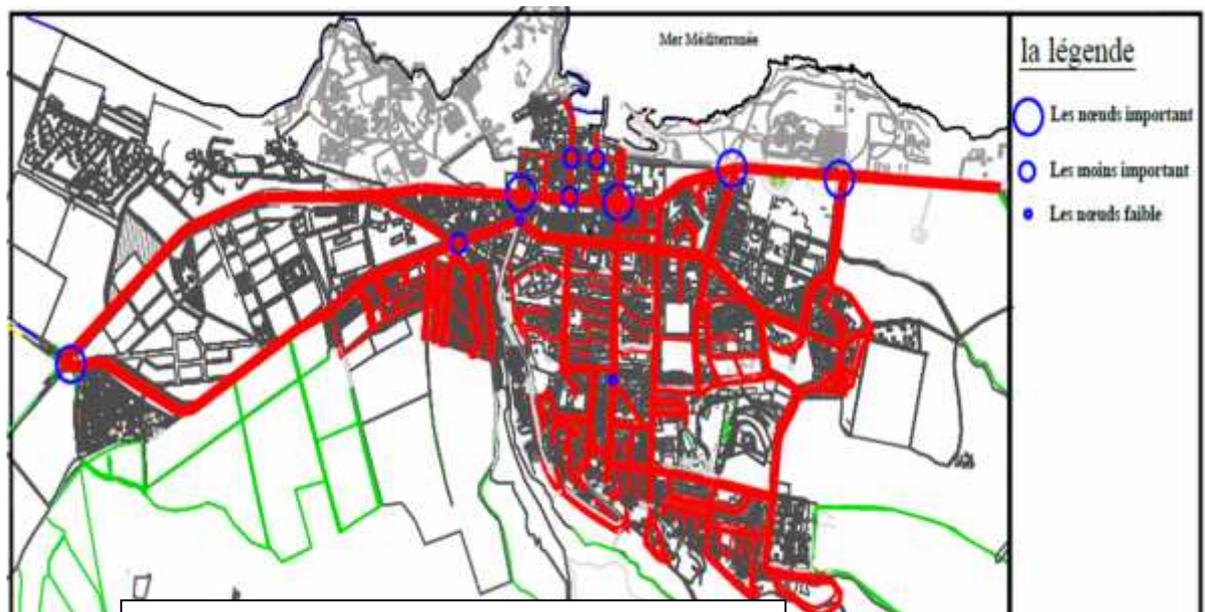


Les pôles principaux de développement

III.4.3 Polarisé et nodalité au niveau de l'agrégat :

A Tipasa on trouve :

- Les nœuds important :
La placette de la mosquée, la place juste à cote du musée, la place qui se trouve à côté du site archéologique, et l'intersection des deux rues du 1er novembre et la rue de la coopérative là où se trouve le café
- 2.2. Les moins importants :
La placette de la wilaya, l'intersection des deux rues la rue du port et la rue 1er novembre là où se trouve la surette urbaine, P.T.T, cinéma, la C.A.P.S, et là l'intersection des deux rues la rue des écoles et la rue qui mène vers la mosquée là où se trouve les 2 C E M et l'école primaire
- 2.3. Les nœuds faibles : Là on trouve les petits commerces

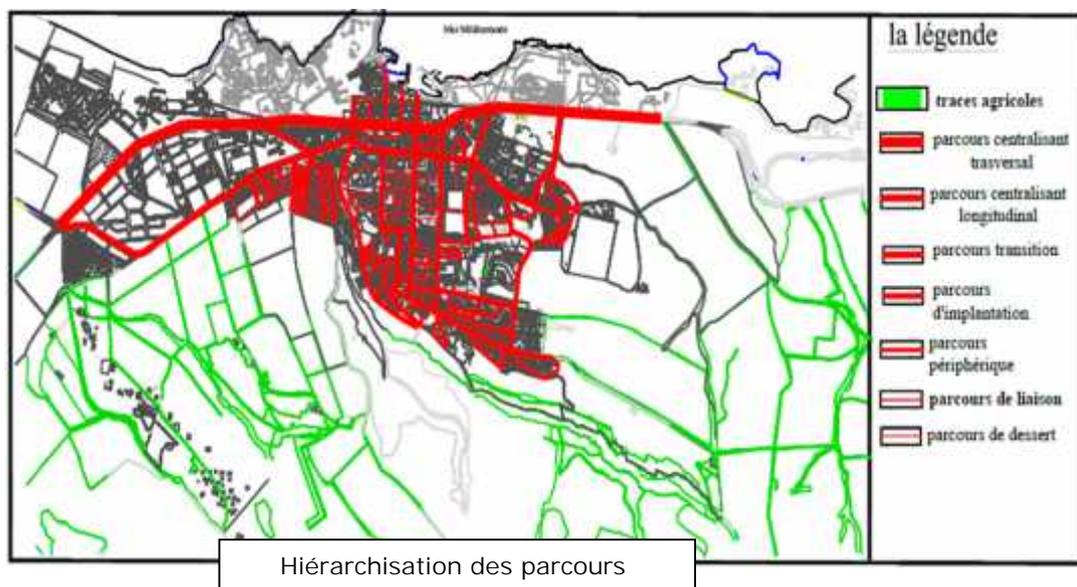


Carte présente les différents types de nœuds

III.4.4 Hiérarchisation des parcours :

«la voie dessert de part et d'autre directement des parcelles bâties ; en même temps qu'elle permet de se déplacer dans le quartier qu'elle mérite le nom de « rue » , elle permet le parcours, elle est le support de l'édification, c'est la rue qui ordonne le bâti et oriente l'espace de la parcelle. La rue et le découpage parcellaire forment la base de l'édification de la ville ... »³Pour le système viaire de la ville de TIPAZA est structurer à partir de deux axes principaux sont :

- Parcours centralisant transversal :
La route nationale N°11 relie la ville avec Alger à l'Est et Cherchell à l'Ouest.
- Parcours centralisant longitudinal : L'axe de croissance Nord-Sud
- Parcours de transition: Boulevard Sud parallèle à l'axe transversal, qui assure la transition de l'Est à l'Ouest. Et la voie périphérique qui boucle la ville
- Parcours d'implantation: Ils sont perpendiculaires sur le parcours principale de la ville et oriente le développement de la ville
- Parcours de liaison: On les rencontre généralement entre les parcours d'implantation
- Parcours de desserte: c'est des voies qui délimitent les parcelles, ils ont moins d'importance que les deux autres types. Assure la distribution.



³DELLIER. « Le projet en question »

Conclusion :

Tipaza fut marquée par plusieurs civilisations, mais c'est l'époque romaine qui a tant marqué cette ville par son organisation, son architecture, et son caractère symbolique par la mémorisation de ce patrimoine.

* La mer constitue le principal élément inducteur de la création de la ville, restera valable à l'époque phénicienne et à l'époque coloniale.

* Une entité archéologique qui joue le rôle de barrage.

la ville de Tipaza a connu un passage d'une croissance continue à la croissance discontinue : par la création de la cité oued MERZOUGUE

le parcours matrice de la ville supporte et oriente la croissance de la ville oriente les tissus et renforce la notion hiérarchie* Quand la ville a sa configuration, on remarque qu'après deux grandes périodes d'aspects très réguliers, cohérent et planifié, elle fut soumise à un tracé anarchique, déséquilibré, dicté par un autre souci que celui du cadre vécu.

- dans notre cas nous avons exploité la mer comme un potentiel touristique et naturel très important. Ce principe est interprété au niveau de notre projet par la reprise du principe de la trame viaire du noyau colonial qui assure la continuité vers la mer.
- nous avons créé une géométrie claire qui met en relation notre site avec le tracé géométrique du centre historique de la ville de Tipaza.

III.5 Analyse typologique :

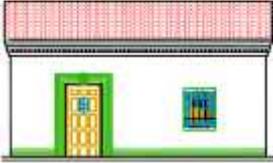
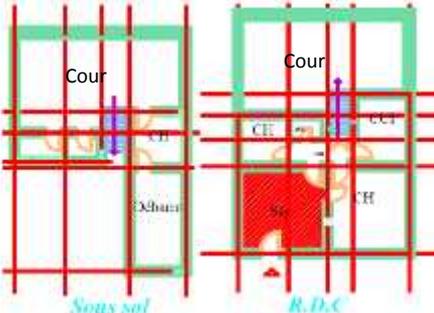
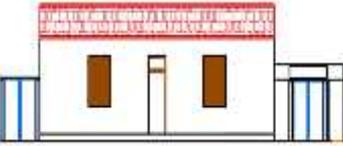
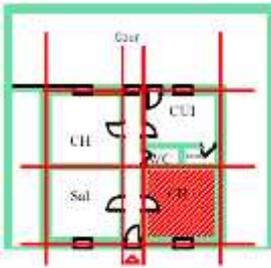
Introduction :

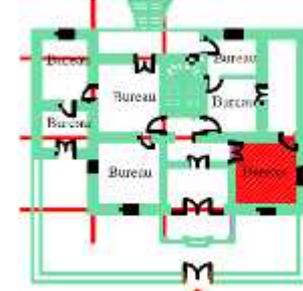
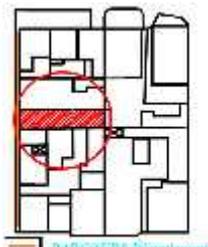
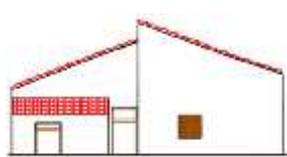
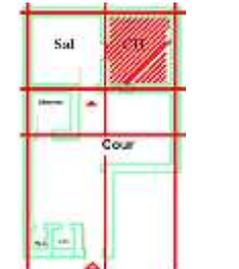
D'après la méthode typo-morphologique, la notion de typologie désigne la science qui donne une grande importance au type, la typologie isole les caractères particuliers des objets pour n'en retenir que les traits généraux afin de pouvoir les classer et établir ainsi les parcours de leur évolution qu'on peut utiliser dans les nouveaux projets. Cette analyse se fait à partir des relevés intérieurs et extérieurs des maisons tipasiennes

III.5.1 Relevé d'édifices urbains :

Notre étude se fera à partir des relevés représentant les maisons tipasiennes au centre et en périphérie. Le relevé nous permet de comprendre le développement de la maison, et de ressortir les différents modules de base et aussi pour comprendre les différentes façades de l'îlot et leurs éléments architectoniques.

III.5.1.1 Typologie de la maison (îlot du centre historique):

Situation	Façade	Plan	Description
		 <p>Module de base : 5,00 x 5,00</p>	<p>cette maison est construite sur une pente qui a permis de bénéficier d'un sous-sol réservé aux espaces d'arrangements. l'accès de cette maison se fait par le R.D.C et qui est marqué par un grand salon, juste à côté nous trouvons une chambre aussi grande que le salon donnant tous les deux à un hall</p>
		 <p>Module de base : 5,00 x 5,00</p>	<p>juste à l'entrée de cette maison nous trouvons un long couloir attribués l'entrée de quatre espaces symétriques dont deux entre eux sont des chambres, un autre c'est le salon et le 4ème c'est la cuisine dans laquelle nous trouvons une porte qui nous permet de sortir à une cour</p>

		 <p>Module de base : 5,00 x 5,00</p>	<p>L'accès aux R.D.C à partir de la rue est marqué par un grand espace d'accueil permettant d'accéder aux différentes pièces l'accès au 1er étage se fait par des escaliers internes, on trouve dans ce niveau que des pièces d'habitation</p>
		 <p>Module de base : 4,00 x 4,00</p>	<p>A l'entrée de cette maison, nous trouvons un long couloir qui attribue le salon et quatre pièces ainsi que les sanitaire tout à fait au fond de ce couloir nous trouvons une porte qui permis de sortir à une cour pour accéder à la cuisine, cet accès peut se faire aussi par la dernière chambre</p>
		 <p>Module de base : 3.50 x 4.00</p>	<p>l'accès est par une cour comportant à sa gauche les sanitaires et un débarras, l'entrée de cette maison est directement dans un salon qui commande une pièce</p>

❖ Etude modulaire:

- Module habitable : Dans le centre historique est de (5,00 x 5,00) m².
- Module commercial : On trouve le module commercial du centre historique, c'est le résultat du changement d'activité, qui engendre transformation du module habitable à un module commercial de (4,50 x 5,00) m².

❖ Le système constructif:

- Les murs sont des murs porteur en pierre ou en brique cuite d'une épaisseur de E=55cm
- Les plancher sont en voutine en brique reposant sur des poutrelles en acier
- la toiture en tuile



Toiture en Tuile



Construction en brique



Construction en pierre



Le système constructif de charpente

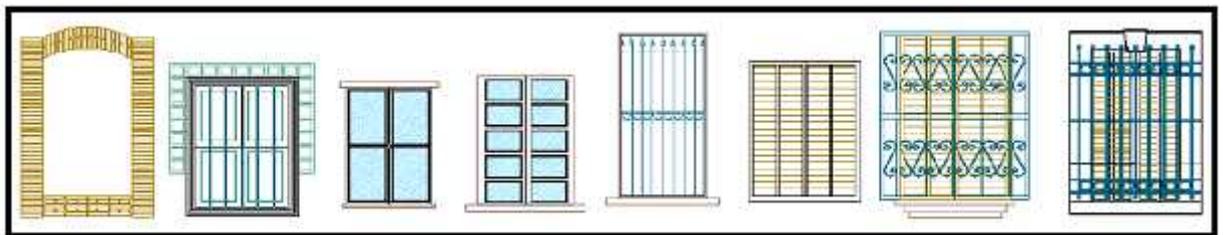


Le system constructif de plancher

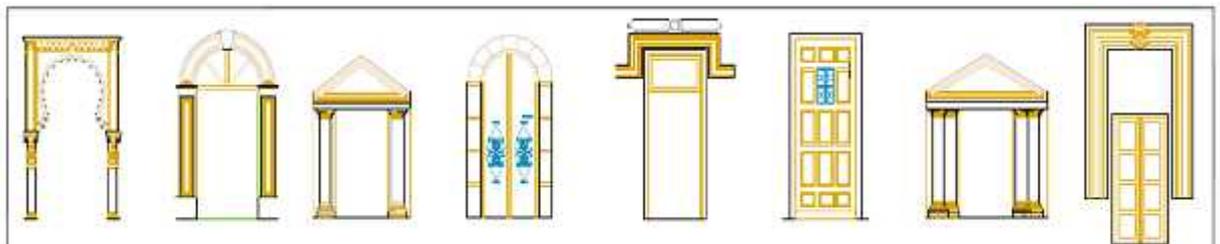
❖ Eléments architectoniques et décoratifs :

-très riche en éléments architectoniques et décoratif et on remarque plusieurs styles architecturaux les façades sur rue disposent de très peu d'ouverture souvent au rythme répétitif d'une fenêtre et d'une porte la dimension des ouverture est une constante rigoureuse 100x180cm pour la fenêtre et 100x220cm pour la porte d'entrée

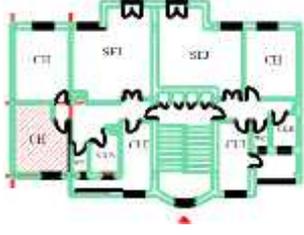
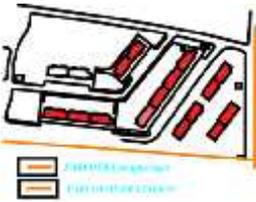
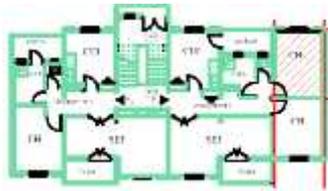
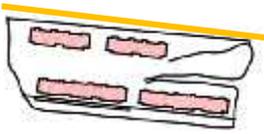
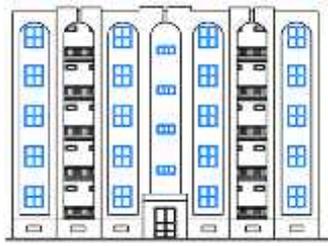
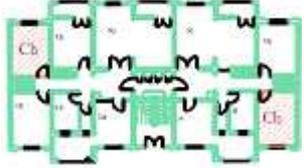
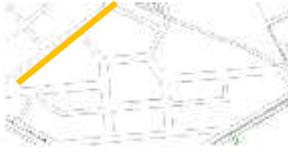
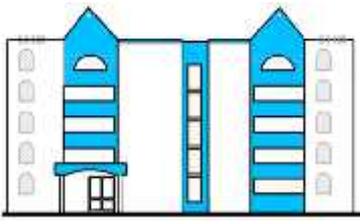
- Les fenêtres :



- Les portes :



1.2. Typologie de la maison (îlot de la périphérie):

		 <p>Module de base : 3,00 x 4,00</p>	<p>type d'appartement à hall, gabarit R+4, façade asymétrique, cage d'escalier à l'intérieure du bloc, cette cité comprend deux types d'appartement F2 et F3 dans chaque étage -leur organisation spatiale est différente, tous les logements sont doté d'un Hall à l'entrée</p>
		 <p>Module de base : 3,50 x 4,50</p>	<p>type d'appartement à couloir, gabarit R+5, façade symétrique avec un rythme horizontal cage d'escalier interne cette cité comprend deux types d'appartement F3 et F4 tous les logements contiennent un balcon, les espaces attribuées au couloir</p>
 <p>Parcours de liaison</p>		 <p>Module de base : 3,50 x 4,50</p>	<p>type d'appartement à couloir, gabarit R+4, façade symétrique avec un rythme horizontal, cage d'escalier à l'intérieure du bloc, cette cité comprend deux types d'appartement F3 et F4, tous les logements contiennent un balcon, tous les espaces sont attribuées au couloir</p>
 <p>Parcours dpériphérique</p>		 <p>Module de base : 3,50 x 4,50</p>	<p>type d'appartement à couloir et à hall, gabarit R+4, façade asymétrique, cage d'escalier interne, cette cité comprend deux types d'appartement F3 et F4 , tous les logements contiennent un balcon</p>

❖ Etude modulaire:

- Module habitable : Dans la périphérie et l'extension il varie entre (3,00 x 3,00) m² et (4,00 x 3,00) m².
- Module commercial : Le module commercial de l'extension dépend du type de commerce. Le commerce occupe une partie de la maison au R.D.C ou tout le R.D.C, il est positionné sur les voies principales

❖ Le système constructif:

- la structure est poteaux poutres en béton armé d'un module 3x4 et une dimension des poteaux de 35cm
- Les dalles sont en corps creux (16+4)
- les murs extérieures en double cloison 30cm, l'intérieure en simple cloison 10cm



Matériaux utilisés dans les nouvelles extensions

Synthèse :

D'après notre analyse typologique on constate que le bâti dans les périodes (médiévale et 19^{ème} siècle) était étudié et planifié, il y avait une organisation

Alors que pour l'extension post coloniale jusqu'à l'actuel on remarque une différence dans la durée de création et la manière d'« organisation » qui peut paraître comme anarchique notamment pour les espaces perdus entre les agglomérations pour des raisons diverses.

À propos de notre intervention, nous avons pris en considération la typologie du 19^{ème} siècle par un module de base de (5/5), avec l'utilisation de la forme géométrique simple et régulière.

Nous avons aussi inspiré au niveau du projet architectural une référence de la maison locale traditionnelle (la maison a patio).

III.5.2 La relation entre type et agrégat :

Introduction :

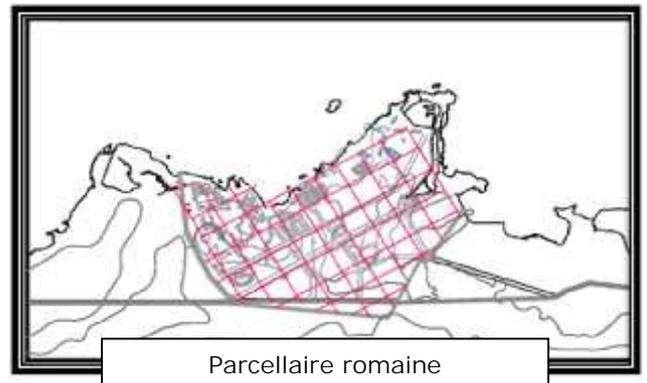
«qu'il s'agisse d'une ville spontanée ou d'une ville créée, il est certain que le tracé de son plan, n'est pas dû un hasard. Il y a eu obéissance à des règles... » ⁴ Parmi les éléments structurants de la ville : L'îlot : « un groupe de parcelles limitées au minimum par trois vois, présentant un intérieur et un extérieur sans être explicitement codifié. » ⁵L'îlot se caractérise par : ses limites (les rues) _ sa morphologie_ sa géométrie. La parcelle : « la parcelle est l'unité urbaine ou rurale du découpage du sol l'abandon du rythme conduit à des ruptures d'échelle » ⁶La parcelle définit une hiérarchie au tissu urbain ,ses limites permettent la gestion de l'espace, elle s'identifie par une situation, un propriétaire, une forme et une direction.

III.5.2.1 Tissu de l'antiquité:

. Période romaine :

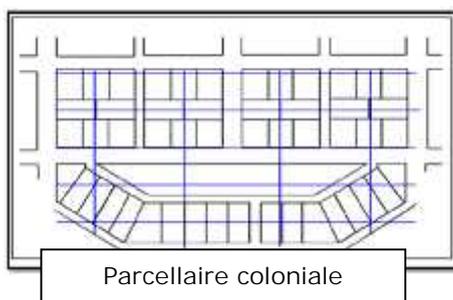
La trame : Un tracé régulier basé sur un plan en damier orienté vers la mer.

Parcellaire : Une grille uniforme rectangulaire et son dimensionnement est 20/35m ; Ils ont résulté une surface de 700m² environ 50 hectares. (Selon la surface qu'un homme peut cultiver pendant la journée).



III.5.2.2 Tissu de XIX SIÈCLE :

.Période coloniale :



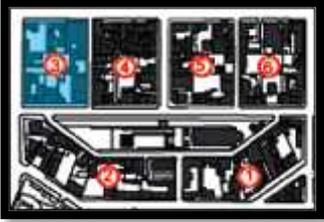
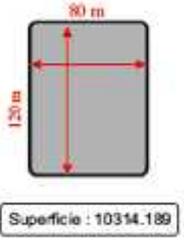
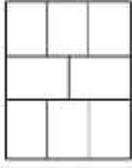
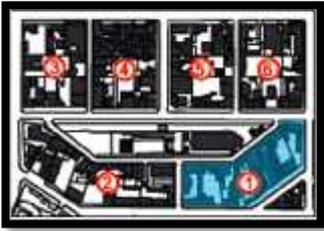
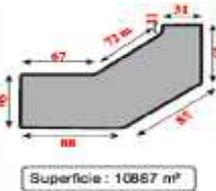
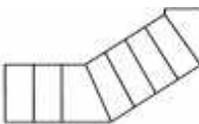
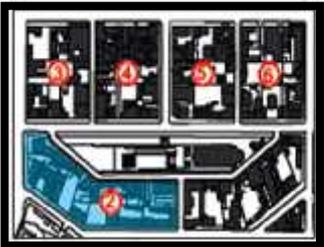
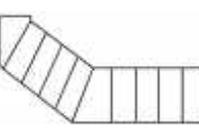
Le tracé du plan de la ville de Tipaza est conçu par le service du génie militaire français qui est caractérisé par régularité, symétrie et simplicité. La reprise de la configuration de la cité romaine: la reprise du tracé des deux axes principaux « Cardomaximus-Decumanusmaximus » et la route maritime génère les sens du découpage parcellaire

⁴Pierre Lavedan (Géographie des villes)

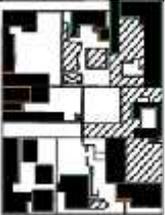
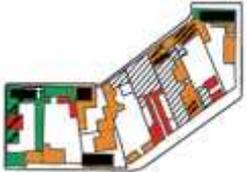
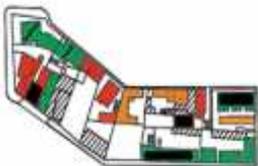
⁵(Cours d'atelier, selon Mr Ougouadfel)

⁶(Duplay Méthode illustrée de création architecturale p 156)

- Parcelleaire :

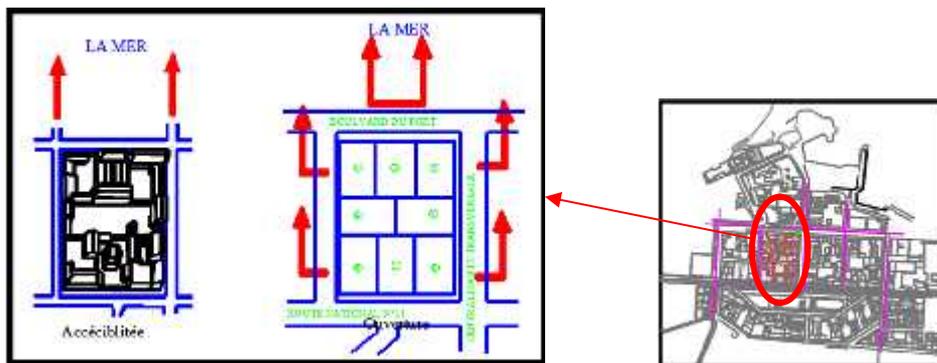
Ilots	Forme et dimension	parcelles	Remarque
			<p>Le plan établit est divisé en 5 ilots répartie en 2 parties : s=9600m² 1-partie nord : on trouve 4 ilots d'une forme régulière divisé en 8 parcelles (26/46m) d'une surface 1200m². 2-partie sud : un seul ilot d'une forme irrégulière divisé en 2 parcelles ; d'une surface de 1050m² -L'association des ilots se fait autour d'un espace public.</p>
			<p>Le plan établit est divisé en 5 ilots répartie en 2 parties : s=9600m² 1-partie nord : on trouve 4 ilots d'une forme régulière divisé en 8 parcelles (26/46m) d'une surface 1200m². 2-partie sud : un seul ilot d'une forme irrégulière divisé en 2 parcelles ; d'une surface de 1050m² -L'association des ilots se fait autour d'un espace public.</p>
			<p>Le plan établit est divisé en 5 ilots répartie en 2 parties : s=9600m² 1-partie nord : on trouve 4 ilots d'une forme régulière divisé en 8 parcelles (26/46m) d'une surface 1200m². 2-partie sud : un seul ilot d'une forme irrégulière divisé en 2 parcelles ; d'une surface de 1050m² -L'association des ilots se fait autour d'un espace public.</p>

- Occupation de la parcelleaire

Ilots 3	Ilots 2	Ilot 1	Remarque
			<p>Bonne hiérarchisation et occupation du sol.</p>

- L'ouverture de la parcelle vers la mer :

Les parcelles sont orientées vers la mer pour permettre de gardé le contact visuel avec la mer et rendre son accessibilité plus agréable. Les parcours déterminent les limites des ilots (l'alignement) la parcelle du centre est perpendiculaire aux courbes de niveau et orienté vers la rue. Ses limites permettent la gestion de l'espace, le passage du public au privé



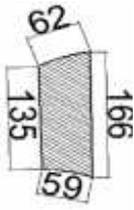
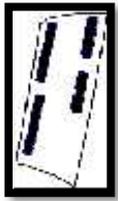
III.5.2.3 Tissu actuel :

. Extension coloniale :

- La trame : le tracé est défini par une trame irrégulière dicté par la ligne de crête et le tracé agricole.
- Le parcellaire :

Ilots	Forme et dimension	Occupation de la parcelle	Remarque
<p>Cité Oued-merzoug</p>			<p>une trame définissant des ilots de 40m de longueur et un découpage parcellaire des ilots en 1/2 ou 1/3 de 40m Mauvaise hiérarchisation et une forte densité au niveau des parcelles</p>

. Période poste coloniale :

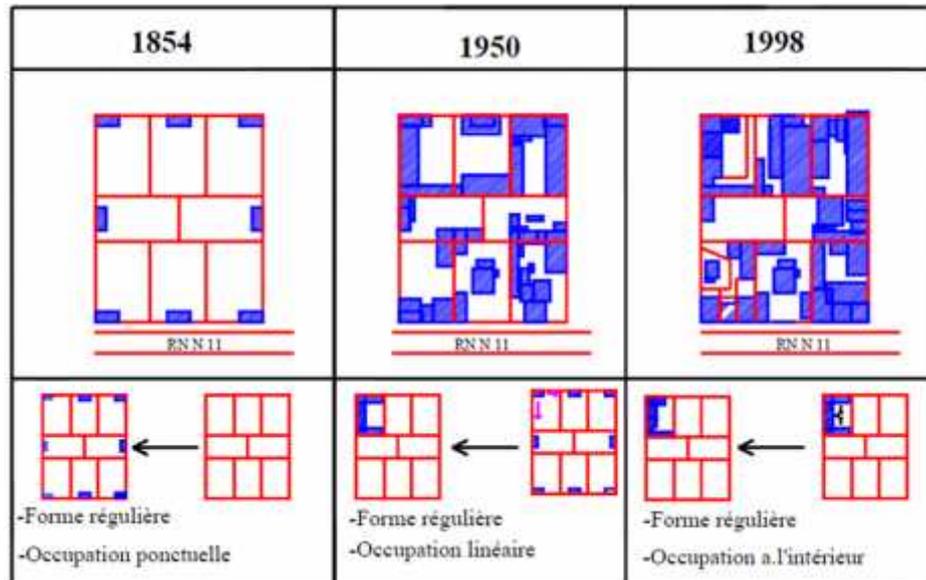
Ilots	Forme et dimension	parcelles	Remarque
<p>Hai el-Gharbi</p> 			<p>Une forme régulière de S : 4250 m², accessible par les quatre limites.</p> <p>On a remarqué une mauvaise gestion et occupation au sol ; la présence des espaces perdus</p>
<p>Cité HLM</p> 			<p>Une forme irrégulière de S : 10935m² desservie par des voies</p>

Conclusion :

La structure urbaine et le découpage parcellaire à l'époque romaine ou bien coloniale était bien organisée (selon un plan établi). Tandis que pendant l'époque post coloniale la croissance était spontanée ; dû à l'éclatement démographique, ce qui a mené à une croissance vers tous les sens, et une rupture concernant la structure urbaine par rapport aux époques précédentes.

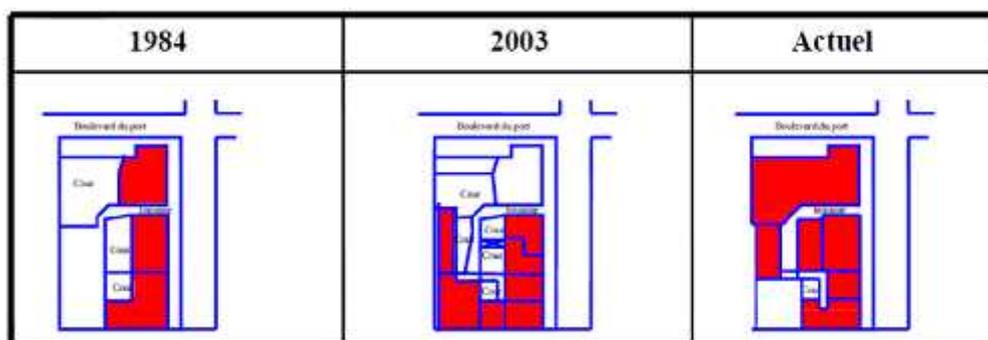
III.5.3 Processus d'évolution du type dans sa parcelle :

. L'évolution par rapport à la position dans le tissu :



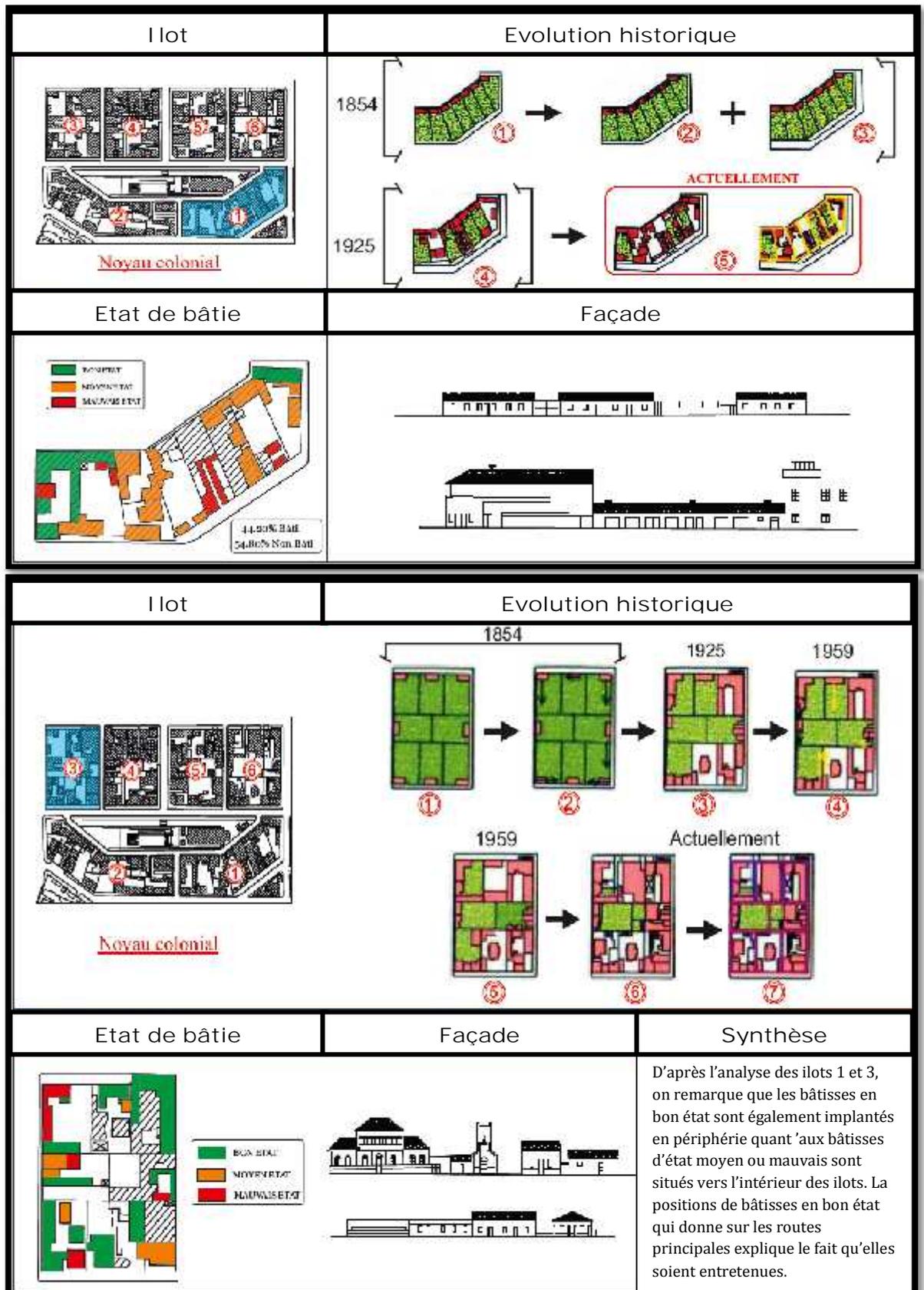
La lecture des différents plans cadastraux et les relevés effectués sur la ville de TIPAZA, nous a permis de comprendre le processus de développement de la maison :

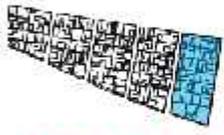
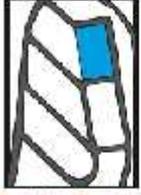
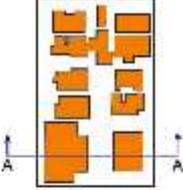
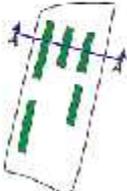
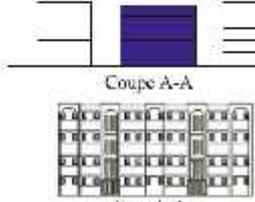
- Maison d'angle : développement linéaire rapide sur le front de la parcelle, puis développement en profondeur avec l'apparition d'étages.
- Maison de rive : Développement moyen sur le front et en profondeur.
- Maison pavillonnaire : évolue rapidement surtout sur l'élévation.



cette futur extension de la ville est matérialisé par le passage de la parcelle avec un jardin et la maison Bugeaud(construction ponctuelle, orienté vers la rue et aligné sur elle a des extensions et construction en alignement, et ainsi qu'a construction et des extensions vers le fond de parcelle jusqu'à un remplissage presque totale de la parcelle en gardant toujours les divisions.

III.5.4 Evolution du parcellaire au niveau de l'unité urbain (type ilots) :

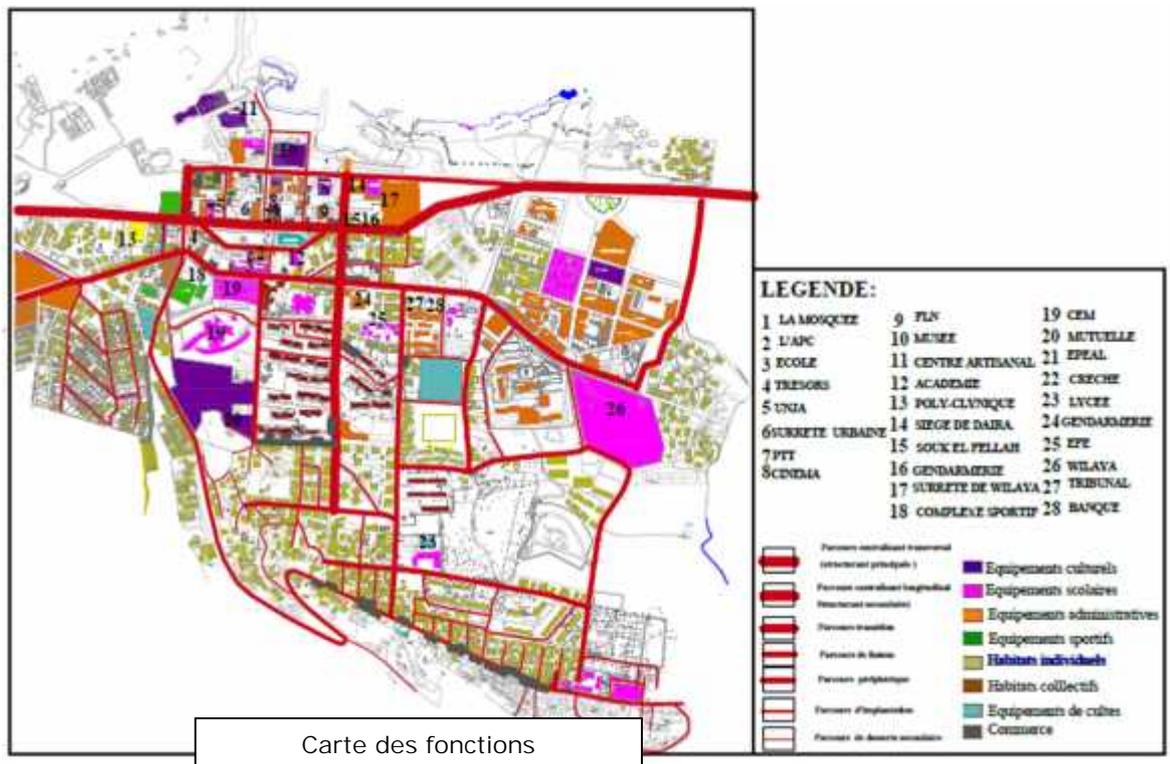


Ilot	Etat de bâtie	Coupe sur ilot	Synthèse
 <p><u>Cité oued-Merzoug</u></p>	 <p>Mauvais état</p>	 <p>COUPE AA</p>	<p>-Espace urbanisé dégradé (en mauvaise qualité)</p> <p>-Absence des activités et services</p> <p>-R+1 Habitation, absence des services et des activités</p>
 <p><u>Hai-el-Gherbi</u></p>	 <p>Moyen état.</p>	 <p>Coupe A-A</p>	<p>-Regroupement de la maison individuelle</p> <p>-Absence des activités urbaines et services</p> <p>-Façades homogènes et répétitives</p>
 <p><u>Cité H.L.M.</u></p>	 <p>Bon état</p>	 <p>Coupe A-A</p> <p>Façade I</p>	<p>Situé à la périphérie du noyau central au sud : Les façades principales sont orientées vers la mer, Le nombre de logement est variable entre 2 et 3</p> <p>Absence d'alignement avec la rue</p> <p>Absence d'hierarchisation</p>

III.5.5 La relation structure morphologique /structure fonctionnelle :

- Parcours centralisant longitudinal :(structurant principale) au long de la RN 11:
Le RDC de la construction donnant sur la rue réservée pour les activités de commerces.
- Sur le parcours central transversale structurant secondaire) :
Cet axe matérialise la limite entre le noyau colonial et le noyau poste colonial, il se caractérise par la présence d'équipements administratifs (le siège de la wilaya, le tribunal, gendarmerie...etc.)
- Parcours d'implantation (RUE DU PORT):
Est l'un des plus important structure au niveau de la trame elle est de vocation touristique caractérisé par la présence des espace de loisirs et l'équipement de restauration
- Rue inter ilot:
Sont des rues caractériser par des parois a langage architecturale moins riche et destiné pour habitation beaucoup plus.

- Parcours de liaison:
Sur le long du parcours de liaison on trouve des logements habitat collectif
- Parcours de dessert: Entre les parcours de dessert on trouve habitat collectif et habitat individuel
- Parcours périphérique (parcours matrice):
Les édifices sur le parcours matrice au côté sud sont des zone d'habitation dans la partie nord entre le parcours matrice et parcours de liaison on trouve la zone culturel (CEM, primaire, bibliothèque)



III.6 Présentation de l'air d'intervention

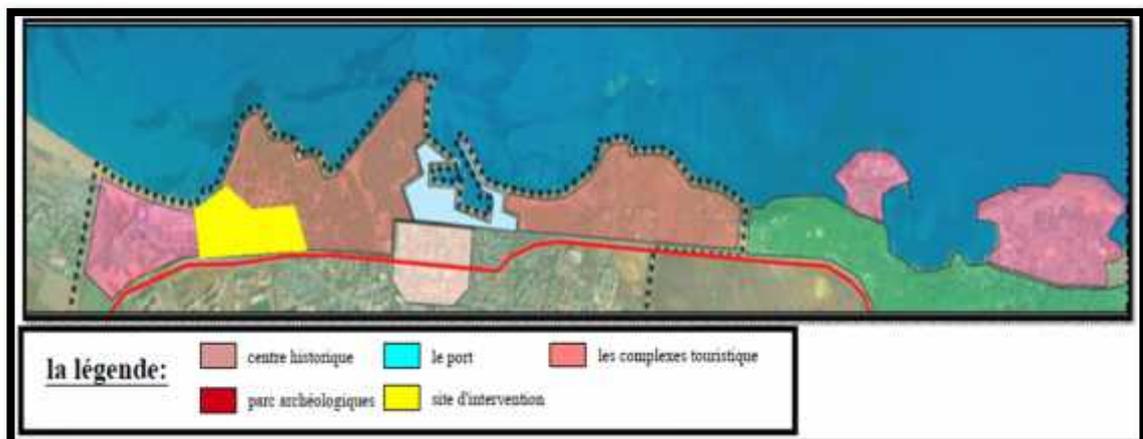
Introduction :

Il s'agira par rapport à la problématique définie, d'élaborer un schéma de principe d'aménagement et conclure avec une simulation de projet qui va d'un plan de masse jusqu'à l'esquisse du projet

III.6.1 Problématique spécifique :

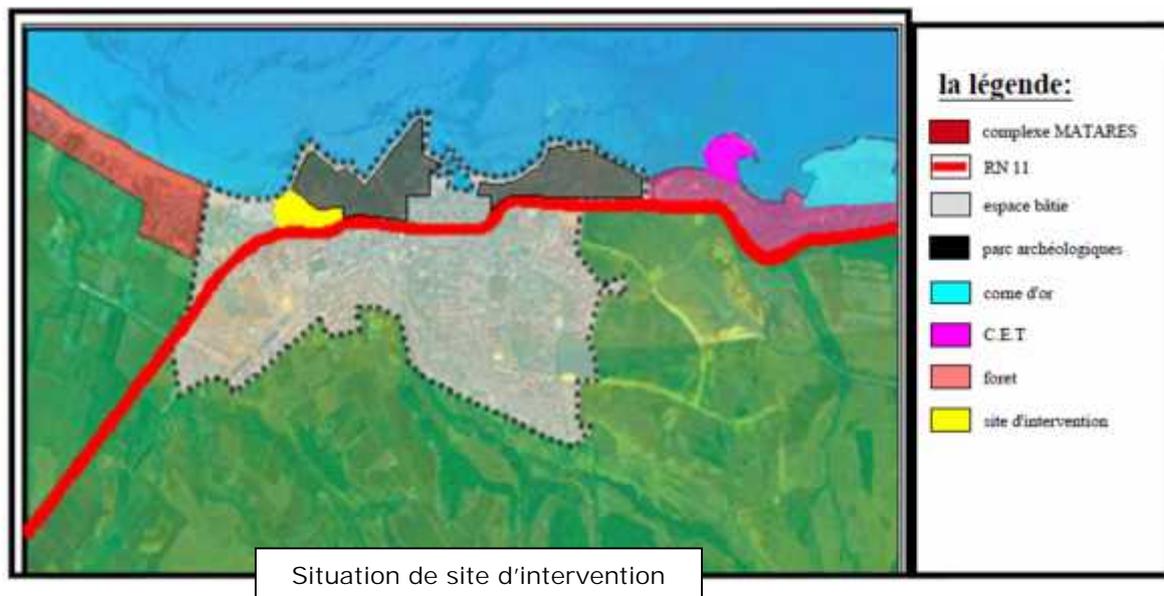
Après la compréhension de l'organisation urbaine et architecturale de la ville de TIPASA ainsi que son évolution à travers le temps, on va passer par la lecture de la problématique de cette ville.

- le port de Tipaza a une productivité est relativement faible malgré sa valeur historique importante
- Manque d'aménagement et absence d'animation pour l'accueil des métropolitains –touristes
- L'existence d'une placette à proximité du port mais qui est délaissée et non aménagée
- Délaissement du front de mer
- Faible articulation entre ville / complexe touristique



III.6.2 Choix du périmètre d'intervention :

Notre choix c'est porté sur l'entité front de mer car le lieu a un grand potentiel d'attractivité et peut accueillir un programme diversifié avec toute une animation aussi le lieu en lui –même est un bijou avec la mer le port, les sites archéologiques ainsi que ces complexes et sa foret qui constitue le poumon de la ville de Tipaza



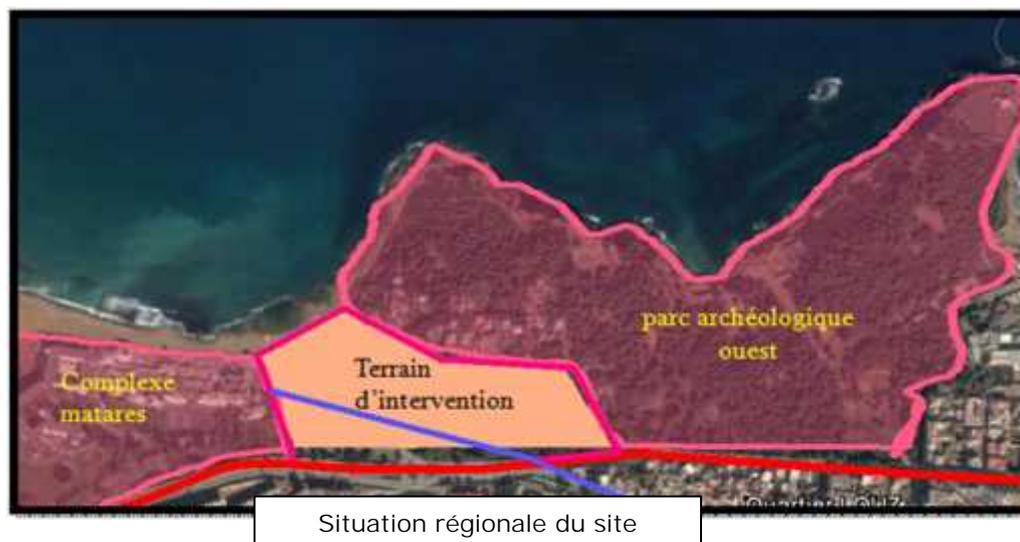
. Les objectifs de la proposition :

- Assurer la liaison entre la ville et le port et mise en valeur de ce dernier.
- Exploiter la mer comme un potentiel touristique et naturel très important.
- Préserver et protéger les sites archéologiques.

III.6.3 L'étude et l'analyse du site d'intervention :

Notre choix s'est porté sur la partie ouest du front de mer de la ville de Tipaza. Notre site est délimité comme suit:

- Au nord par La mer Méditerranée
- le tronçon de RN11 qui traverse la ville et les nouvelles extensions.
- à l'est par le parc archéologique
- à l'ouest par le complexe touristique (Matares)



Pourquoi ce choix?

Ce choix présente des :

- Particularités naturelles : la verdure et la mer Au nord
- Particularité historiques : limité par le complexe touristique Matares et le site archéologique ouest
- Particularités urbaines : qui sont de faire articuler les différentes entités du front de mer par la création d'une ambiance agréable dans cette entité

. Les contraintes du site :

La présence du parc archéologiques ouest, le complexe matares et la trace d'un ancien oued qui traverse notre site ces éléments sont en même temps des potentiels et des contraintes car ils limitent le site nous doit faire une relation entre eux pour réaliser notre intervention

III.6.4 L'intervention et la proposition urbaine : (Projet urbain)

III.6.4.1 Les concepts et les principes de la proposition urbaine:

Notre projet tend à créer un rapport entre l'architecture (le projet) et l'urbanisme (la ville) qui vise à instaurer un lien entre le nouveaux bâtie, le bâtie existant et la nature qui est venue s'imposer sur le site.

Dans cette phase on va expliquer comment nous avons intégré notre site dans son environnement, son histoire et respectant l'existant:

- Intégration par rapport à l'environnement :

- la forme de relief
- La forme en gradin
- le respect des gabarits (R+1)

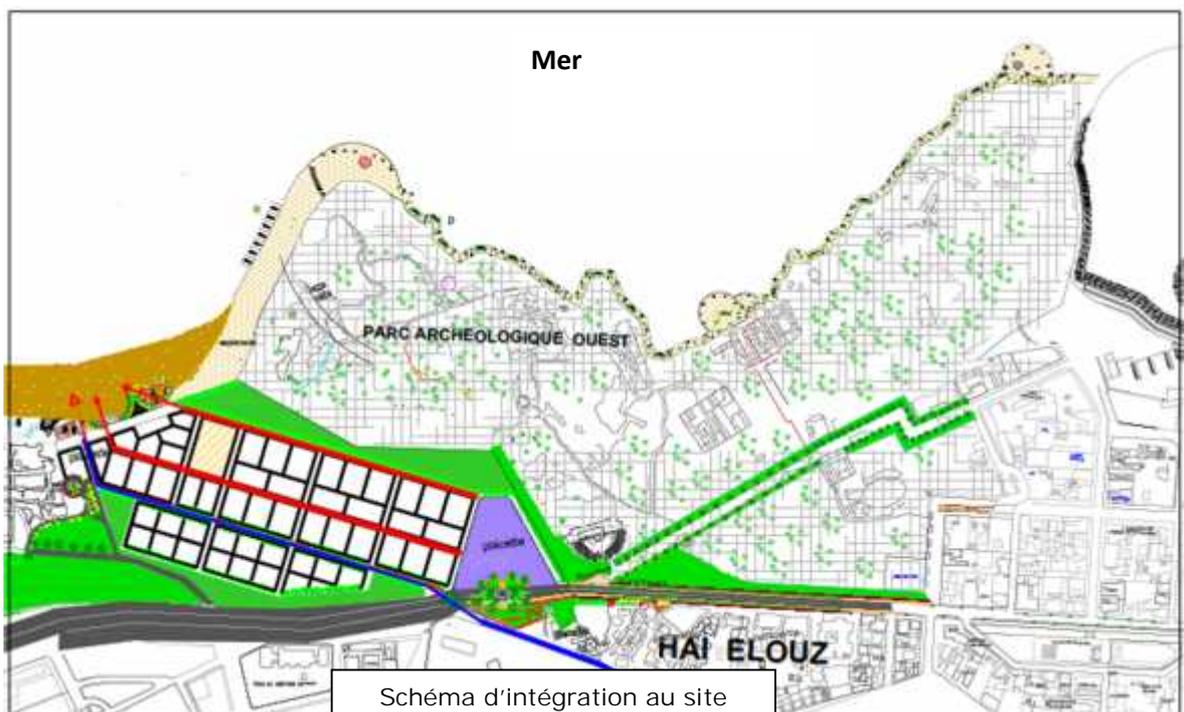


Coupe topographie sur le site

- Le concept d'intégration au site :

C'est la prise en charge de toutes les potentialités de site que nous avons cités précédemment ; notre intégration dans ce cas est fait par:

- L'eau: La mise en valeur de la limite naturelle qui est l'oued qui devise notre terrain sur deux entités en créant un boulevard après sa canalisation (axe principal)
Dans le but de créer une fusion entre la ville et la mer, nous avons aménagé des fontaines comme symbole de vie dans cette composition
- Le paysagisme : pour préserver la mémoire de la nature de la ville de Tipaza (ville agricole) et aussi pour donner l'esprit de la détente de la sécurité nous avons proposé de renforcer le caractère "vert", par: l'implantation des espaces verts. et l'alignement d'arbres au long de notre axe structurant.
La réalisation une ceinture paysagère verte tout autour de notre zone d'intervention est dénommée interlude paysagère



- La référence à l'histoire :

Pour mettre en valeur le potentiel historique du deux parcs archéologiques nous avons créé un parcours maritime qui les relie avec les autres entités du front de la mer



Schéma de référence

- Le concept de continuité et la lisibilité :

Ce concept est interprété au niveau de notre projet par la reprise du principe de la trame viaire du noyau colonial qui assure la continuité physique et visuelle vers la mer

- L'entrée: nous préconisons l'emplacement de l'entrée de notre village de vacances à l'intersection de l'axe principale et la RN11
En effet, ce point d'entrée a un fort potentiel dans le sens où il permet d'avoir d'emblée, une belle perspective sur notre zone d'intervention. Création d'une fusion entre la ville et notre village la verdure sera un des éléments majeurs de la composition urbaine (l'implantation des arbres et de la végétation rejoint la ville avec notre zone d'intervention).
L'aménagement des voies, et des trottoirs venant du centre historique par des mobiliers urbains, des arbres ...etc.



Référence noyau historique



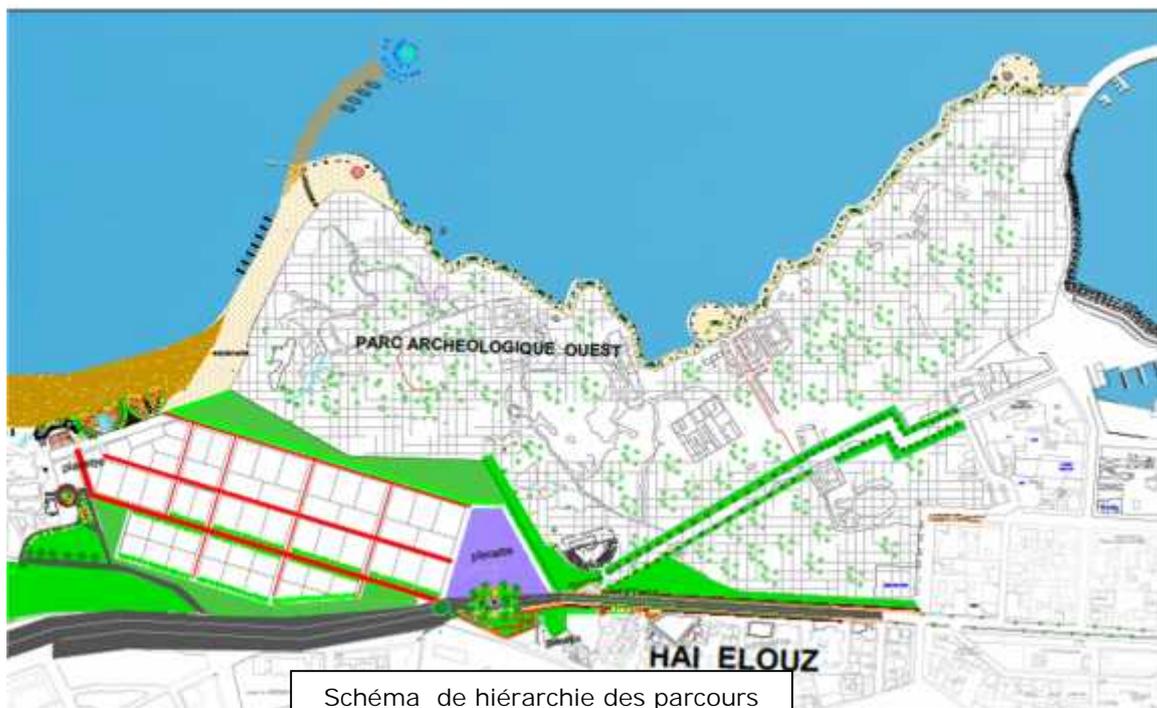
La continuité et la lisibilité dans notre zone

-Le concept de la hiérarchie :

Notre méthode de conception repose sur le principe des « structures imbriquées »: elle consiste à relier les différentes échelles de l'intervention du territoire au projet architectural à travers une relation hiérarchisée des structures de chaque échelle.

Les principaux axes structurants de notre projet seront celui du cours d'eau qui Traverse le terrain, et le parcours littoral.

- Les parcours principaux:
- Parcours structurant le projet : nous avons faire connecter la ville avec notre site et le front de mer par la projection de l'axe structurant qui a créer un percé vers la mer (tracé d'un oued)
- Parcours maritime: est un axes parallèle à la mer dans le but de relier le complexe touristique Matares, le parc archéologique, avec l'ensemble des entité du front de mer il représente une esplanade importante sur la mer.
- Axe piéton : parallèle à ces deux premiers présents comme une galerie d'exposition donnant de la placette vers la mer
- Parcours d'implantation: Pour mieux géré la superficie du terrain on a créé des voies d'implantation perpendiculaire sur les axes structurants; l'intersection de ces parcours nous a créé un découpage cohérent des îlots.

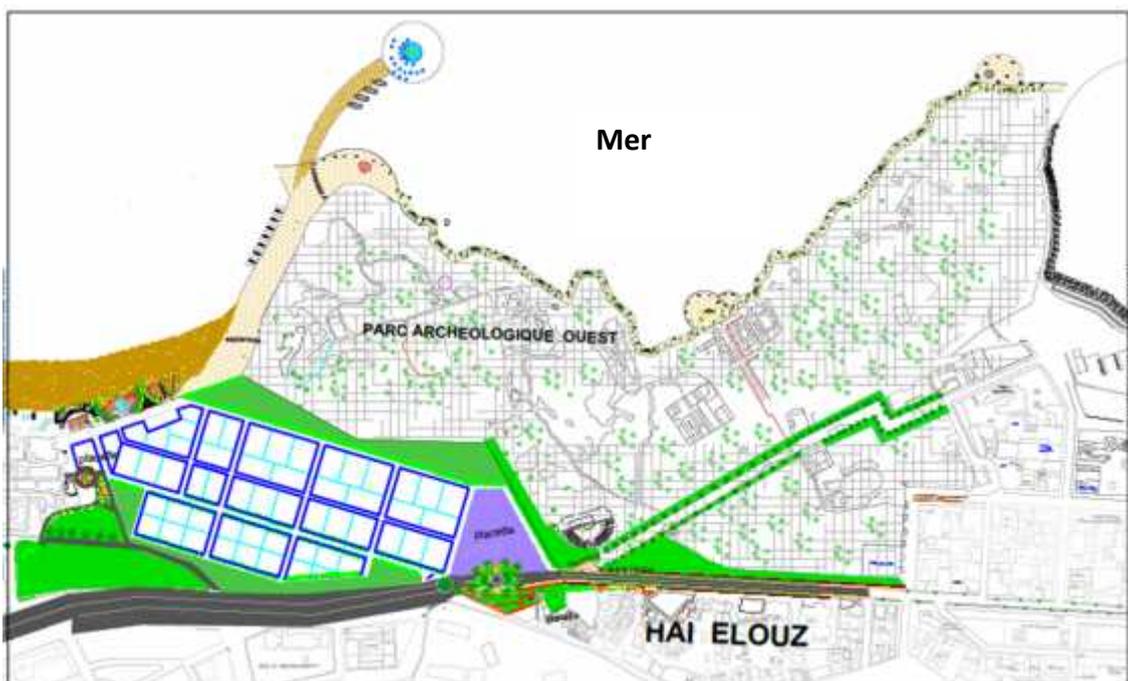


- Ilots/Parcelle :

Notre réponse est d'insérer une géométrie claire qui met en relation notre site avec le tracé géométrique existant de la ville (centre-ville) qui se caractérise par la régularité, la symétrie et simplicité. Et nous permet d'avoir un découpage cohérent.

Notre influence se présente dans quelques point :

- les îlots sont délimités par des parcours
- un découpage de la parcelle est fait sur la réalisation des trace perpendiculaire aux parcours important.
- l'utilisation d'un module de base de (39/27).
- chaque parcelle doit donner sur la route au moins avec une seule face.



Découpage Ilot /parcelle

- L'articulation :

L'articulation proprement dite se fait par:

- La récupération la porte ouest du parc archéologique situé à l'entrée de la placette et La pérennité de l'axe documanus doté d'une largeur importante, marqué par l'implantation des arbres donne une liaison physique et visuelle avec le port.

Une articulation entre ville et mer se réalisé par:

- l'aménagement d'un boulevard sur la canalisation de l'oued qui devise notre zone sur deux entités venant du sud de la ville ver la mer . Une placette aménagé à l'entrée de la zone d'intervention qui présente une grande fresque en haut-relief et donne une vue panoramique sur la mer.
- Une articulation avec le complexe matares par la création d'une ambiance sur

Le long de notre zone jusqu'a le complexe par :

- l'aménagement d'une autre placette traversé par l'axe principale. l'aménagement de l'espace de consommations, espace de repos en contact avec le complexe Matares.
- le réaménagement du parcours qui assure une entrée directe du complexe à notre projet



Schéma d'articulation

III.7 Le programme urbain :

III.7.1 Présentation de circuit front de mer :

Ce circuit aura davantage une vocation d'attraction et de loisirs (aménagé par des terrasses, bancs...)

. Le Port de plaisance:

Proposition d'un port de plaisance qui va assurer la promenade maritime avec une esplanade et des espaces de traction et de loisirs



Port de plaisance Rostock-Allemagne

. L'esplanade:

Aménager une grande esplanade avec des terrasses, des maisons pour les pêcheurs et une série des kiosques sur elle présente un espace piéton relie le port avec le site archéologique.

-sur l'axe parallèle à la mer nous avons opté de proposer l'aménagement des espace de consommations restaurants, cafétéria, espace de repos en contact avec le complexe Matares



Esplanade à Lyon-France

III.7.2 Au niveau de La partie ouest:

Ce pôle va offrir aux visiteurs la détente et la découverte du patrimoine et assurer l'articulation entre Matares, ville et mer. Nous avons proposé un programme fonctionnel sera composé de différents espaces et activités:

. L'axe structurant:

Au long de notre axe structurant nous allons aménager un boulevard long de ce dernier on a proposé de l'habitat haut standing avec des espaces de stationnement, et jardin on a proposé aussi des espaces de consommation (restaurant, shopping, commerce au RDC...) pour qu'il répond au besoin de l'urbain



Restaurant à Boé-France

III.7.3 Au long de la muraille:

Proposition des aménagements à proximité du site auront pour rôle l'animation de ce dernier:

-Nous avons proposé de réaliser un grand jardin tout au long de la muraille des vestiges romains, qui contribue aussi à une diversité des éléments paysagers. Des plantations d'arbres afin d'augmenter le confort visuel et physique.

- Les galeries d'exposition : une allée piétonne Tout au long du jardin aménagé par des espaces d'exposition et de vente pour mettre en

valeur la culture et le tourisme à un public de visiteurs et pour animer et dynamiser le parcours du placette vers la mer

- A l'entrée de notre village touristique: Dans le but de valoriser l'entrée de notre village touristique et pour la rendre animée et attractive vue sa position stratégique à proximité du site archéologique ouest ainsi que le complexe touristique on a proposé :
 - Une placette....
 - cinéma et théâtre : L'extrémité ouest donnant vers la placette sera destiné au cinéma et un théâtre en plein air , ce dernier qui sera comme un élément d'appel et d'attraction pour le grand public.
- Le musée océanographique : il est proposé dans le but d'ouvrir une fenêtre sur le monde inconnu des océans, et favoriser le développement culturel et touristique de la ville.



Musée National des Arts Catalans à Barcelone



Argolide-Grèce

III.7.4 Sur la partie donnant sur la mer:

Vue au positionnement des ilots prêt de la mer

- On a proposé des équipements qui ont en relation avec l'eau (l'aménagement d'un parc aquatique, un SPA, un hydro parc pour adulte et enfant, un aquarium)
- et autre équipements d'attraction et de loisir



Parc aquatique Bordrum-Espagne-



Un SPA Polis-Chypre

III.8 Projet architectural :

III.8.1 La genèse de la forme :

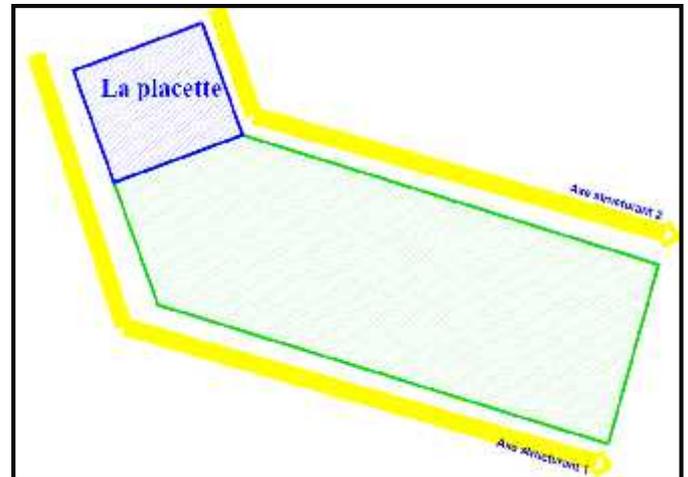
Cas 01 centre aquatique :

- Rappelle sur le terrain :

-Le choix de terrain s'est porté sur un îlot régulier d'une superficie est de + 3621 m² le terrain est limité par deux axe structurant et un axe maritime.

-L'îlot est composé de deux parties : partie1: pour l'aménagement du projet.

Partie 2 c'est une intégration d'un deuxième élément d'une forme régulière qui concrétise la direction vers la mer (la placette).



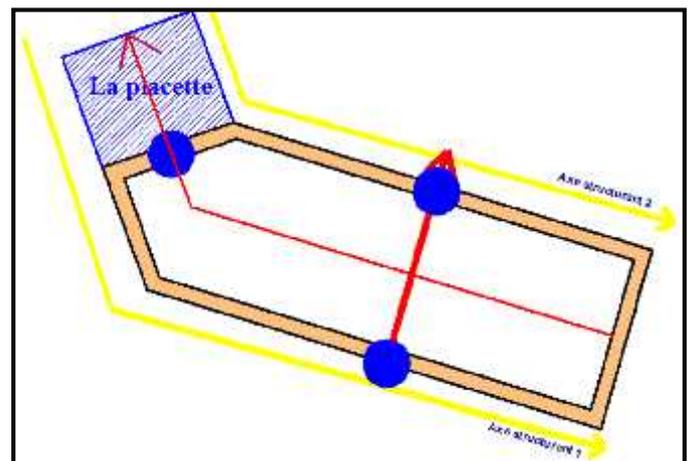
- Les axes:

Nous avons commencé le tracé a partir de deux axes:

- un axe perpendiculaire nous a permis de bénéficier de deux entrées une principale et l'autre secondaire cet axe assure la liaison entre le projet et ses différent entités..

-et un deuxième axe perpendiculaire au premier qui assure l'articulation du projet avec la placette a l'extérieur.

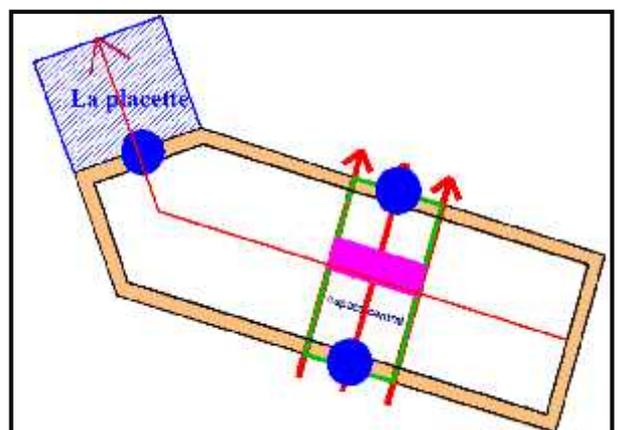
- un recule de 5m tout au tour de l'lot pour la circulation piétonne (le trottoir).



- Dédoublement des axes

-on a fait un dédoublement au niveau de l'axe perpendiculaire qui nous a crée une centralité.

-l'intersection des deux axes a bénéficié par un patio cette centralité a un rôle d'organisation de toutes les entités du projet



- Composition:

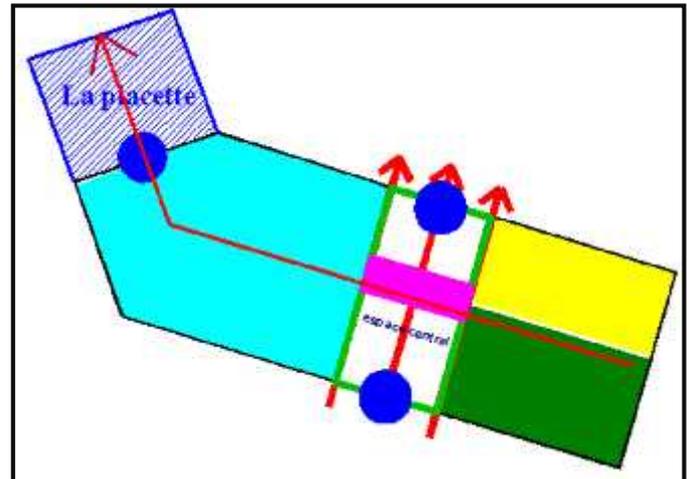
-concernant la composition finale notre projet se compose en cinq entités entourées d'un espace central (patio).

-chaque entité a été partagée selon leur fonctionnement.

-la partie qui donne sur la placette est destinée pour l'aménagement des espaces mères (les bassins)

-l'autre partie est dévidé en deux parties :

- une pour l'aménagement des l'administration
- et l'autre pour les enfants.



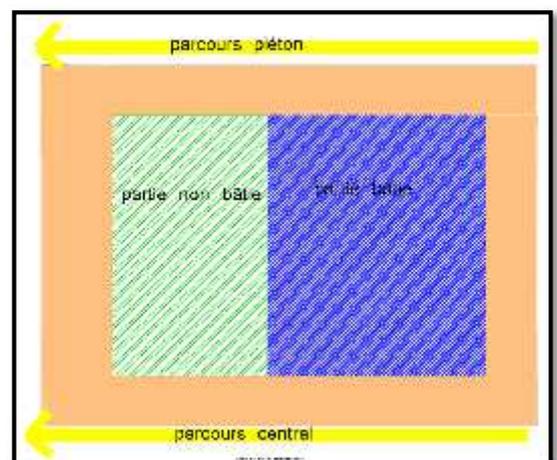
- Cas 02 S.P.A :

- La forme:

Le projet est implanté sur un îlot de forme rectangulaire qui forme la première base de la composition géométrique du projet. limité par deux parcours importants : parcours piéton (culturel) et parcours central.

Le projet se compose de deux parties géométrique : une abrite l'espace bâtie et l'autre un espace extérieur.

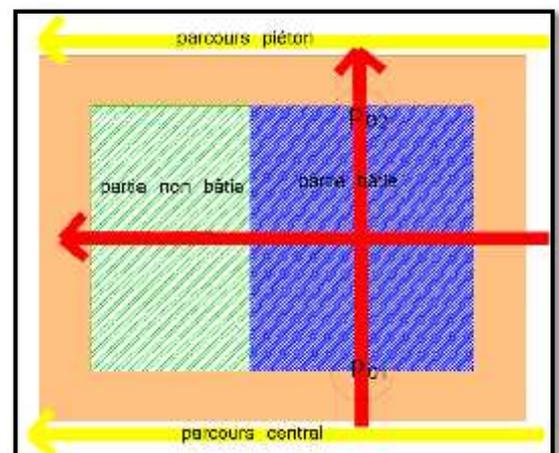
On a fait un recule de 5M par rapport à la route pour protéger le projet et pour créer les trottoirs pur les piétons.



- Les axes:

A logique géométrique de la réalisation de Notre projet consiste à mettre en évidence deux directions:

-la création d'un axe perpendiculaire au Parcours central, il assure l'articulation du Projet avec le jardin aménagé au long de La muraille.



Cet axe est contient une deuxième entrée vers le projet a partir du parcours piéton

-la création d'un axe perpendiculaire au premier cet axe assure l'articulation entre les fonctions du projet et sa partie extérieur qui destiné a un jardin de bien être.

-La création des deux entrée sur l'axe perpendiculaire sur le parcours central) une s'ouvre vers le parcours centralisant et autre vers le parcours piéton. (Parcours culturel)

- l'axe longitudinal:

Cet axe se met en valeur par un dédoublement d'une largeur modulaire importante pour créer notre espace centrale qui va gérer l'organisation spatiale dans ce projet.

- L'axe transversal:

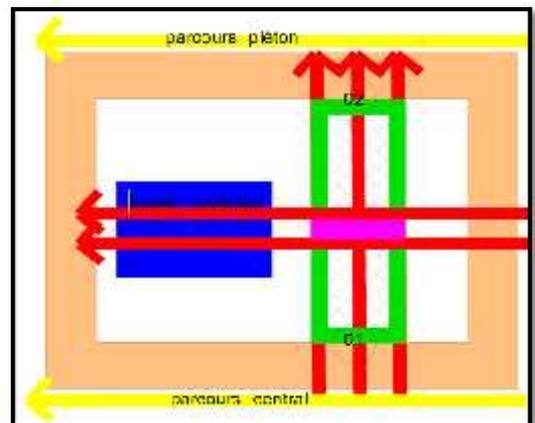
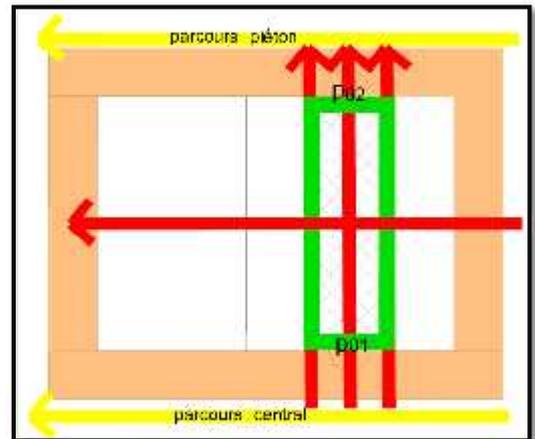
-Pour le mettre en valeur:

On a crée un deuxième dédoublement d'une largeur moins importante que la première créant un couloir qui va deviser notre projet en deux partie.

- l'aménagement d'une circulation verticale a l'aboutissement de cet axe

-a proposition des boutiques tout au long de cet axe.

-le prolongement de cet axe vers l'extérieur est aménagé par un bassin de relaxation et un jardin de bien être tout au tour a ce dernier.



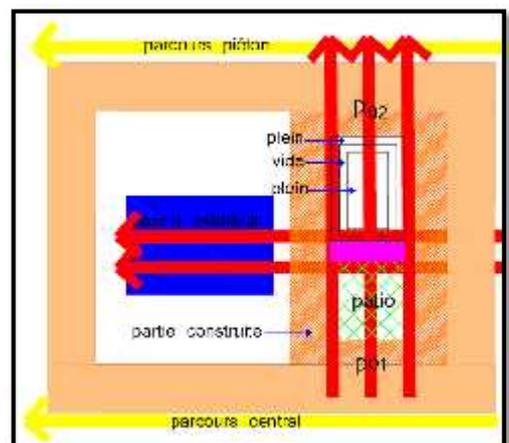
La composition:

• L'emboîtement du carrée au niveau de la 2 éme partie du projet.

• le jeu entre le plein et le vide a fin de créer une ambiance.

• pour des besoins d'intégration du projet avec le site on a proposé d'aménager un espace vert animé par des nombres de fontaines.

• L'aménagement des différentes fonctions sont proposé tout au tour de l'espace centrale.



Conclusion générale:

Le développement des villes qui recèlent des potentialités touristiques, constitue de plus en plus une préoccupation majeure des pouvoirs publics à la recherche de solutions permettant la promotion du tourisme qui est considéré actuellement comme un secteur générateur de richesse et grand pourvoyeur d'emploi et des activités qui seront induites

En ce sens, la ville de Tipaza a de grandes potentialités qui une fois valorisées lui permettrait de jouer pleinement son rôle en tant que centre balnéaire et une destination touristique d'importance régionale voire nationale. Pour cela le développement des infrastructures et des équipements touristiques est une condition nécessaire.

Notre projet qui est l'aboutissement de tout un processus de recherche, d'analyse et de lecture; nous a permis la compréhension des paramètres qui régissent l'organisation de l'espace et du paysage bâti dans les villes littorales. Le but de notre intervention est de montrer l'importance cruciale de s'adapter aux particularités du milieu dans lequel on s'inscrit dans la façon de produire et d'organiser notre architecture et de la penser dans une intervention pour une meilleure mise en valeur des potentialités dont jouissent les villes littorales. Dans ce contexte nous avons voulu redonner à la ville de Tipasa l'image qu'elle possédait autrefois en améliorant son paysage urbain et architectural pour qu'il devienne un espace à usages multiples et compatible.

Bibliographie :

Mémoire :

- Hadeff Rachid (2008) . Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer. Mémoire de magistère : Université metouri Constantine
- Samuel, Reber (2009). La vue sur mer et urbanisation. Thèse de doctorat : Université de Nice
- Aussi Khalil Bachir (2013) . Le clivage ville/port. Mémoire de magistère : Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme E.P.A.U.
- Samuel, Reber (2009). La vue sur mer et urbanisation. Thèse de doctorat : Université de Nice
- A.Bouchair. le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littorale. Mémoire de magistère : Uuniversité de Jijel

Ouvrage et revenu :

- Document du pdau écrit de la ville de Tipaza
- Des recommandations pour l'élaboration des PDAU et des POS dans les zones littorales (MEGHFOUR KACEMI Malika).
- Le droit de l'urbanisme littoral (JEAN-MARIE BECET
- Ibid P:80
- Ouvrage « tourisme et environnement », Escourrou [22]
- Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)
- Organisation des nations unis
- le tourisme dans le monde. 6eme édition, Bréal, 2005 A.Mesplier, P.Bloc- Duraffour.
- Articles sur " Les principes d'aménagement du littorale" par la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction Sous direction de la planification et de l'aménagement Bureau des stratégies nationales Aménagement et équipements intérieurs par Pierre BONAFIOUS ,Xavier LE BARS et Francis LEGRAS
- Chaline claudie.1994 p.26
- G. CANNIGIA lecture de Florence
- Pierre Lavedan (Géographie des villes)
- Duplay Méthode illustrée de création architecturale p 156
- Tipaza (Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur)

Autre :

- Les photos tirées de Google image

