

4.720.1.255.1

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



Mémoire De Master En Architecture

Option : Architecture et Habitat

Atelier : Projet intégré.

**Lecture de la formation et la transformation de la ville de
Dellys**

La reconversion de la zone portuaire .

Projet de Centre de Loisir et de Détente.

Réalisé par :
CHIBHA Sara.
SELMANI Yousra

Encadrer par :
Mr. BOUGDAL Kamal.
Mr. AIT CHERKIT Salah.

Président :
Mr. CHAOUATI.
Examineur :
Mr. TOUAIBIA

Année Universitaire 2014/2015

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles auxquels nous avons dû faire face tout le long de notre cursus scolaire.

*Nous tenons à remercier vivement **Mr BOUGDAL Kamel** et **Mr AIT CHERKIT***

***Salah** pour nous avoir encadrés durant tout ce travail ; pour leurs disponibilités, leurs précieux conseils qu'elles nous ont donnés durant cette année.*

Nous tenons aussi à remercier nos parents pour leurs soutiens et pour avoir mis à notre disposition les conditions nécessaires à notre réussite.

Et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce projet soit possible, nous vous dise merci.

Dédicaces

Je dédie ce mémoire :

A mes parents pour leur amour inestimable, leur confiance, leur soutien, leurs sacrifices et toutes les valeurs qu'ils ont m'inculquer.

A ma tante Nadia pour sa douceur et sa gentillesse.

A mes sœurs Rima et Selma ainsi qu'à mon unique frère Walid pour leur tendresse, leur présences et pour leur précieux encouragement.

A mon neveu Lyad, ma plus grande source de bonheur, j'espère que la vie lui réserve le meilleur.

A toute ma famille ainsi qu'à mes amies : Chahinez, Nour el Houda, Yousra, Khalida et Amina.

Sara

Dédicaces

A l'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral et source de joie et de bonheur, celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir, que dieu te garde pour nous, à toi mon père.

A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; maman que j'adore.

A celle que j'aime beaucoup et qui m'a offert le bonheur, le courage, la patience pour continuer : ma cher tante Nadia

A mes chers sœurs : Manel, Nihad, Hadjer et à mon cher et unique frère : Mohamed Imad Eddine.

A tous les membres de ma famille, petits et grands.

A tous mes amis qui ont toujours été là pour moi et sur qui j'ai toujours pu compter, je citerai : Asma, Soumia, Sara, Anissa, Khalida, Assia, Ibtissem, Yasmin, Linda, Amina, Abdelhaket tous ceux que j'ai oublié de citer.

Yousra

SOMMAIRE :**CHAPITRE I :INTRODUCTION.**

1. Introduction sur la thématique du master.....	01.
2. Présentation succincte de la ville de Dellys.....	02.
2.1. Description de la ville.....	02.
2.2. Données de la ville	03.
3. Présentation succincte de la Problématique.....	04.
3.1. Problématique des villes historique.....	04.
3.2. Problématique des villes côtières en Algérie.....	05.
4. Présentation de la démarche méthodologique.....	06.
5. Présentation succincte du contenu du chaque chapitre.....	07.

CHAPITRE II :ETAT DE L'ART.

-Objectif.....	08.
-Introduction.....	08.
1. Définition de la ville portuaire.....	09.
2. Le clivage ville/port.....	10.
2.1. Les conséquences du clivage ville/port.....	11.
2.2. Synthèse.....	14.
3. La reconversion de la zone portuaire.....	15.
3.1. Définition.....	15.
3.2. Objectif.....	16.
3.3. La recomposition ville/port.....	16.
4. Analyse des exemples.....	17.
4.1. Valence.....	17.
4.2. Barcelone.....	19.
- Conclusion.....	21.

CHAPITRE III :CAS D'ETUDE « DELLYS ».

-Introduction.....	22.
1. Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire.....	22.
-Introduction.....	22.
1.1.Lecture du processus de transformation à l'échelle du territoire de référence (Kabylie du Djurdjura occidental).....	23.
1.2. Lecture de la sous entité territoriale Dellysienne	24.
1.3. Lecture morphologique du relief du centre historique	25.
1.4. Lecture morphologique du relief du Casbah.....	26.
-Synthèse	26.
2. Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.....	27.
-Introduction.....	27.
2.1. La lecture diachronique.....	27.
2.1.1. Hypothèse du la restitution de l'établissement antique (la période romaine).....	28.
2.1.2. Hypothèse du la restitution de la ville médiévale (642-1830).....	29.
2.1.3. La période coloniale.....	30.
2.1.4. La période postcoloniale.....	32.
2.2. Synthèse de croissance et carte des permanences.....	33.
2.2.1. Synthèse de croissance.....	33.
2.2.2. Structure des permanences.....	33.
2.3. Lecture synchronique.....	34.
3. L'analyse typologique.....	35.
3.1. Système viaire.....	35.
3.2. Système parcellaire.....	36.
3.2.1. Délimitation des ilots.....	36.
3.2.2. Distribution des parcelles.....	38.
3.2.3. Type de parcelles.....	39.
3.3. Dédution des unités représentatives du corpus.....	40.
3.4. Processus de transformation.....	41.
3.4.1. Typologie structurelle.....	41.
3.4.2. Processus de transformation du parcours structurant aligné.....	42.
3.4.3. Processus de transformation du tissu urbain.....	45.
3.5. Identification des composantes spatiales de la maison de la casbah.....	46.

3.6. Identification des caractéristiques typologiques architecturales.....	47.
4. Proposition d'aménagement a l'échelle du centre historique.....	51.
-Introduction.....	51.
4.1. Problématiques générales.....	51.
4.2. Proposition.....	51.
5. Présentation du projet.....	52.
5.1. Présentation d'aire d'étude.....	52.
5.2. Les problématique spécifiques.....	53.
5.3. La proposition urbaine : (Principe d'intervention).....	53.
5.4. Le concept de plan de masse.....	54.
5.5. L'idée de projet.....	56.
5.6. L'organisation interne du projet.....	57.
5.8. Dossier graphique.....	58.
-Conclusion.....	62.
CONCLUSION GENERALE.....	63.

Chapitre 1 :
INTRODUCTION

1-Introduction sur la thématique du master.

2-Présentation succincte de la ville de Dellys.

3-Présentation succincte de la Problématique.

4-Présentation de la démarche méthodologique.

5-Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

1. Introduction sur la thématique du master :

En rupture avec nombre de pratiques en vigueur, la philosophie d'ensemble du programme pédagogique de **Master 2** proposé (**Option : Projet intégré**) consiste à considérer le bâti et le non bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de tout contexte et soumise à la seule subjectivité de son concepteur, mais comme un parfait objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit nécessairement adhérer. Dans cette option l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, habitée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue de partout et de nulle part en même temps, mais un acteur conscient de son impératif enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

C'est conscient de la crise qui caractérise l'enseignement de l'architecture et la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche. Ce choix a été de l'ordre d'une adhésion mesurée et parfois même critique. Car parfaitement lucide quant au fait que toute démarche ou approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut ni embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous n'avons pas manqué, à chaque fois que cela nous a semblé pertinent et/ou nécessaire, de souligner un manque ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des concepts et des postulats propre à l'approche typo-morphologique.

2. Présentation succincte de la ville de Dellys :

2.1. Description de la ville :

Dellys ville côtière située à 160km Est de la capitale. L'ensemble urbain de la ville de Dellys évolue dans un cadre naturel agréable, la ville s'étire entre la montagne de Bouarbi et la mer, un massif montagneux pénétrant la mer et formant un cap, ce qui lui confère le statut de ville occupant un espace stratégique.

-Situation de la ville :

Elle se situe à l'extrême Est de la willaya de Boumerdes entre 1° 69'et 1° 89'longitude Est et 40° 9'et 41° 3'latitude Nord.

Administrativement, Dellys abrite le chef-lieu de la daïra du même nom. Elle se compose des communes de Dellys, Ben choud et Afir. La commune se compose de l'agglomération chef-lieu Dellys et de deux agglomérations secondaires : Takdempt et Azrou, ainsi qu'une zone éparsée composée de nombreux villages.

Elle est délimitée au nord par la méditerranée, à l'ouest par l'oued Sebaou (commune de Sidi Daoud), à l'est par l'oued Oubay (commune d'Afir) et au sud par la commune de Ben choud.

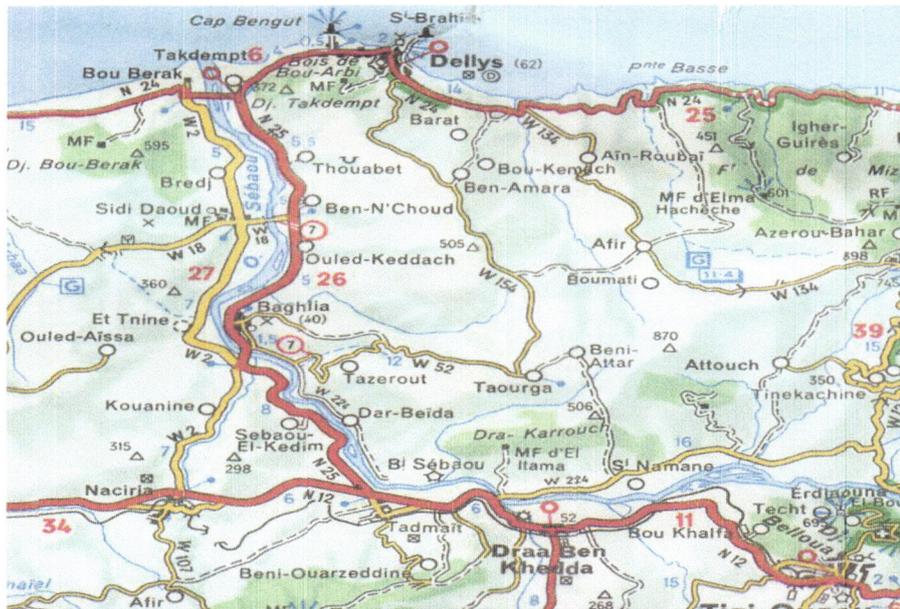


Fig01 : Situation de la ville dans le contexte régional.
Source : « guide de la route Michelin », Algérie-Tunisie. Thèse de magister de Mr.Bougdal.

-Accessibilité de la ville :

L'accessibilité à la ville de Dellys se fait grâce à un réseau routier satisfaisant à savoir :

- la route nationale n°24 qui relie la commune de Dellys à Alger et Boumerdes du côté Ouest ainsi qu'à Tizirt et Bejaia du côté Est.
- la route nationale n°25 qui relie Dellys à Naciria, Tizi-Ouzou et Bouira du côté Ouest.
- le chemin de wilaya cw154 qui relie Dellys à l'arrière-pays.
- le port de commerce et de pêche qui lui permet une relation par voie maritime.

2.2. Données de la ville :

-Le relief :

Dans sa partie Sud et à l'Est (Afir), elle gorce de colline d'un aspect semi montagneux, à l'Est de la commune, les versants de la crête descendent vers l'Oued Oubay, tandis qu'à l'Ouest les collines s'effacent progressivement jusqu'à la vallée de l'Oued Sebaou. La bande littorale est peu découpée, à l'exception du golf de Dellys.

-Sismicité :

Classée zone 3 selon le (RPA) règle parasismique due à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaine et euro-asiatique.

-Hydrographie :

La région de Dellys est entourée par la mer au Nord et par deux oueds, Sebaou du côté Ouest et Oubay du côté Est, faisant partie d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

-Ensoleillement :

Comme toutes villes côtières de la rive Sud du bassin méditerranéenne, Dellys bénéficie d'un ensoleillement optimal.

3. Présentation succincte de la problématique :

3.1. Problématique des villes historiques :

L'évolution du concept de patrimoine reflète la prise de conscience du rôle que les villes ont jouée dans la formation des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. La notion du patrimoine, ne considère donc plus que les monuments et les sites exceptionnels comme patrimoine culturel, mais l'ensemble de la ville, qui était l'empreinte et la mémoire vivante des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. Actuellement, les villes historiques sont devenues dévalorisées par la perte de leurs dimensions patrimoniales représentées par les valeurs sociales, urbaines, architecturales, culturelles,...etc.

Ces villes sont soumises aux différentes transformations contemporaines, elles sont délaissées et marginalisées, et elles connaissent plusieurs problèmes, parmi eux :

- L'avènement du modernisme et ces différentes conséquences dont la plus importante est la rupture architecture /ville.
- La perte des caractères de l'urbain par l'altération des différentes composantes et l'élimination de la cohérence entre eux.
- Le délaissement et l'abandon graduel des centres anciens pour la simple raison qu'ils ne répondent plus aux nouvelles conditions de vie.
- La concentration d'une population à très bas revenus, qui trouve comme seule opportunité de se loger dans l'habitat traditionnel et dévalorisé de la ville historique¹.
- L'apparition des constructions anarchiques et de l'habitat précaire, due aux différentes interventions non contrôlés par les instruments d'intervention.
- Le manque d'entretien qui a engendré dans le tissu des poches vides et des parties en ruine.
- Le manque des équipements et activités nécessaires aux besoins des habitants.

Ces différents problèmes agissent d'un effet cumulatif, ce qui accentué le phénomène de dégradation des tissus des centres anciens. Donc la présence et la propagation de ces problèmes ne doit pas être considérée comme un manque de prise de conscience ou de politique de préservation et revalorisation des villes traditionnelles, mais elles est plutôt liée soit à l'absence d'une prise en charge réelle et effective, soit à la manière d'intervention qui ne considère pas ces villes comme un modèle de référence et un patrimoine.

¹J.ABD ELKAFI, « la dimension patrimoniale de la ville historique et le cadre institutionnelle de la sauvegarde » (actes du colloque), « patrimoine et développement durable dans les villes historique du Maghreb contemporain », Fès 2003, p7-21.

3.2. Problématique des villes côtières :

Plus de la moitié de l'humanité vit aujourd'hui dans les villes et c'est une tendance lourde de mouvements démographiques, il est visible qu'une proportion croissante des établissements urbains s'installe à proximité du littoral.

L'intérêt de notre recherche portera sur l'urbanisation des littoraux, en général ; car la position stratégique des villes du littoral dans les échanges internationaux accentue l'utilisation intensive de l'espace maritime. Ces villes se sont caractérisées par une densité d'occupation élevée, ce qui a pour conséquences sur les industries, transport, sanitaire et sur le plan urbain caractérisé par la dégradation du patrimoine historiques et culturels, faute d'entretien contre l'évasion côtières, donc la question que l'on se pose est « comment relier la ville à la mer ? ».

-Sur le plan touristique : la demande est toujours croissante et la recherche du gain rapide a aggravé le phénomène de « littoralisation » et plusieurs sites ont été déstabilisés de leur beauté (constructions en opposition avec les lois, exemple: architecture hétérogène, hétéroclite), ajoute à cela ces dernières années ont vu arriver des investisseurs attirés par l'activité touristique, commerciales en pleine extension, car le tourisme est l'un des secteurs principaux dans le cadre de développement économique, social et culturel de ces villes, mais qui crée un déséquilibre économique et fonctionnel, même au niveau urbain. Ces complexes touristiques sont une barrière physique entre la mer et l'arrière-pays marqués par l'absence de percées menant à la mer.

On constate deux approches essentielles à l'aménagement touristique : tourisme enclavé et touristique très afférentes, le premier est matérialisé par le complexe autonome isolé de centre urbain tous les équipements et services jugés nécessaires aux touristes. Le deuxième est caractérisé par une insertion dans le milieu local, c'est en quelque sorte une réponse à la problématique du tourisme enclavé car il prend en compte la participation du patrimoine local, naturel et bâti.

-Sur le plan naturel : plusieurs problèmes sont à noter parmi eux : L'extraction du sable. En 1997, on estime à 10 millions de m³ de volume de sable extraits au cours de ces dernières décennies. La dégradation des sols et les nappes phréatiques (intrusion marine, infiltration des pollutions) diminuent des ressources hydriques.

La pollution des eaux marines s'est causée par le déversement des eaux usées dans la mer ainsi que les déchets industriels ce qui dégrade le paysage naturel.

4. Présentation de la démarche méthodologique :

Notre travail se base sur les fondements théoriques de "**la méthode processuelle**", cette méthode a pour objet l'étude des processus de formation et de transformation des milieux bâtis. En utilisant des critères morphologiques, le cadre théorique proposé, permet d'englober dans une vision unitaire l'ensemble des objets construits, de comprendre les établissements humains qui témoignent de la culture de toutes les époques.

La méthode se base essentiellement sur la <<reconstruction>> diachronique du processus de genèse des établissements humains à partir de leur état actuel. Elle vise à expliciter les lois immanentes, contenus dans leur dynamique transformationnelle².

Pour Saverio MURATORI, initiateur de l'approche dite « typo-morphologique », il existe une crise de l'enseignement de l'architecture qui est indissociable de la crise actuelle de la production du bâti. Cette crise de l'enseignement est perceptible à travers le rôle qui est assigné et/ou inculqué aux architectes tout au long de leur formation : l'architecte est présenté comme étant « (...) [1] auteur de produits exceptionnels, comme créateur de formes nouvelles, opposé aux façons de construire utilisées avant que chacun ne cherche à réaliser son acte créateur »³. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velleitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »⁴. Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...) ».

L'approche « **Typo-morphologique** » est par définition une approche processuelle, car elle considère que tout objet architectural n'est que le résultat de son propre processus historique de formation et de transformation. Et elle postule l'idée que chaque objet architectural nouveau à concevoir ne peut s'inscrire dans son milieu physique, sociale et culturel que dans la mesure où il s'inscrit dans la continuité de ce processus, d'où la nécessité

² Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI, Composition architecturale et typologique du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000, p 2.

³ Idem p 10.

⁴ Idem.

à chaque fois de remonter à l'origine, de re-dérouler et de relire le processus typologique de l'objet sujet d'une intervention.

L'hypothèse globale de cette approche, celle-là même que les étudiants ont adopté dans leur travail, consiste à considérer : « (...) l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation. Autrement dit, la structuration du territoire (de l'organisme urbain, du tissu et du type bâti) a lieu progressivement, par adjonctions successives d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état d'organisation précédent et comme matrice du prochain développement. Pour saisir l'ordre actuel qui sous-tend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse »⁵. Cette hypothèse fait appel à deux postulats : « (...) il n'y a pas de réalité non structurée, et (...) la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique, ou du moins logiquement restructurable »⁶.

5. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre :

Le contenu de ce mémoire est devisé en trois chapitres :

- Le deuxième chapitre qui est une partie purement théorique, une recherche bibliographique initiée sur la relation ville-mer, la ville portuaire et son dysfonctionnement, ainsi que la reconversion des friches portuaire. En analysant des exemples et en traitant des travaux en rapport avec notre thématique (livres, articles, thèses et mémoires).
- Le troisième chapitre consiste une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys (objet d'étude), à multiples échelles.

Par la suite on abordera le projet qui intervient sur la zone portuaire de la ville de Dellys à l'échelle urbain ensuite à l'échelle architectural.

⁵ MALFROY, Sylvain et CANIGLIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Reprint de l'ETH-Z, Zurich, 1986, p 188.

⁶ Idem.

Chapitre 2 :
ETAT DE L'ART

- Objectif.

- Introduction.

1- Définition de la ville portuaire.

2- Le clivage ville/port.

3- La reconversion de la zone portuaire.

4- Analyse des exemples.

- Conclusion.

-Objectif :

L'objectif de ce chapitre est d'effectuer une recherche bibliographique, basée sur des études menées par des spécialistes urbanistes et architectes dans le but d'obtenir un certain nombre de connaissances concernant la ville portuaire, son dysfonctionnement et sa recomposition.

-Introduction :

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité.re

Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature à cause des évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine qui ont affaibli ces liens, une coupure en a donc résulté, que ce soit visuel ou morphologique entre la ville et le port. Cela a inféré la ville portuaire à vivre un phénomène appelé par les spécialistes de la question : **le clivage ville/port**. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer. L'idée est de faire de la ville une vraie ville portuaire avec de nouvelles vocations économiques et sociales liées à notre époque.

Alors que de nombreuses villes portuaires raisonnent sur comment recomposer ces territoires, il serait intéressant de dénombrer les quelques réflexions déjà établies pour de meilleures interventions à l'avenir et pour apprendre de leurs erreurs.

1-Définition de la ville portuaire :

Le concept ville portuaire se compose en deux termes essentiels : ville et port.

- Ville : est une unité urbaine étendue et fortement peuplé dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique...¹.
- 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, un port peut remplir plusieurs fonctions, il est un lieu de séjour.

La ville portuaire paraît dès la première recherche difficile à cerner en une seule idée, malgré le nombre de travaux réalisés. Cela a été souligné par Roger Brunet lorsqu'il a qualifié la ville portuaire de traitement d'un objet réel non identifié². En revanche, les géographes ont défini la ville portuaire de façon plus simple comme point clé de l'organisation de l'espace³.

Par ailleurs, la ville portuaire est un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production post-industrielle de biens et de services. Villes portuaires, estuaires ou pôles logistiques valorisent un territoire productif commun, intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, qui sont le propre d'un développement durable⁴.

De plus, Les villes portuaires sont les lieux par excellence de l'innovation, technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent, de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive⁵. Cela veut dire que les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche⁶.

¹Organisation des Etats-Unis.

² R.Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.

³Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 15

⁴COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003, p 204.

⁵ Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 7.

⁶ Idem p 9.

2-Clivage ville / port :

Depuis des siècles, les relations entre villes et ports sont intenses. L'accès à la mer a façonné de nombreuses villes, contribué à leur essor économique et à asseoir leur pouvoir sur l'échiquier mondial. Aujourd'hui, cette relation symbiotique entre développement urbain et activités portuaires se complexifie et on assiste à un découplage des territoires urbains et des lieux d'activités portuaires.

Ce mouvement s'amorce dans les années 60 avec le déclin de l'industrie occidentale et sa délocalisation vers l'Asie, le boom des nouvelles infrastructures routières et du trafic aérien ensuite, l'apparition des conteneurs et des nouveaux équipements portuaires qui a causé le prolongement des routes à l'intérieur des ports. Les choses se dessinent différemment quand il s'agit des flux mondiaux de marchandises où le transport maritime reste imbattable : près de 90% du commerce mondial se fait par mer.

La relation ville-port connaît une crise qui est due non pas tant au déclin du transport maritime qu'à l'incapacité des villes à accueillir en leur sein des infrastructures portuaires toujours plus grandes en raison de la massification du transport de marchandises par la conteneurisation de celui-ci. Cette voracité de l'espace portuaire se heurte en outre à la montée de la valeur foncière des terres au bord de l'eau pour la création de *waterfront*, loisirs *hype* et autres marinas.

« Entre Mac waterfront et Disney-Port, cette mutation se fait au profit d'une mise en conformité de la ville portuaire par rapport à des standards internationaux alors même qu'il lui faudrait se démarquer par ses spécificités et chercher à définir sa propre identité maritime »⁷.

Plusieurs intervenants ont dénoncé que l'état qui isole le port de sa ville pour lui assigner une fonction industrielle étrangère à sa région⁸.

D'un point de vue architectural, le développement séparé de la ville et du port se traduit par une dureté paysagère, un choc d'échelles à l'interface entre ces deux espaces dissociés nous retrouvons ici le thème de la limite, une limite qui naît plus de la confrontation de deux espaces de nature différente que de l'existence d'une barrière physique.

Le premier facteur du clivage ville/port c'est la révolution industrielle « la ville portuaire a vécu un ensemble de phénomènes qui l'ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel »⁹. Auparavant, le port n'était qu'une extension amphibienne de la ville sur la mer, l'activité portuaire était complémentaire à l'activité urbaine.

⁷ P.Gras, Le temp des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010, p 235.

⁸ Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 10.

⁹ Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 23.

Les mutations que connaît le couple ville-port ont un impact sur la nature du port. Ainsi, elles ont tendance à réduire le port à un outil technique dont la mission économique est le rendement en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût entre les transports maritimes et terrestres. « Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville »¹⁰. La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (la dé-maritimisation des villes portuaires)¹¹. Comme l'indique Chaline Claude in annales de géographie (1988) : les espaces fluvio-portuaires sont agrandis, jusqu'à entre les deux guerres, sont dominés par des emprises utilitaires, traversés de faisceaux ferroviaires, intégrant quelques îlots résidentiels pour la main d'œuvre. Ce qui a causé, en termes de la morphologie urbaine, la coupure des villes de leurs fronts de mer. Donc on conclut que les causalités du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie¹².

2.1. Les conséquences du clivage ville/port :

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la « *démaritimisation* » (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes.

D'après AOUISSI dans son magister (2013), ces ruptures et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités. Ces répercussions négatives sont :

¹⁰ Hoyle, B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988, p 3.

¹¹ VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities & Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes.

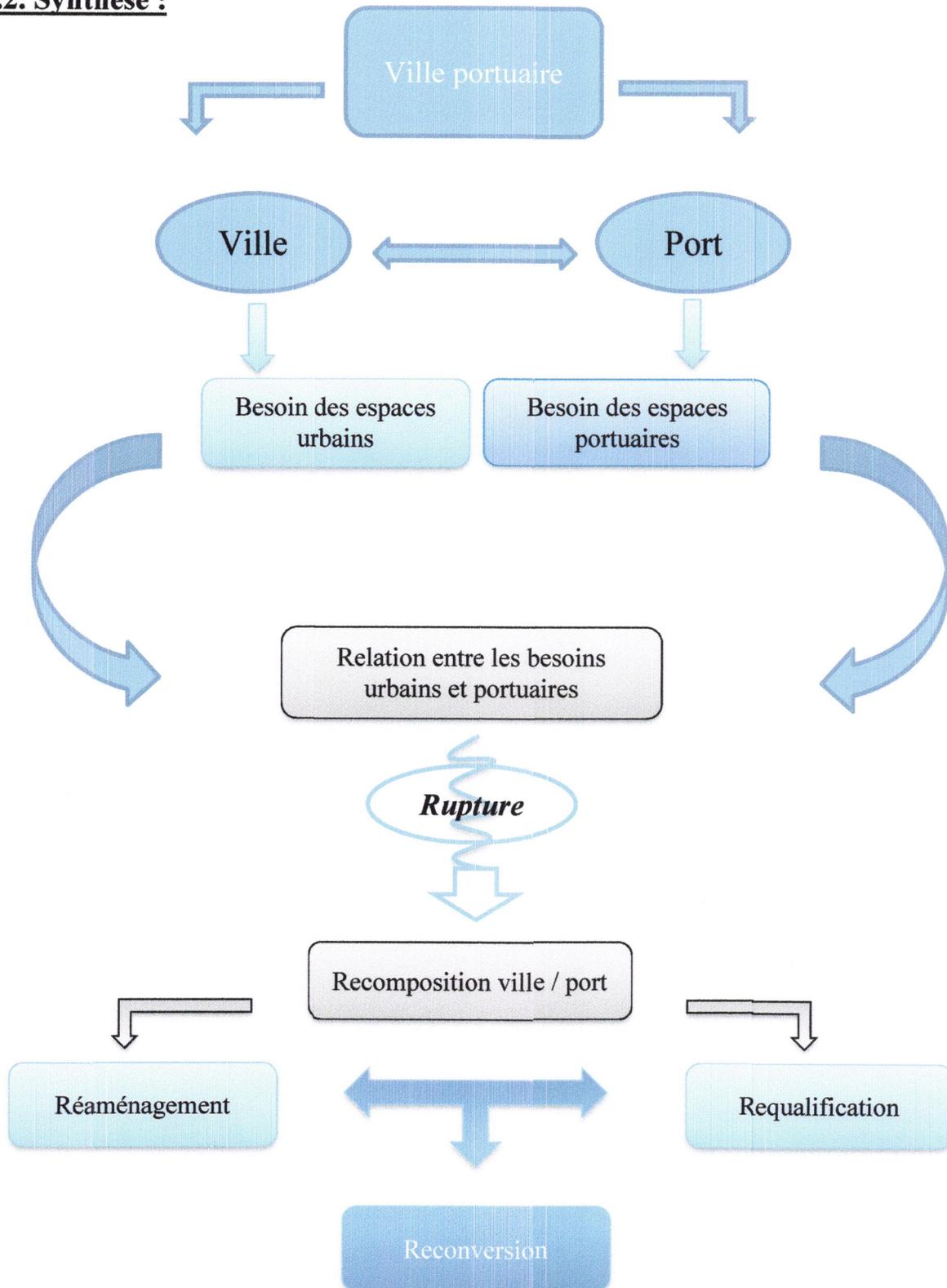
¹² Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.

- **L'apparition d'une interface en décalage** : les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre, ces derniers viennent s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant une interface située à l'aire de contact des deux systèmes ville/port, cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port, elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port.
- **La non-cohabitation ville/port** : se traduit par la condamnation du port par sa ville ; la juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage, des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques. Et de la dégradation de la ville par son port ; les nouvelles utilisations du port avec le sur-flux qu'elles apportent, étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.
- **Déphasage entre centralités** : La notion de centralité du port dépasse sa ville en adoptant une échelle régionale, voire nationale et/ou internationale. Face à ce déséquilibre, la ville adopte de nouveaux centres à caractère indépendant de la vocation portuaire.
- **La perte d'identité** : L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui fait subir l'effet de « *la démaritimation* » des villes portuaires' (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi elle perd tous contacts avec son front d'eau ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire ». « La ville-port souffre de démaritimation, c'est-à-dire d'un affaiblissement de ses liens avec la mer. Les bourgeoisies économiques qui dans le passé animent les flottes et les marchés ont disparu ou se sont placées ailleurs. Le personnel portuaire diminue en nombre ; or, c'est lui qui transmettait à proportion de sa masse une mentalité

de gens de mer ou du port et qui faisait que la ville littorale avait une personnalité différente de celle des collectivités de l'intérieur »¹³.

Ce qu'il peut être conclu c'est que le clivage ville/port ne se présente pas seulement comme étant un phénomène dont l'apparition est liée directement ou indirectement à la révolution industrielle, mais il se présente comme une étape chronique imposée dans le cycle de vie de toutes les villes portuaires.

¹³ André Vigarié –*Villes portuaires et changements économiques*- 3^o conférence internationale « Ville et Ports », Gênes 19-22 novembre 1991. A.I.V.P.

2.2. Synthèse :

Le schéma ci-dessus résume le passage d'une relation ville/port à une relation de dissociation spatiale et fonctionnelle. Pour assurer cette relation entre la ville et le port on a besoin d'une recomposition à travers la reconversion portuaire.

3-La reconversion de la ville portuaire :

3-1-Définition :

- Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation... autant de termes en « re- » qui indiquent des mutations profondes, une « re- » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires¹⁴.
- La reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement¹⁵.
- La reconversion des fronts de mer, en dépit de réalisations spectaculaires, est un phénomène trop récent pour offrir tous les éléments –notamment quantitatifs– nécessaires à l'établissement d'un bilan¹⁶.
- En terme emplois, la reconversion signifie la tertiarisation et, vraisemblablement, la masse des emplois créés sera supérieure à celle qui existait à la fin de l'âge industriel et le niveau de qualification plus élevé aussi. Dans quelques cas, comme dans les London Docklands, une base emplois¹⁷.
- La reconversion des espaces portuaires est un moyen de rapprocher la ville et son front d'eau en ouvrant au publics des espaces maritimes qui avaient si longtemps été inaccessibles¹⁸.
- Comme l'explique Claude Chaline¹⁹, une politique de régénération du water front est souvent un moyen pour une ville de construire une image. Le front d'eau réaménagé devient une sorte de vitrine urbaine dont la visite s'impose²⁰.

¹⁴ Simon Edelbutte, Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48 / 1-2 | 2008.

¹⁵ Colette Renard-Grandmontagne, Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006.

¹⁶ Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In : *Annales de Géographie*. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.

¹⁷ Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In : *Annales de Géographie*. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.

¹⁸ Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : *Norois*. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.

¹⁹ Chaline.C. *Les annales de la Recherche Urbaine*, n° 55-56, p 83-84.

²⁰ Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : *Norois*. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.

3-2-Objectif :

Une reconversion offre des opportunités de réaménagements urbains, d'amélioration de l'image et de création des richesses non seulement pour la filière de la plaisance mais aussi pour l'ensemble des activités qui peuvent y être associées²¹.

3-3-La recomposition ville-port :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé **le Délaissement** par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié,... . Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées '**la reconquête**' qui vise à **une Recomposition ville/port**, et qui vient comme réponse à **la rupture** fissurée par le **Clivage ville/port** depuis le 19e siècle.

-Le phénomène de délaissement : aura pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces (bâti ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, des « no man's land » (HAYUTH Y. 1982), de plus en plus désertés et dégradés, on y retrouve plus qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés. Et une crise démographique ensuite à cause de la population qui va à la quête de travail à l'extérieur de la ville. Cette population laisse derrière elle des quartiers portuaires et arrière portuaires se dégrader.

-La reconquête : Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart d'entre elles (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, Puerto Madero à Buenos Aires, New York, ...)²².

²¹ Aurore JORIS, ODI France, Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance, 2008, P 6.

²² Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 17.

4. Analyse des exemples :

4.1. Valence :

Depuis ses origines, la relation de Valencia avec l'eau a été liée au fleuve *Turia*, qui traversait le centre-ville, plutôt qu'à la mer. Entourée de villages, la ville fluviale fortifiée s'est étendue aux abords du fleuve dont l'embouchure naturelle est éloignée de trois kilomètres.

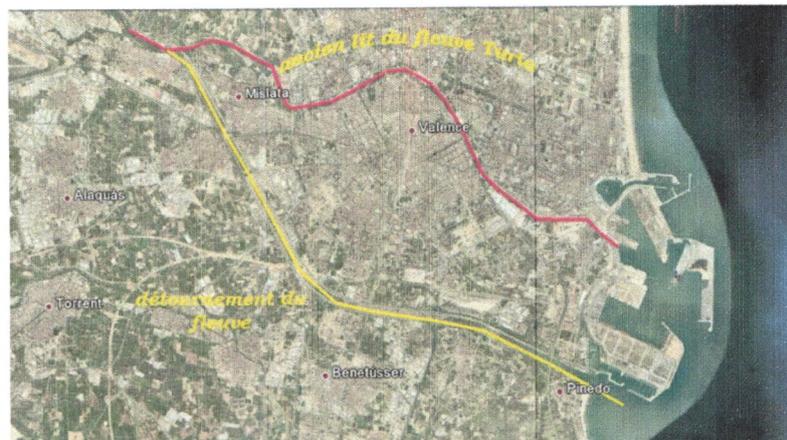


Fig02 : Vue aérienne de la ville de Valence.
Source: [www.google](http://www.google.com) earth.com.

Mais **grâce à un événement Majeur pour la ville, la 32ème coupe de l'America**, le port et la ville de Valence seront transformés à jamais.

Cette opération de reconversion a marqué **le rapprochement de la ville avec la mer** et elle introduit le processus de transformation du front de mer, le projet *Balcón al Mar*. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique qui établit la priorité du rapport entre la ville et la darse intérieure par l'ouverture d'un nouveau canal d'accès à la darse historique et son réaménagement avec la construction d'édifices emblématiques destinées à l'activité commerciale et aux loisirs.

-Intérêt :

La transformation du secteur portuaire :

L'aménagement vise également à créer un nouveau paysage urbain, aux anciens murs qui séparaient le port des plages, a fait place une promenade longeant le nouveau canal et couronnée d'une marina. Ponctuée de bars et de lieux d'animation urbaine.

Les architectes ont été amenés à réfléchir à des usages mixtes incluant des programmes résidentiels et tertiaires, à des services afférents au port, à des projets de commerce local et d'hôtellerie, mais aussi de loisirs et d'activités nautiques, à des équipements de quartier ainsi que d'autres enjeux viennent compléter la requalification du port et du « *waterfront* » de Valence :

- **Renforcer la liaison du port avec le centre-ville :** A travers deux éléments structurants notamment par la prolongation des jardins TURIA jusqu'à la darse intérieure, pour recréer une liaison entre la mer et la ville par la réalisation d'un parc urbain le long du

fleuve, ainsi que la prolongation d'un tramway et la création d'un nouveau circuit qui reliera les espaces publics entre eux.

- **Organiser l'espace portuaire :** Pour permettre le fonctionnement simultané des deux nouveaux ports de plaisance avec le port de commerce.
- La récupération de la façade maritime de Valencia pour installer des activités ludiques, culturelles et économiques avec la réhabilitation des édifices historiques, la construction d'une tour panoramique et la création d'un port de plaisance.

“Depuis l'organisation de l'America's Cup, la darse historique constitue une nouvelle centralité dans la structure urbaine de la ville capable de dynamiser les processus de transformation en cours et d'activer de nouveaux projets d'aménagement dans le cadre de l'organisation du Grand Prix de Formule 1 et de Valencia del mar-Marina avec l'aménagement de 130 ha supplémentaires pour renforcer l'ouverture de la ville sur le port de commerce, l'intégrer dans le paysage valencien, concilier les liaisons urbaines et la desserte portuaire.”²³



Fig03 : Proposition gagnantes du concours, Mars 2007.

Source : <http://www.valencia2007.com>.

²³ Renzo Lecardane, “ Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'America's Cup 2007 “, 111 | 2008, p. 109-114.

4.2. Barcelone :

En méditerranée, Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain, le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau au bénéfice de la population et des touristes, au milieu des années 1980, dès lors que sa désignation comme ville d'accueil des jeux olympiques de 1992 est officialisée. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le Barrio Chino est l'emblème, est ainsi classée « zone de réhabilitation intégrée » dès 1986. Grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée de fonds privés, des équipements de qualité –université, centre d'art contemporain, galeries...- sont réalisés pour transformer ce quartier en pôle culturel. La ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littorale, ravale les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès à la mer à la fois aisée et branché.

La transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone est le port Vell. La ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain des entrepôts et hangars délaissés. Le port Vell est même la force de cette reconversion, et ce, en réorientant la rue la plus célèbre de la ville : la Rambla. Cette relation a été habilement exploitée. Ainsi, une extension de la Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus, l'autoroute du littoral, séparant la Rambla du port Vell, a été enterrée offrant aux piétons vue et accès au front de mer.

Une fois relié à un tel axe majeur, le port Vell a eu un franc succès en raison du large éventail d'activités proposées : que ce soit dans le domaine de la culture, des loisirs ou bien des affaires. Ainsi s'y concentrent lae Maremagnum, l'aquarium, le musée d'histoires de la Catalogne, le musée Maritime ou encore la Marina Port Vell, un théâtre IMAX et une série d'espaces publics, le public a eu à la fois un accès au port Vell et surtout de bonne raison d'y rester.

De plus, le front de mer offre des terrasses, avec des bancs qui invitent les citoyens à prendre place pour contempler leur nouveau quartier ; sans garde-fou, la bordure du port Vell invite à s'asseoir et à se sentir plus que jamais proche de l'eau.

Ce qu'on apprend de cette expérience, c'est que l'un des projets qui a le mieux réussi sa reconversion portuaire, et ce, pour divers raisons. En profitant de son rayonnement dû aux JO, la ville ne s'est pas limité à l'organisation de l'événement mais à effectuer toute ses opérations de transformations après l'événement. C'est le programme et les fonctions et surtout l'ampleur des projets qui a fait la différence, projet après projet, le développement des infrastructures routières et de télécommunications, la création d'équipement publics ou privés a poussé les investisseurs à avoir une raison de revenir à Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux.

Mais un des éléments regrettables de ce projet est la large voirie séparant la ville du port qui, il est vrai que par les fonctions et par les espaces créés, le port renoue parfaitement avec les citoyens mais donner plus de force à la jonction ville port entre la Rambla et la Rambla Del Mar aurait donné plus de force au projet.

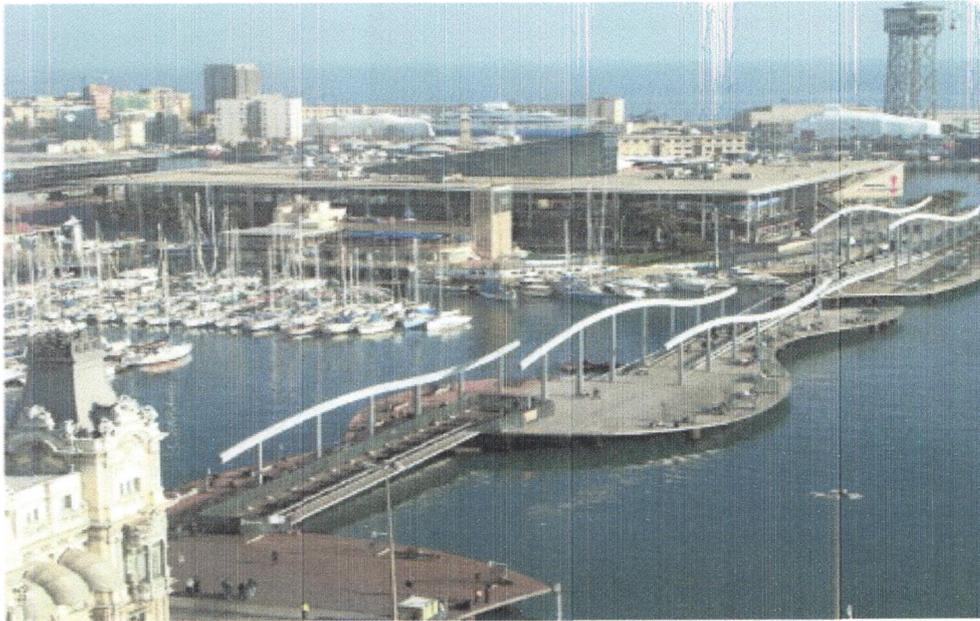


Fig04 : vue sur la Maré Magnum du port de Barcelone.

Source : [www.google](http://www.google.com) image.com.

-Conclusion :

Le principe de reconversion des territoires Ville/Port , redonne vie au port et aussi une nouvelle image à la ville , plus d'emplois , un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citadins , une destination pour de nouveaux touristes , tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées. Pour cela, plusieurs villes portuaires ont été optées pour faire des projets de réhabilitation des espaces portuaires délaissés, qui constituent en fait un pont et une liaison entre la ville et le port. A ce stade, d'autres réflexions doivent être engagées pour trouver de nouvelles fonctions portuaires qui répondent aux besoins de la ville et du port. Il s'agit donc de résoudre une équation à plusieurs variables associant l'architecture, le social, le culturel, l'histoire, l'art et l'économie en intégrant l'ensemble de ces données dans un projet fonctionnel à l'interface ville-port dans le cadre d'assurer la relation entre la ville et le port.

Chapitre 3:
CAS D'ETUDE: DELLYS

1-Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire.

2-Lecture de processus de formation et de transformation de la ville.

3-L'analyse typologique.

4-Proposition d'aménagement à l'échelle de centre historique.

6-Présentation du projet.

-Conclusion.

-Introduction:

Afin d'arriver à une proposition au niveau du quartier, il fallait l'étudier par rapport à différentes échelles pour le comprendre et réussir à mettre en évidence son processus d'évolution. Pour cela, on s'est basé sur le moyen de la «méthode TYPOMORPHOLOGIQUE».

Cette lecture s'est effectuée selon différentes échelles (lecture territoriale, lecture de processus de formation et de transformation, la lecture de la typologie du bâti) qui nous ont permis de comprendre la logique d'implantation du bâti.

1. Lecture morphologique des reliefs et processus d'anthropisation du territoire:

-Introduction: (Définition selon Cannigia).

La notion du territoire est certainement la plus vaste parce qu'elle n'implique pas les structures véritablement bâties car il possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise des autres lieux.

Examiner un territoire implique atteindre le moment de compréhension de l'ensemble structural le plus représentatif que l'homme met en œuvre dans l'aménagement de ce dernier.

L'occupation de territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre cycles (implantation, consolidation, récupération, restructuration).

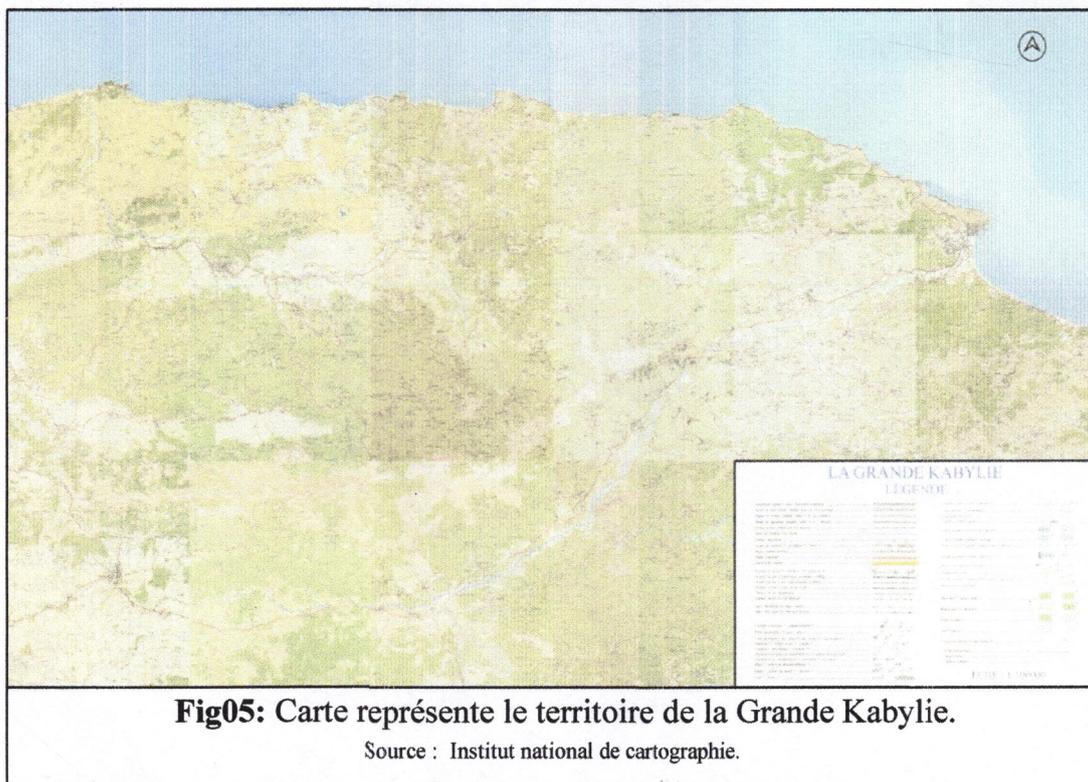


Fig05: Carte représente le territoire de la Grande Kabylie.

Source : Institut national de cartographie.

1 : L'installation:

On trouve dans le livre de Cannigia que le cycle d'implantation d'humanisation dont le climat est favorable en absence d'une structuration Humaine est reposé sur la ligne de crête ou le partage des eaux.

Les plus importants en parcourant une ligne de crête est d'avoir un control visuel dominant, et la continuité de niveau.

En se référant à cette définition nous avons tracé notre ligne de crête en reliant les sommets du Jura.

2 : La Consolidation:

La crête principale est privée d'eau de source qui se trouve à un niveau inférieure, et de ce niveau se fait aux moyens des chemins de crêtes secondaires fondées sur le tracé des vallées.

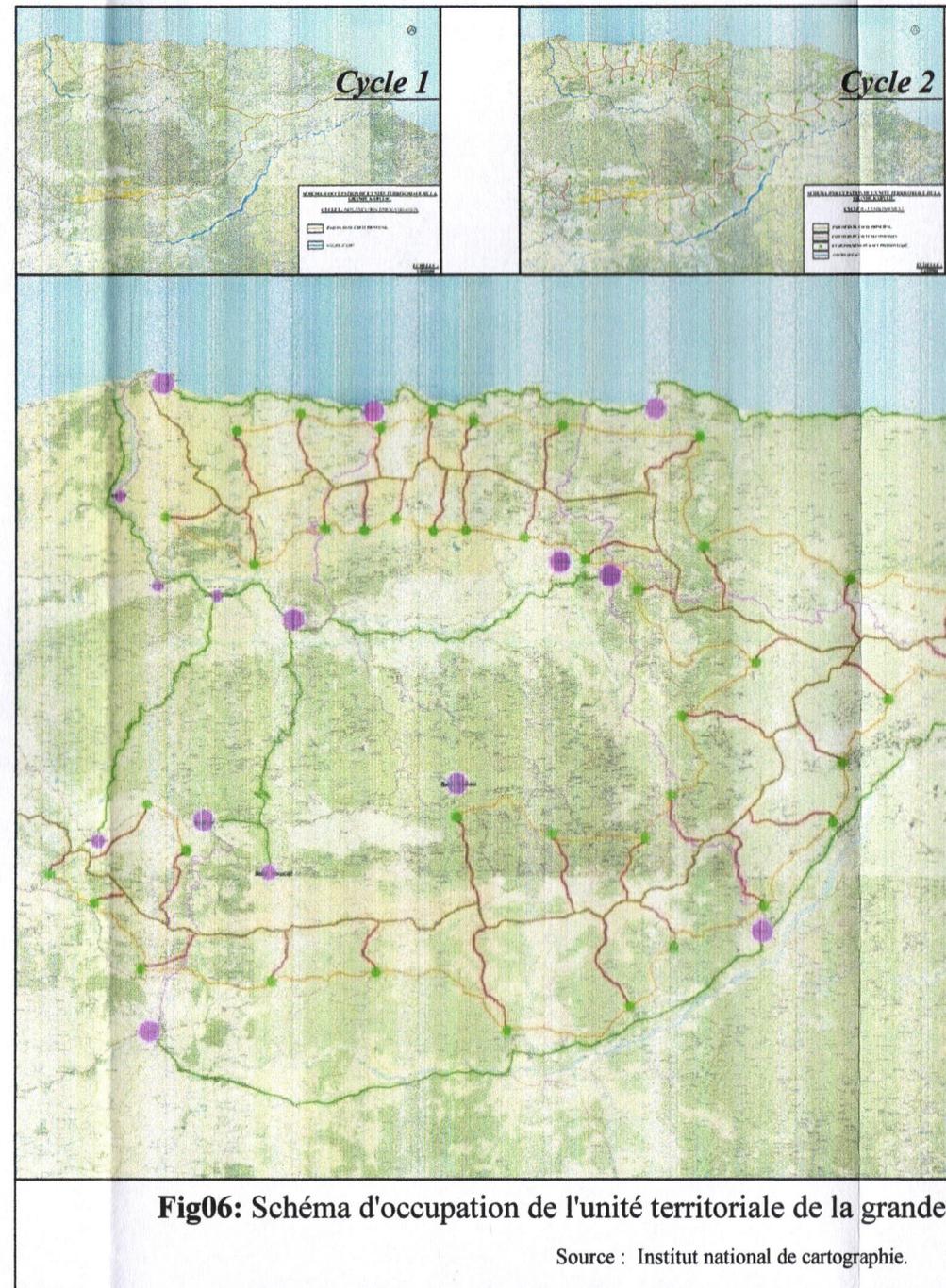
C'est ce que nous avons fait en traçant les parcours de crêtes secondaires qui mènent vers les sommets.

3 : La Récupération:

C'est le 3eme Cycle de l'Humanisation d'un territoire : il s'agit de la sédentarité permanente qui favorise la naissance de l'échange entre les établissements qui nécessite et résulte des chemins de contre crête généralement perpendiculaire au crête secondaire. On peut voir a travers cette carte avec l'apparition des parcours de contre crête ainsi que les lieux de marché appelé noyaux proto-urbain.

4 : La Restructuration:

C'est la localisation de grands noyaux urbains comme lieux de marché principal notamment la formation de parcours dit synthétiques qui relient les lieux de marché principaux entre eux. On voit à deux versants opposés d'un même système montagneux, ainsi que les parcours de crêtes continues longeant les fonds de vallées.



***Cycle 1 : L'installation :**

La première structure anthropique correspondant à la ligne de crête principale.

***Cycle 2 : La Consolidation:**

Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires du fait de la maîtrise de l'agriculture et de l'élevage.

***Cycle 3 : La Récupération:**

Apparition des lieux de marché (noyaux proto-urbain), ainsi que la création de parcours de contre crêtes locale.

***Cycle 4 : La Restructuration :**

Apparition des grands noyaux urbains, comme lieu de marché principal, création de parcours de contre crête continue et des parcours synthétiques.

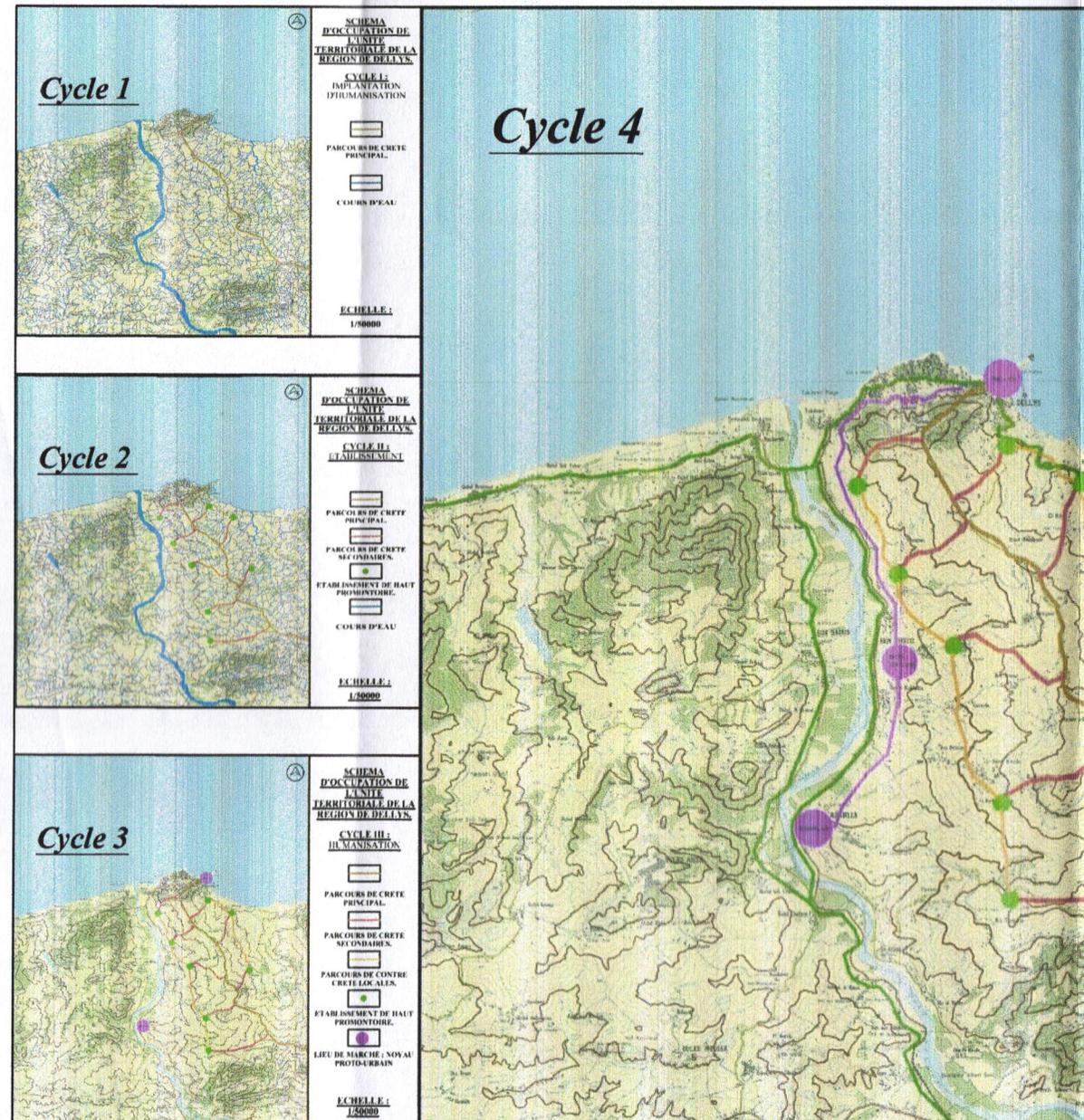


Fig07: Schéma d'occupation de l'unité territoriale de la région de De

Source : Institut national de cartographie.

***Cycle 1 : L'installation:**

La première structure anthropique correspondant à la ligne de crête principale.

***Cycle 2 : La Consolidation:**

Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires du fait de la maîtrise de l'agriculture et de l'élevage.

***Cycle 3 : La Récupération:**

Apparition des lieux de marché (noyaux proto-urbains), ainsi que la création de parcours de contres crêtes locales.

***Cycle 4 : La Restructuration:**

Apparition des grands noyaux urbains, comme lieu de marché principal, création de parcours de contres crêtes continues et des parcours synthétiques.

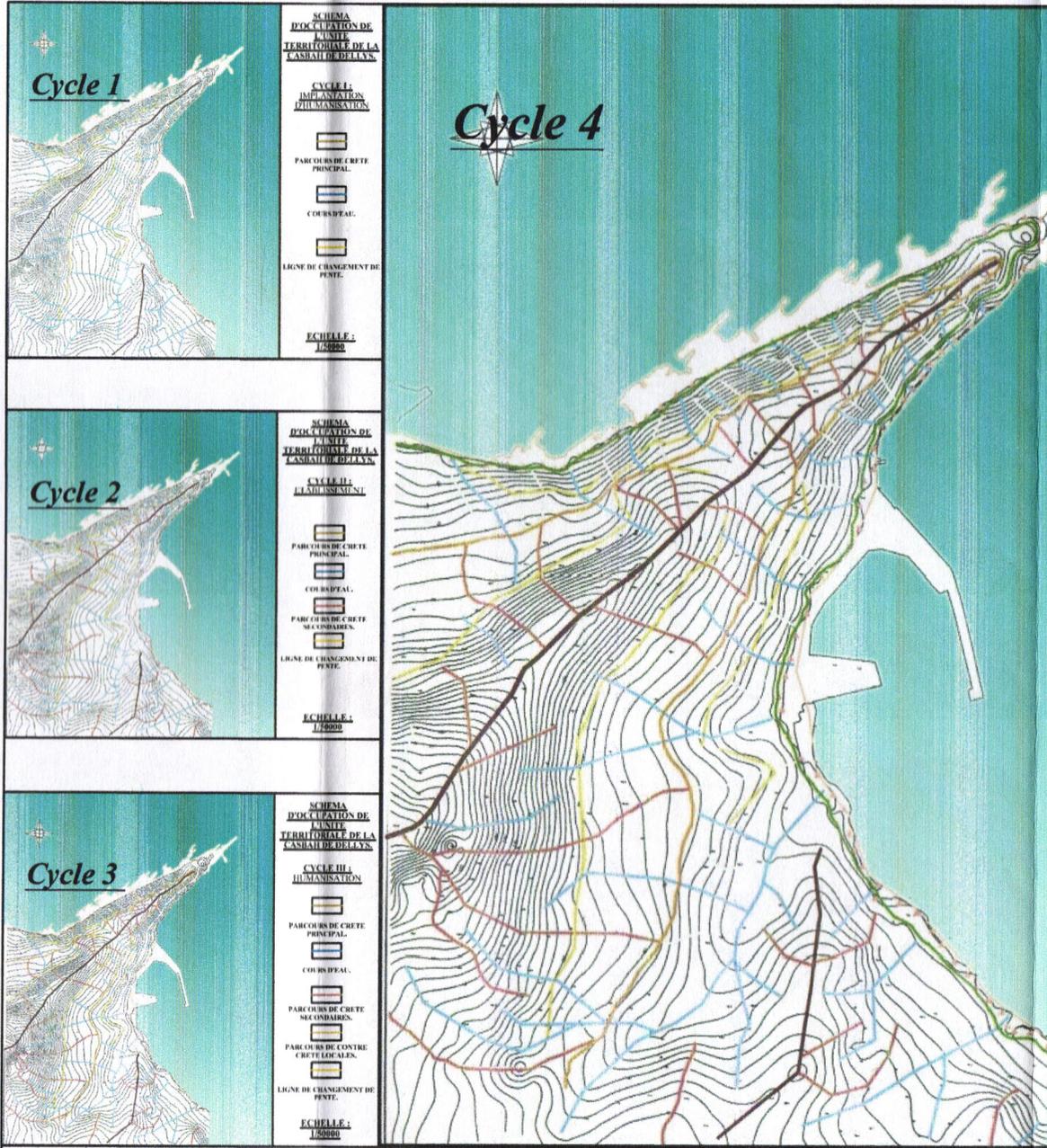


Fig08: Schéma d'occupation de l'unité territoriale de centre historique

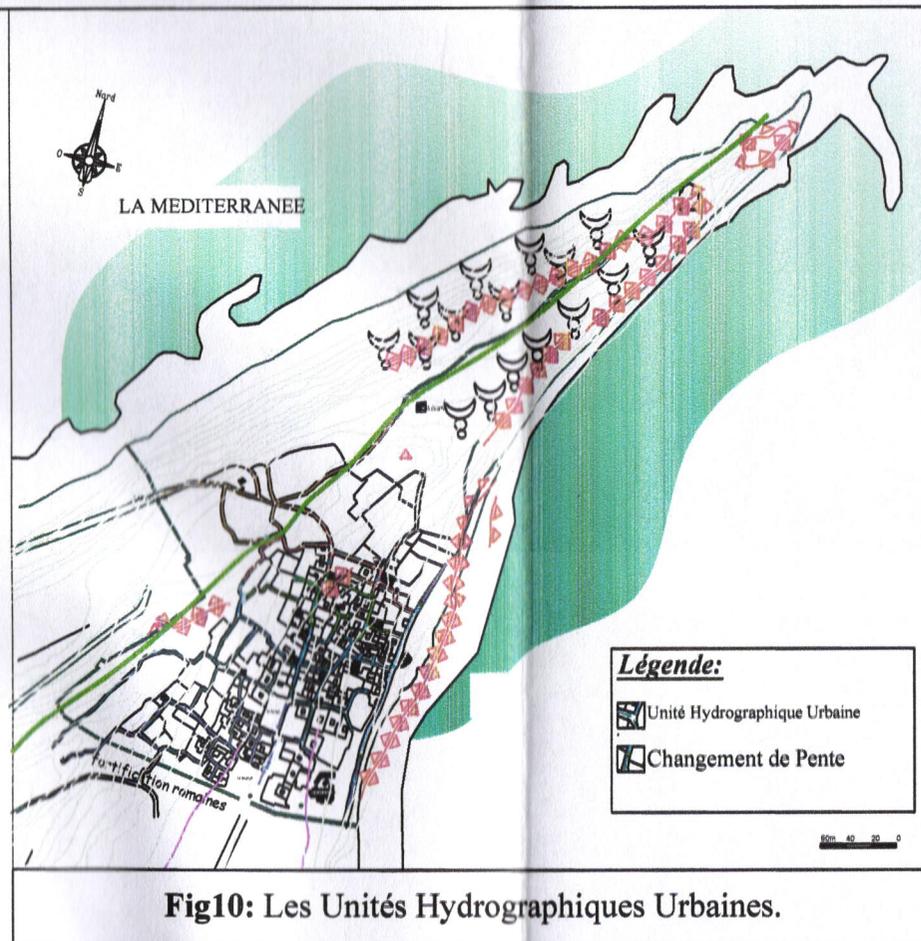
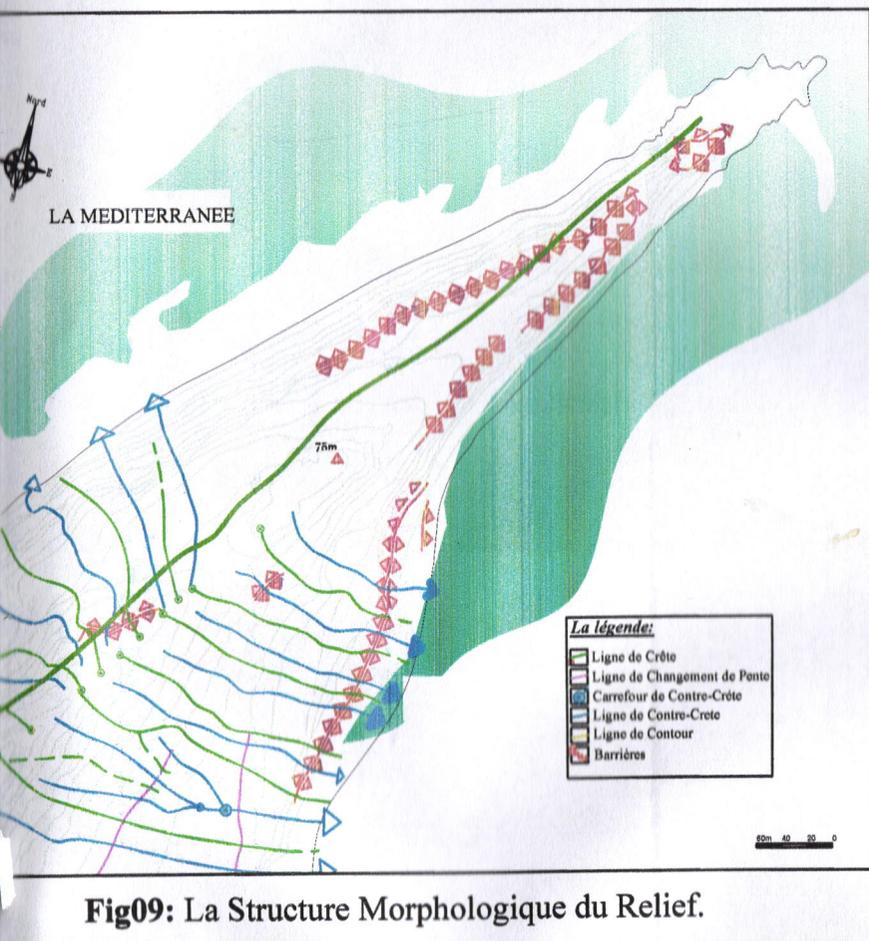
Source : Institut national de cartographie.

Lecture morphologique du relief du Casbah:

La forme péninsulaire du relief a été un facteur favorable à l'occupation pérenne de l'établissement. Les atouts du site sont:

- son ouverture sur un paysage oriental lointain.
- constitue un abri favorable à la navigation.
- la morphologie du site qui permet un bon abri contre les attaques extérieures.

Le tissu urbain s'intègre à la morphologie du site selon les unités hydrographiques et laisse place à des parcours de ruissellements d'eau de pluie parfois dotés de ralentisseurs



Source: Mémoire des étudiants de 5ème année soutenu par Mr. BOUGDAL, 2013.

Synthèse :

Dellys, de par sa situation géomorphologique, est un noyau urbain régional qui a de tout temps servi de lieu d'échange. Son port et sa proximité d'un grand cours d'eau (v

... ont joué un rôle important dans son développement depuis l'antiquité

2. Lecture de processus de formation et de transformation de la ville:

-Introduction :

La ville de Dellys présente un tissu historique ayant subi des stratifications tout au long de son histoire rendant sa lecture plus ou moins ambiguë, et afin d'intervenir à cette ville on doit d'abord saisir le processus de formation et de transformation de la ville qui passe par le retour à la genèse de formation du tissu à travers la structuration des parcours et les dédoublements successifs qu'a connu le noyau élémentaire.

2.1. Lecture Diachronique :

A travers le constat des préexistences, traces et tracés, nous avons essayé de déterminer les différentes structures qui ont conditionnée la forme actuelle de la ville ancienne, pour parvenir à la lecture du tissu actuel, nous avons eu recours aux différents documents en notre possession :

- Les plans cadastraux allant de la période de 1845 à 1950 (voir annexes).
- Les vues aériennes (photos aériennes de l'INCT, image recomposées de Google Earth).
- Le relevé de l'état des lieux (effectué dans le cadre de l'étude du PPSMVSS).
- Les différentes sources historiques (publications et archives).
- Le constat de vestiges archéologiques encore visibles.

***Phase 1: intramuros(1844-1880):**

les premiers opérations françaises a un caractère militaire se traduit par:

- L'installation des baraquements militaires dans la partie intramuros médiévale.
- Reconversion des fondouks et de la grande mosquée en centre de soins.
- Alignement et élargissement de la grande rue arabe(parcours centralisant) afin de faciliter la circulation des troupes et de véhicules militaires.
- Construction d'un abattoir.
- Déplacement de la mosquée vers le parcours centralisant en 1847.

***Phase 2: extra muros(1880-1922):(Création du lotissement colonial).**

Le dédoublement de la ville vers le sud suivent la limite de la ville casbah et qui correspond au ancien rempart ce dédoublement du centre historique va d'abord commencer par la création d'un nouveau rempart sur les traces de l'ancien rempart romain.

Ensuite vient s'inscrire dans un nouveau noyau ou le tracé des parcellaire est régulier au contraire du tracé organique de la casbah, ce dernier est caractérisé par:

- La continuation de la RN24 comme le parcours centralisant.
- La création d'un parcours centralisant au niveau de la ville européenne.
- Remplacement de la grande mosquée par un hôpital en 1891.
- Élévation de forts sur les plus hauts points de la ville 1891.
- Création du lotissement colonial comprenant des projets militaires(casernements) et d'un habitat pour la colonie Européenne.
- Élargissement de port en 1922.
- Phare de bengut en 1881.
- Création de la voix ferroviaire en 1885.

- Alignement français
- Parcours d'implantation
- Parcours de liaison
- Impasse
- Implantation française
- Cimetière

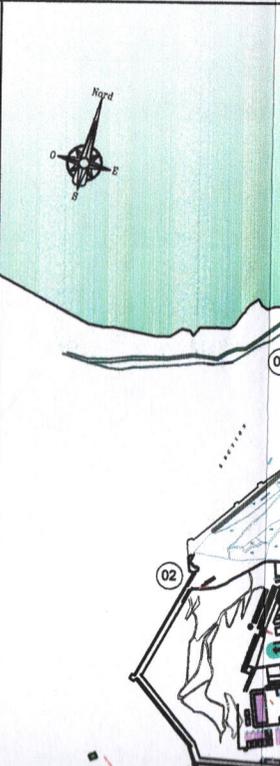


Source: Elaboré par les auteurs en basant sur un plan cadastral de 1845.

Fig11: Carte de la ville de De

Légende:

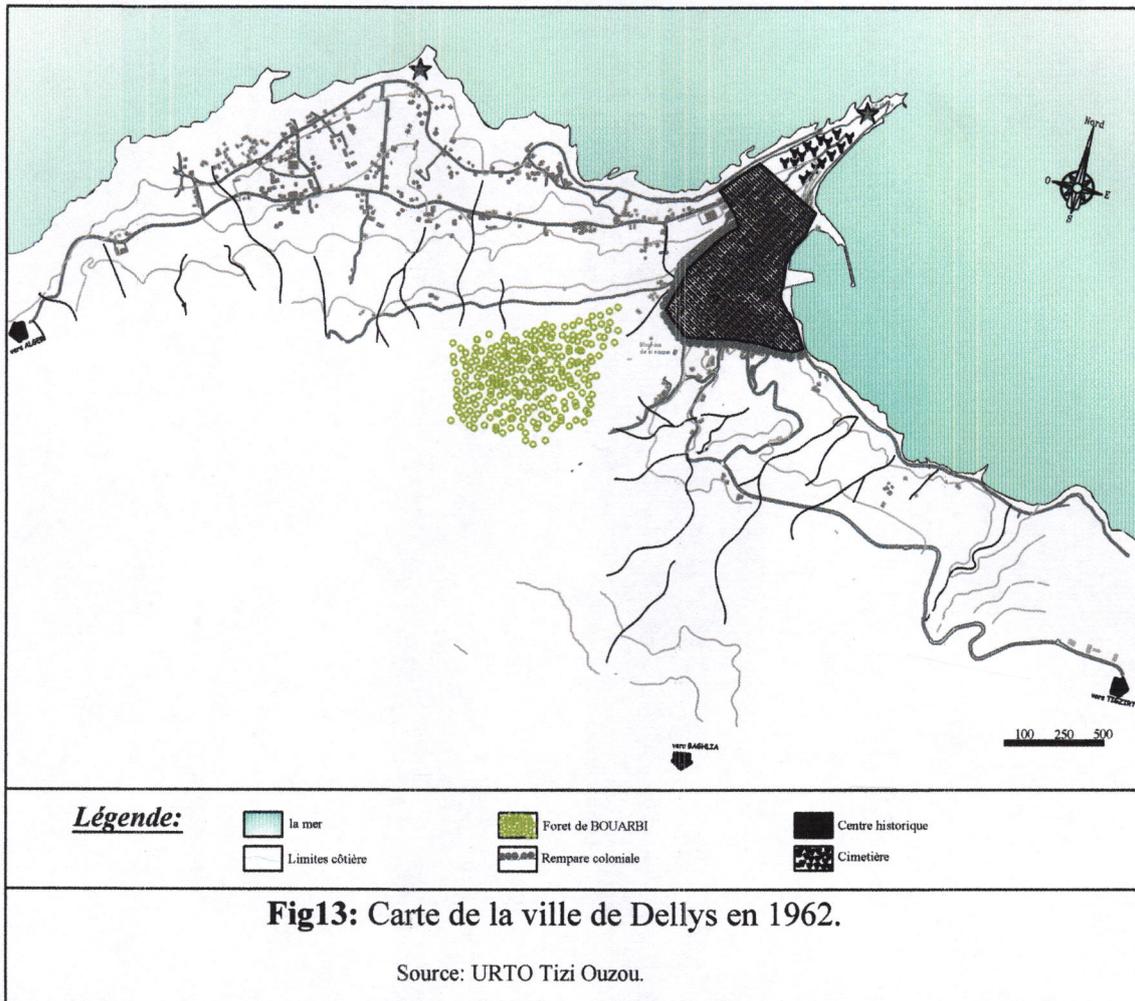
- Fortin de sidi Souzen
- Manutention
- Eglise achevée en 1851
- Caserne d' infanterie
- Ecole coloniale d'apprentissage
- Ecole primaire filles
- Ecole primaire garçons
- Caserne de douane
- Hôpital 1845
- L'hôtel de la subdivision
- La nouvelle mosquée : 1847
- 01 Porte des jardins
- 02 Porte d'assouaf.
- 03 Porte d'Alger.
- 04 Porte d'Isly.
- 05 Porte d'Austerlitz.
- 06 Porte de la Kabylie.



Source: Elaboré par les auteurs en basant sur un plan cadastral de 1885.

***Dernière phase coloniale (1922-1962) :**

Le centre-ville ne subit pas de transformation et l'extension se fait vers l'ouest le long du parcours de formation urbaine territorial.



2.1.4. La période post-coloniale :

****Phase 1(1962-2003) :***

Cette phase caractérisé par :

- Saturation de centre historique.
- Extension se fait particulièrement vers l'ouest le long du parcours et les voies de communication par des constructions anarchique sans régler jusqu'à Takdempt et vers le sud-est de la ville.
- L'apparition et l'application de la logique du zoning endommage la relation entre l'architecture et la ville et sa structure historique.
- L'apparition de la nouvelle ville de Z.H.U.N de Boumerdes.

****Phase2 (2003-2012):***

Cette phase caractérisé par :

- la ville s'étend dans tous les sens.
- la concentration des équipements le long du parcours territorial.
- extension vers le sud-est entre la Z.U.H.N et le centre historique.
- la ville a connu un séisme de forte magnitude qui a causé beaucoup de dégâts. D'où l'apparition d'habitat spontané (chalets).

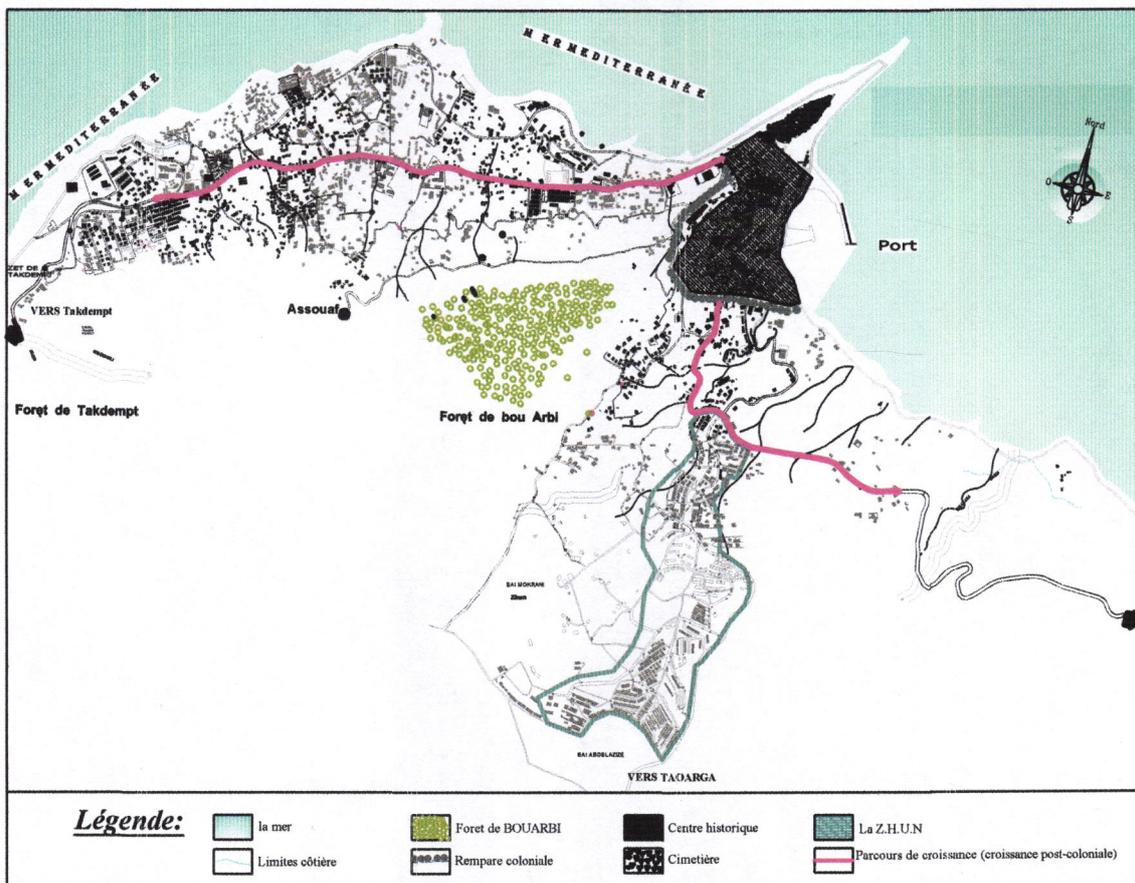


Fig14: Carte de la ville de Dellys en 2012.

Source: URTO Tizi Ouzou.

***Les modes de croissance urbaine de la ville de Dellys :**

- croissance urbaine homogène unitaire : c'est la ville intra-muros.
- croissance indéterminée (fragmentaire) : correspond à la cité des jardins (le long de la RN24).
- croissance prédéterminée : correspond à la cité des lotissements et de ZHUN DE BOUMEDAS.

***Les éléments ordonnateurs de la croissance :**

Les parcours :

- Parcours matrice de la formation urbaine : RN24.
- Parcours de développement urbain : parcours de littoral.
- Parcours de consolidation de la trame viaire.

Les pôles de croissance :

- La ville intra-muros (la casbah et la ville coloniale).
- La ZHUN de Boumerdes.
- Les lotissements.

***Les obstacles naturels :**

- La chaîne montagneuse.
- La mer.
- La bande boisée.

***Les obstacles artificiels**

- Le cimetière.
- Les remparts.

2.2.2. Synthèse des permanences :

- La lecture du processus de transformation à travers la stratification des différentes cartes de périodes différentes ; ceci nous a permis d'identifier les éléments et faits urbains invariants.
- D'où la carte des permanences montrant des éléments morphologiques permanents ; d'un côté le relief montagneux de BOUARBI et de l'autre la falaise et la mer ainsi que le noyau compris dans l'enceinte historique.

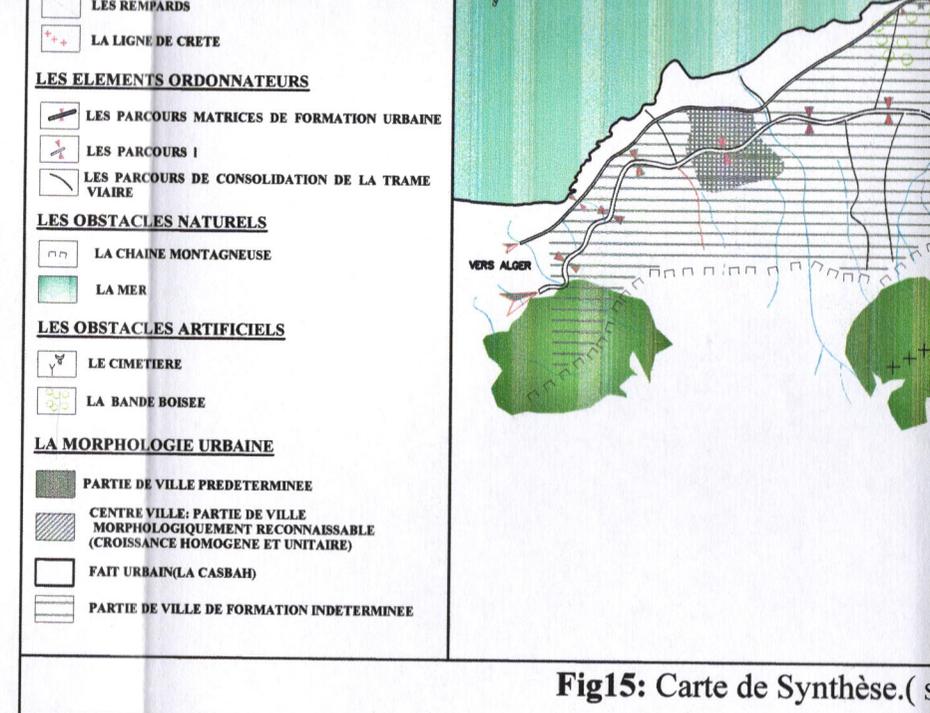
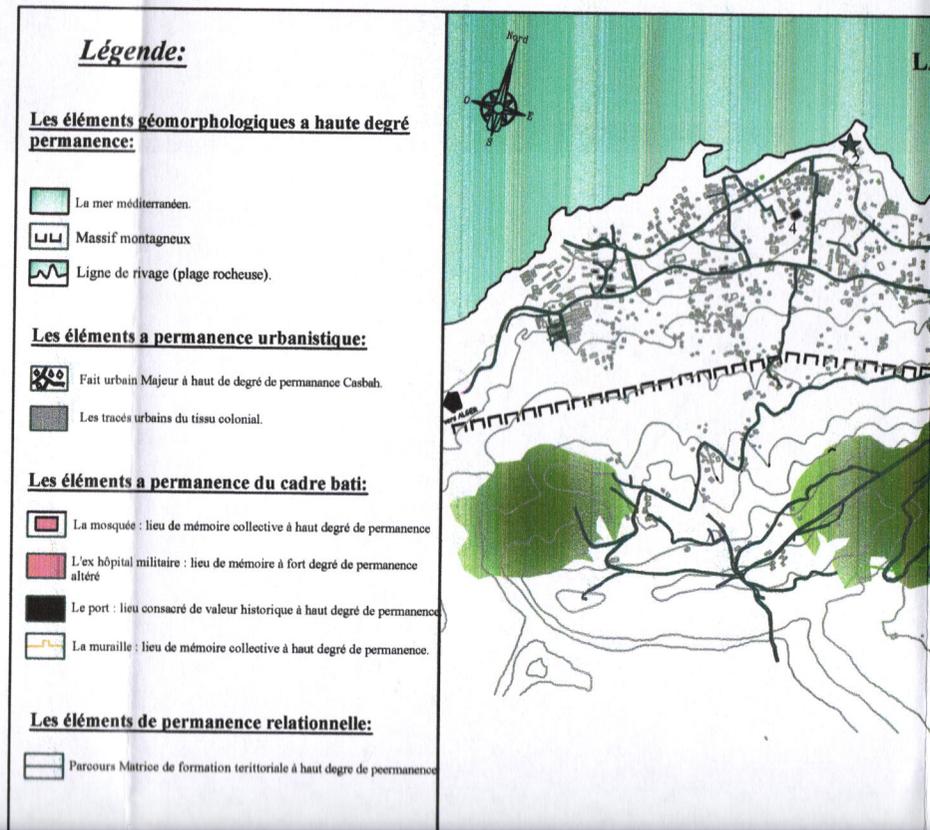


Fig15: Carte de Synthèse.



***Lecture critique des instruments d'urbanisme :**

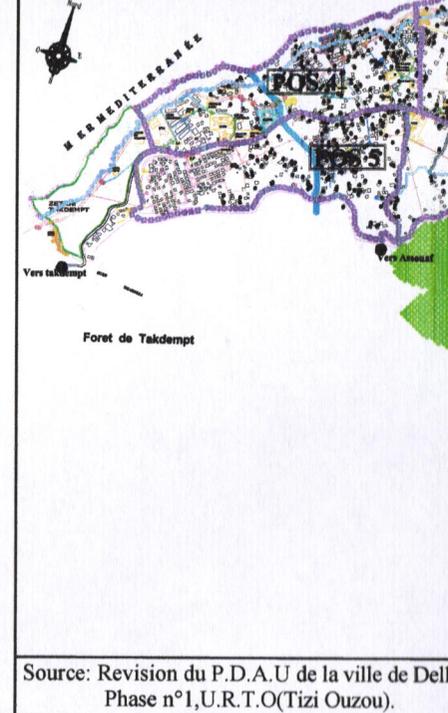
Après une lecture des directives entreprises dans la révision du P.D.A.U de la ville de DELLYS on a constaté quelques incohérences dans cette révision qu'on a pu les reformulé dans les points suivants:

-le P.D.A.U ; mis à part la consécration du centre historique en P.O.S érigé en plan de sauvegarde; présente un découpage trop morcelé au vu de la superficie réduite et de mono fonctionnalité (habitat) du périmètre urbain.

Le partage des P.O.S de part et d'autre du parcours territorial renforcent l'urbanisation linéaire, ne favorise pas la relation transversale ville /mer ; aussi n'avantage pas la relation paysagère riche entre la mer et le relief montagneux.

-certains P.O.S sont délimités en fonction de leur activité créant ainsi un système de zoning monofonctionnel qui ne favorise pas la relation de proximité entre eux.

-  Périmètre des POS
-  Nouveau périmètre
-  Limite du domaine public maritime (DPM)
-  Bande de 300 mètre
-  Bande de 800 mètre
-  Limite de la ZET
-  Equipement
-  Habitat
-  Site chalets
-  Patrimoine protégé "Casbah"
-  Cimetière Musulman
-  Cimetière chrétien
-  ZAD
-  ZET
-  Ligne électrique (souterrain)
-  Ligne électrique MT
-  Réseaux de distribution de gaz
-  Carrefour à Aménager
-  Route nationale (RN 24)
-  Chemin de wilaya (cw 145)
-  EX voie fère
-  Chemin communal
-  Pistes
-  Pont
-  Oued: GHARDBEA & GHRABA



Source: Révision du P.D.A.U de la ville de Dellys
Phase n°1, U.R.T.O(Tizi Ouzou).

Fig17: Révision du P.D.A.U de la commune de Dellys : Sc

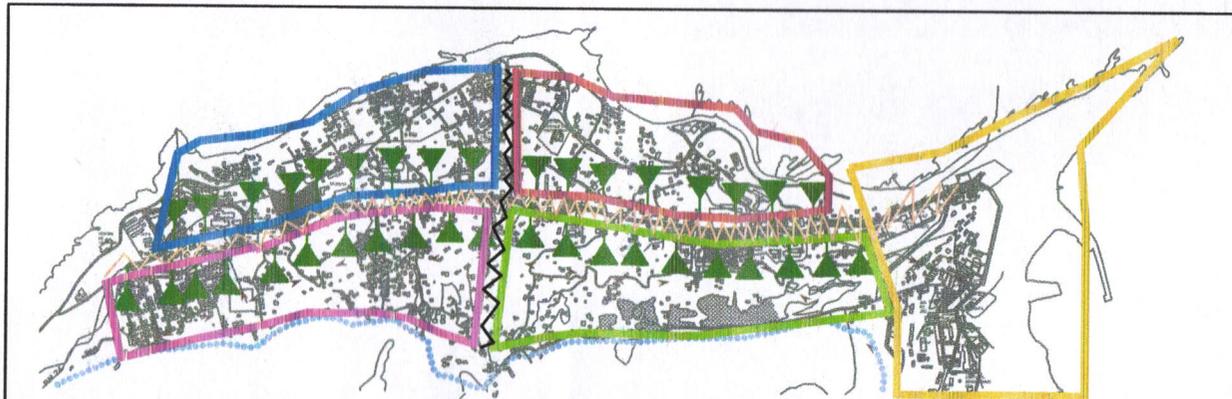


Fig18: Le découpage de PDAU. (Source:Elaboré par les auteurs en basant sur le P.D.A.U).

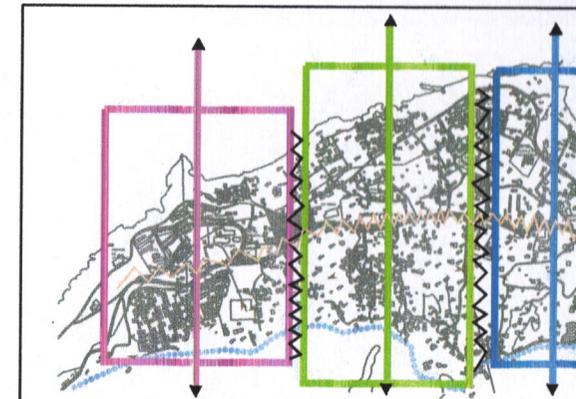


Fig19: Proposition. (Source:Elaboré par les auteurs en basant sur le P.D.A.U).

- Les voies secondaires s'installent de manière transversale vis à vis du tracé principal, suivant les lignes de pente maximales.
- La maille urbaine se hiérarchise et s'intensifie là où le tissu urbain est plus dense : les voies principales et secondaires se ramifient en un réseau de ruelles permettant de pénétrer à l'intérieur des ensembles les plus compacts.
- Les ruelles permettent en effet d'accéder aux parcelles les plus enclavées qui ne donnent pas directement sur les rues principales. Ces dernières structurent ainsi le parcellaire et la propriété des îlots de grande dimension.
- Les rues sont étroites et praticables uniquement à pied.
- Les voies ne sont jamais rectilignes, elles sont ponctuées par de nombreux points d'arrêt, interruptions, élargissements, changements soudains de direction.
- La présence des ruelles hiérarchise fortement les différentes caractéristiques spatiales des voies ; dans le cas des ruelles, l'espace public prend une connotation semi-publique, due essentiellement à ses caractéristiques spatiales, étroite et fermée, mais également à l'usage qui en est fait. La ruelle doit par ailleurs permettre l'accès à un nombre limité de maisons, parfois même seulement à une ou deux. Ces éléments donnent à la ruelle un caractère presque privé et de forte intimité.

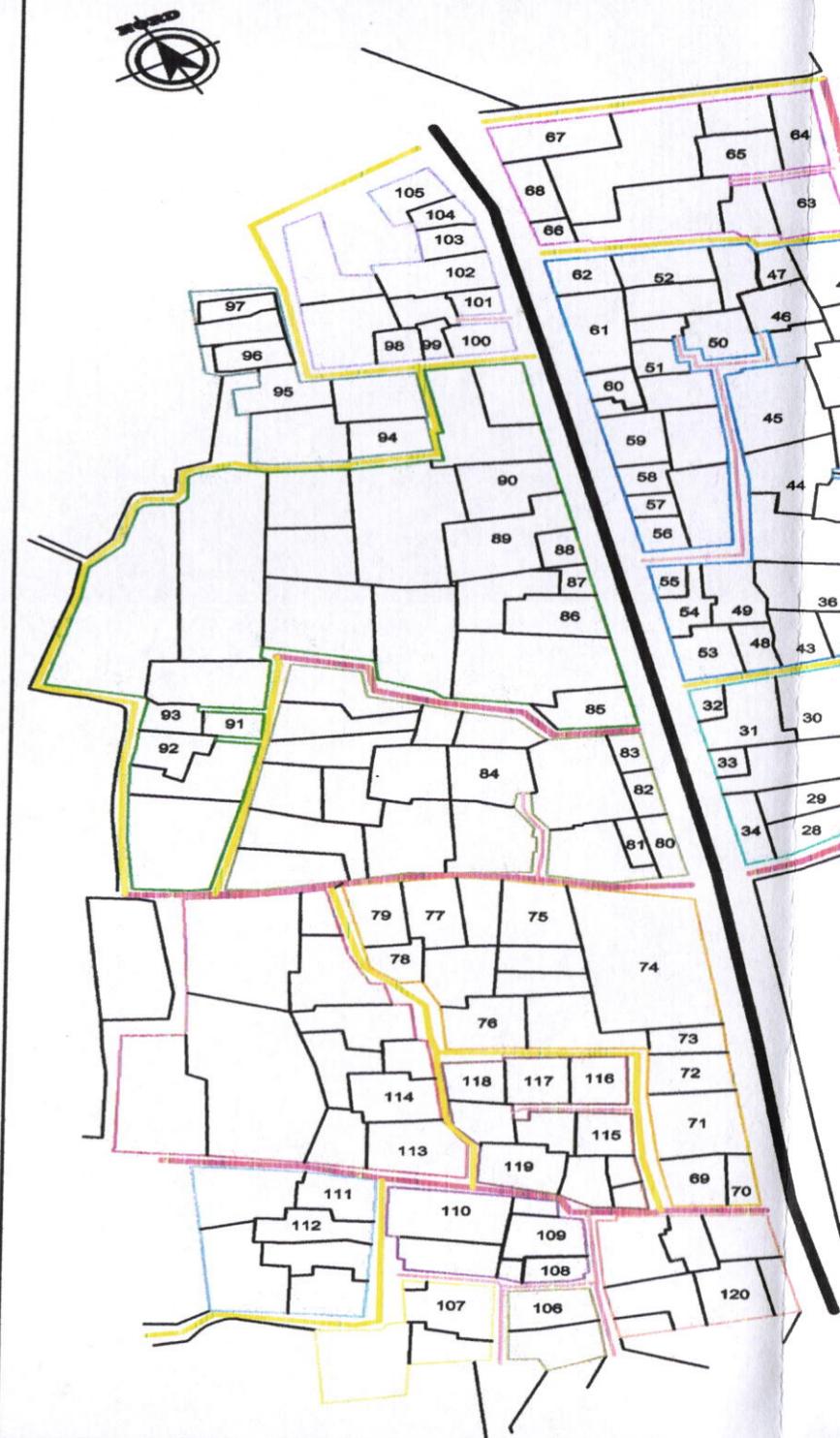


Fig20: Plan De Rep

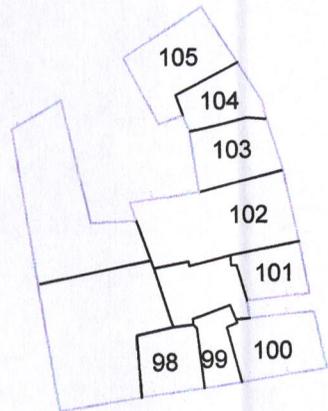
Source: Elaboré

3.2. Système parcellaire:

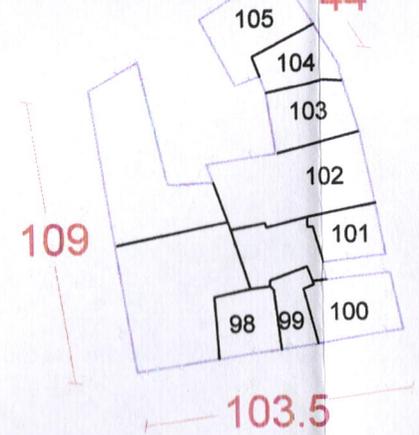
3.2.1. Délimitation des îlots :



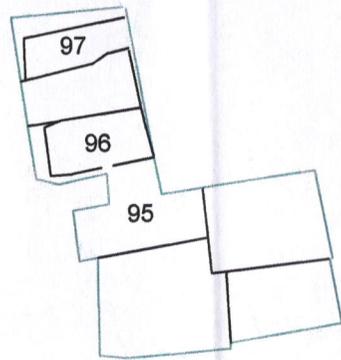
07



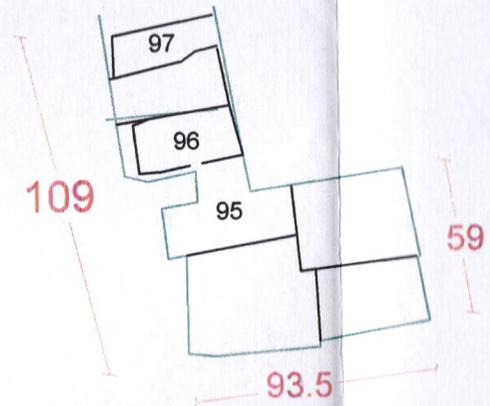
irrégulière



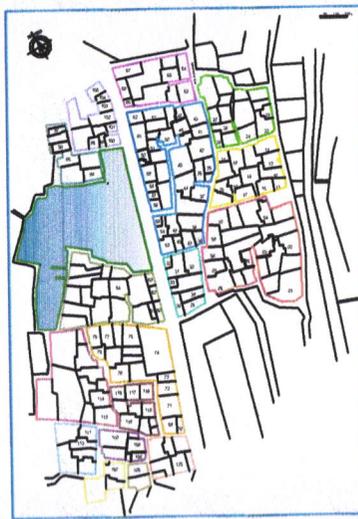
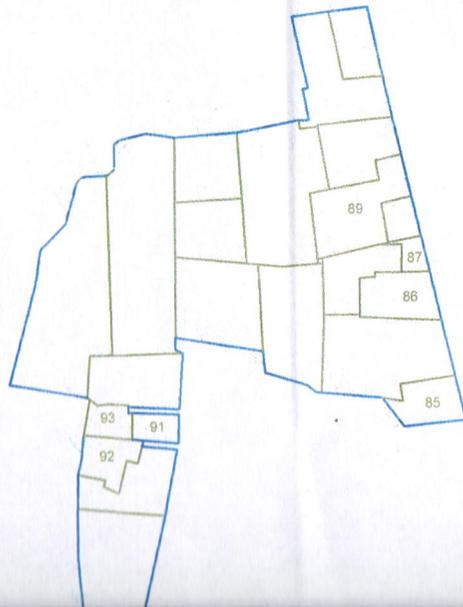
08



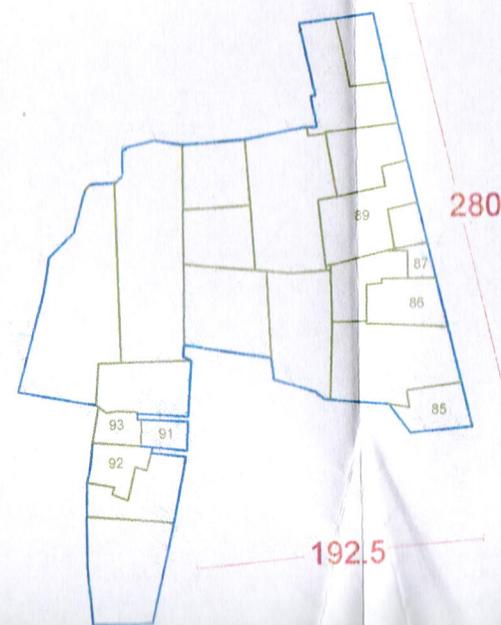
irrégulière

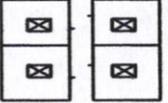
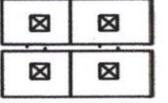
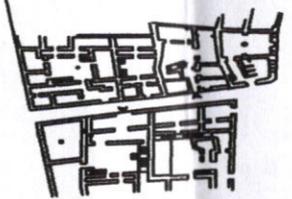
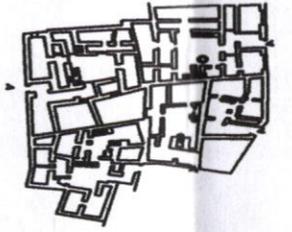


09



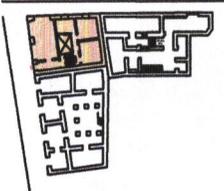
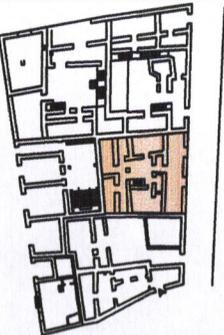
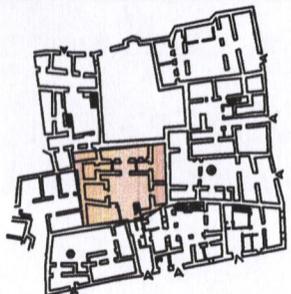
irrégulière



Distribution des parcelles	Type de parcelle	Echantillon	Presentation
Le long d'une ligne médiane Axe principale			<ul style="list-style-type: none"> -ce type se trouve sur l'axe secondaire -dans ce type les parcelles assemblées avec une mitoyenneté et des maisons opposées en gardant l'intimité il existe des maisons dépendantes et des maisons côte à côte
Le long d'une ligne médiane Axe secondaire			<ul style="list-style-type: none"> -ce type se trouve sur l'axe principal. -dans ce type les parcelles assemblées avec une mitoyenneté et des maisons opposées en gardant l'intimité il existe des maisons dépendantes et des maisons côte à côte
Association dos à dos			<ul style="list-style-type: none"> -on trouve ce type lorsque il y a une différence de niveau entre deux voiries -c'est des maisons associées dos à dos avec une mitoyenneté en accédant à l'intérieur du maison par une seule façade donnant à la rue
Desservies par deux rues parallèles			<ul style="list-style-type: none"> -ce type de distribution existe lorsque il y a une saturation d'îlot. -dans ce cas une impasse permet l'accès aux parcelles enclavées du cœur d'îlot

Les îlots présentent des formes et dimensions différentes dues à l'agencement de parcelles aux formes diverses et irrégulières ; la trame parcellaire se resserre progressivement vers l'axe principale.

La forme des îlots correspond à la répétition du type architectural de la maison à patio, fondé sur l'introversion des espaces domestiques, caractéristique du mode de vie méditerranéen.

Type de parcelle	Echantillon	Description
Parcelle d'angle		Parcelle ayant une mitoyenneté sur deux cotés et deux façades sur la rue
Parcelle de rive		Parcelle ayant une mitoyenneté sur trois cotés et une seule façade donnant sur la rue
Parcelle centrale		Parcelle mitoyenne sur tous les cotés et accessible par une impasse

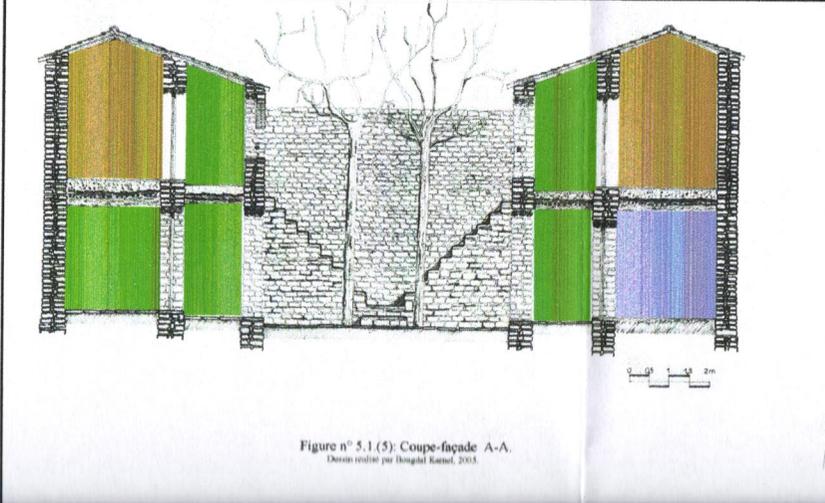
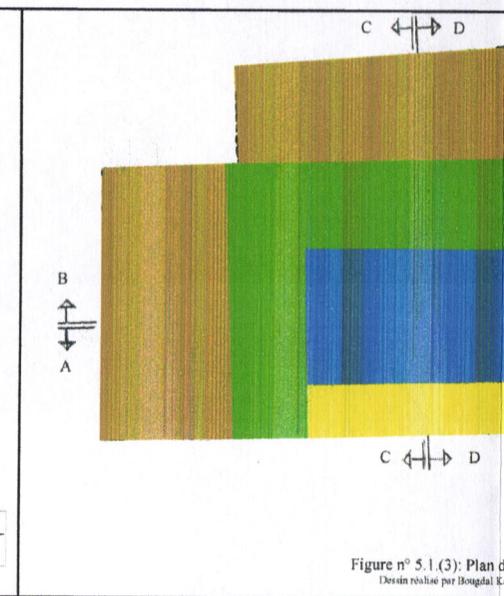
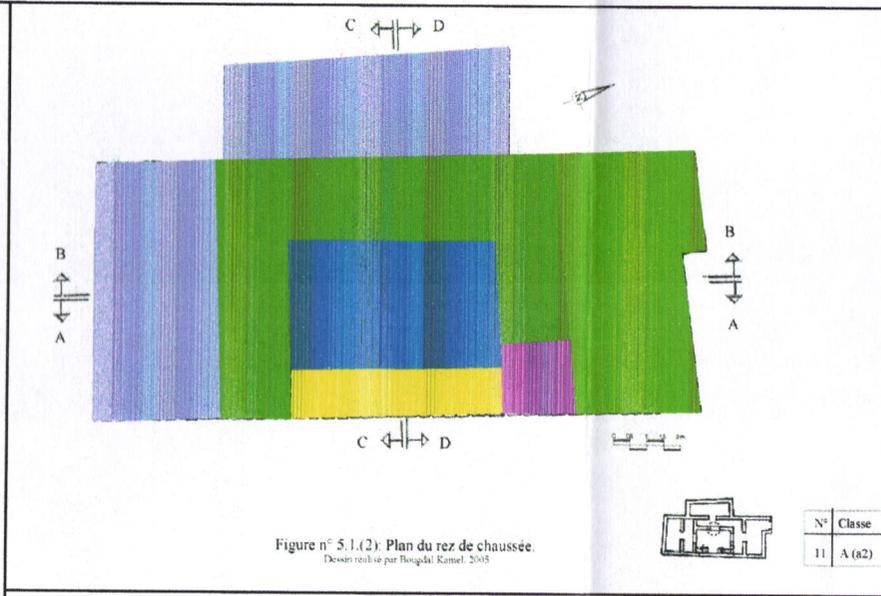
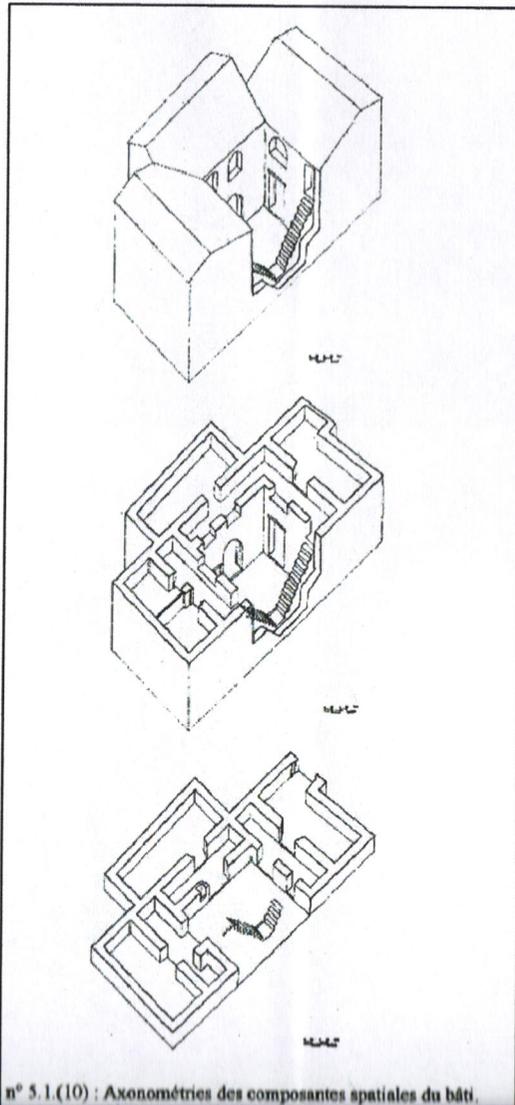
-Conclusion :

- Le contact entre ces maisons se fait à l'aide des murs mitoyens Cette faculté permet d'avoir des tissus très denses et propres.
- Au sein des îlots, les parcelles sont implantées à différents niveaux grâce à un système de terrassements permettant de gérer le dénivelé, caractéristique du site.
- La discontinuité des niveaux de sol n'empêche pas l'agrégation des corps.
- La pente du terrain n'empêche pas la formation d'îlots, même profonds et compacts; c'est justement la gestion du terrain en terrasses et la typologie à patio, et exclusive ouverture sur la cour qui permettent que l'îlot soit composé de nombreuses parcelles rapprochées. Ces dernières, bien que contiguës, n'entretiennent pas de contact direct.
- La forme de l'îlot est modifiée uniquement lorsque, devant garantir l'accès à une parcelle enclavée, ce dernier est alors « découpé » et traversé par une ou plusieurs ruelles.

-Exemple :

- Situation de la maison: la maison est situé dans la basse casbah de dellyse
- Type de maison: c'est une maison de rive
- Surface foncière: 10.70x17.70=189m²
- Front profondeur: 10.70/17.70=0.60

- l'organisation distributive/agregative:
 - Triple mitoyenneté
 - Tricellulaire
 - Accès sur parcours
 - Entrée latérale



Légende:

- Skiffa
- Setwan
- Cour (haouch)
- Sanitaire (latrine)
- Escalier (droudj)
- Ghorfa (chambre étage)
- Beit (chambre RDC)

3.6. Identification des caractéristiques typologiques architecturales:

Dans la casbah de Dellys existent diverses techniques de construction et de décor traditionnelles ancestrales.

Les nouvelles constructions et les anciennes bâtisses ayant subi des transformation paraissent en rupture avec le paysage urbain dont l'esthétique et l'harmonie sont uniques. L'inadéquation du domaine construit récent aux caractéristiques architecturales existantes , est une raison d'étudier les techniques et caractéristiques typologico-architecturales du bâti traditionnel.

Celles-ci ont pour avantage d'utiliser des matériaux disponible sur place, et de former une main d'oeuvre en grand nombre et en peu de temps, car elles ne nécessitent pas un apprentissage très long. A ces raisons, s'ajoute la disponibilité et l'abondance des matériaux traditionnels (pierre, argile, bois), dans les environs immédiat dont l'adaptation aux conditions climatiques de la région n'est plus à démontrer.

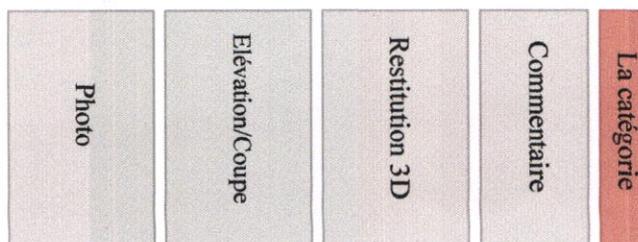
Pour classer ces différents éléments, rencontré lors de nos deux compagnes de relevé, nous allons dresser un tableau classant classificateur des divers éléments par ordre d'apparition.



Fig21: Photo illustrant la rupture de certaines bâtisses avec le paysage urbain de la casbah.(Pris par les étudiants).



Fig22: Coupe naturelle d'un gisement de pierre stratifiée visible sur l'escarpement du cap.(Pris par les étudiants).



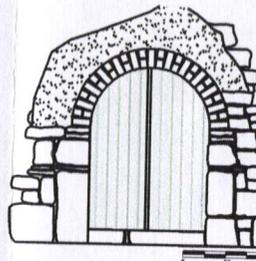
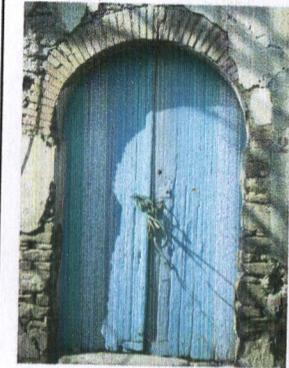
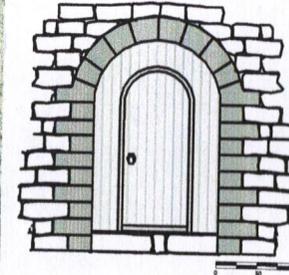
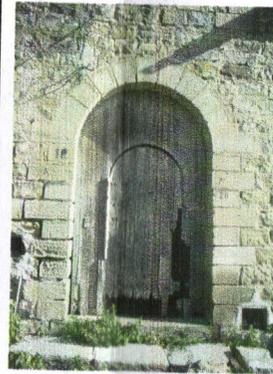
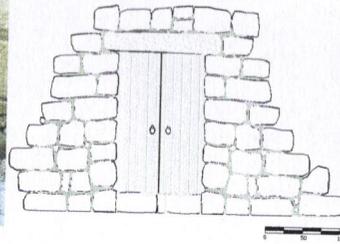
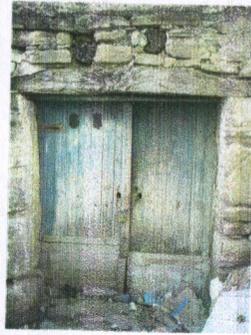
Schémas descriptif du tableau adopté pour la classification des différents éléments.

1er Génération

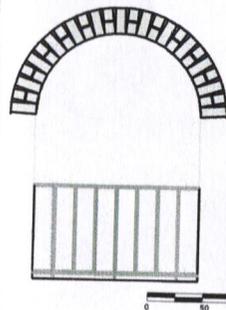
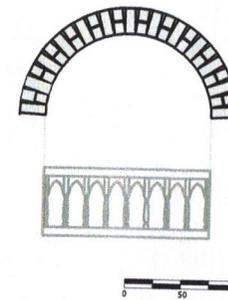
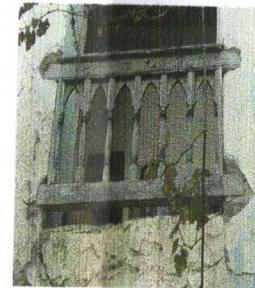
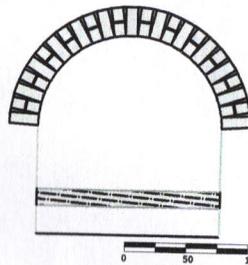
2eme Génération

3eme Génération

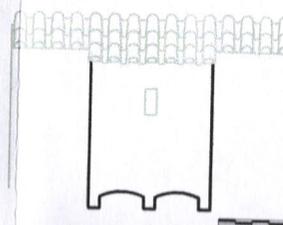
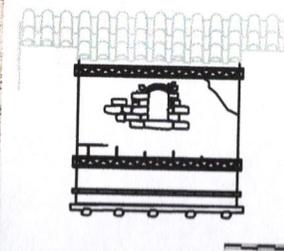
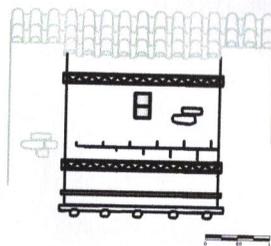
Portes et Encadrements



Gardes Corps



Encorbellements (Qbous)

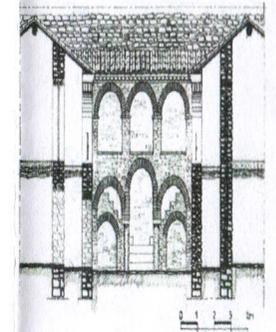
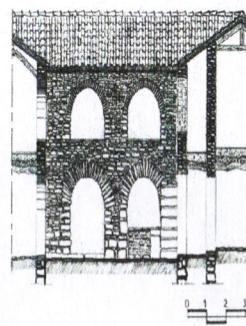
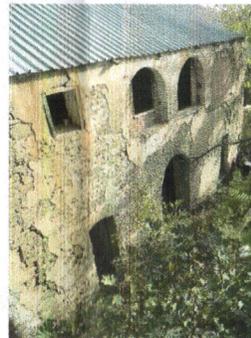
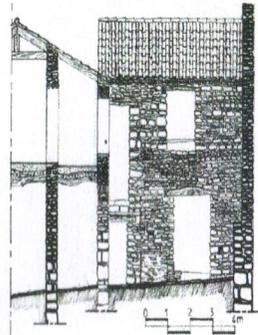
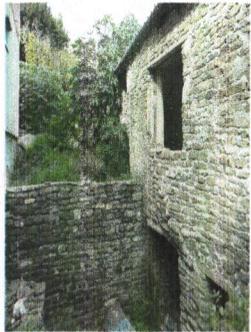


1er Génération

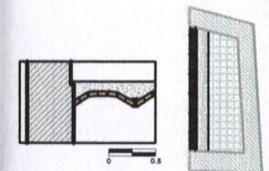
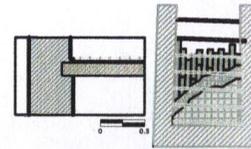
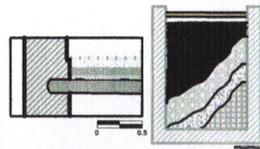
2eme Génération

3eme Génération

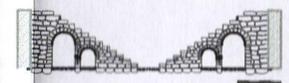
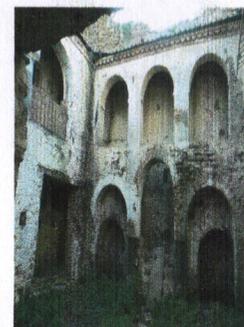
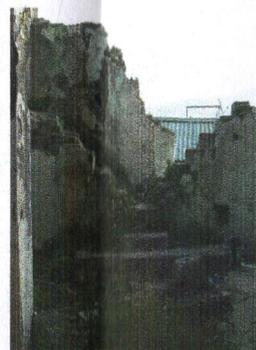
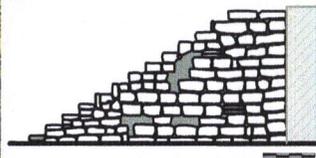
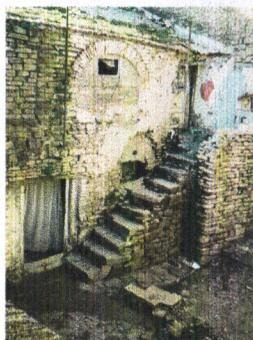
Façades Intérieures



Planchers



Escaliers

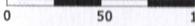
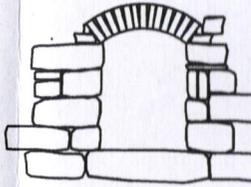
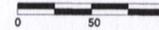
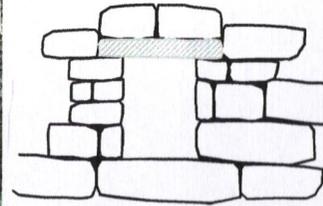
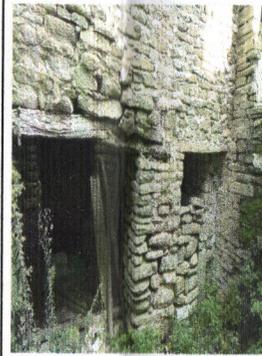
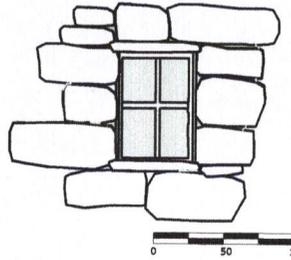


1er Génération

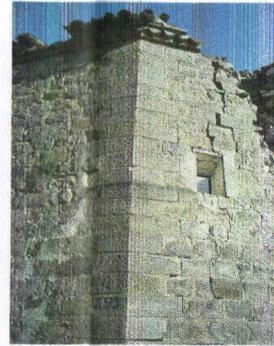
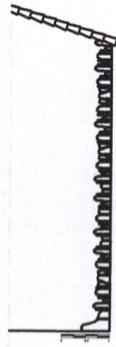
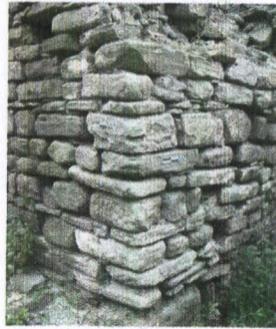
2eme Génération

3eme Génération

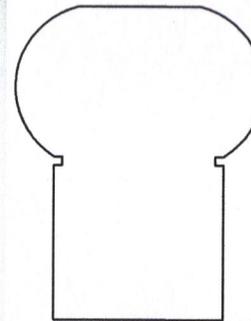
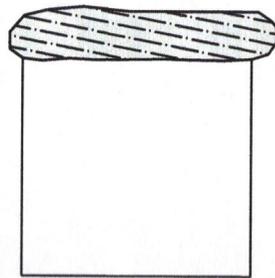
Fenêtres



Chaînes d'angle



Niches



Introduction :

Après avoir établi une lecture de la ville de Dellys à différents échelles (territoire, historique, typologie de bâti), on a remarqué la présence de plusieurs entités au niveau du centre historique, délimitées par un ensemble de barrières naturelles et artificielles, ce qui cause un manque de liaison entre ces derniers.

Afin d'assurer et améliorer la relation entre les différentes entités, une proposition d'aménagement est proposée par la suite.

4.1. Problématiques générales :

- Perte relative d'identité de la casbah et de sa conservation.
- Concentration du flux au niveau de la RN 24 due à l'absence d'autre parcours traversant le centre ancien.
- Délaissement de la casbah et de ses qualités typologiques et morphologiques.
- La dégradation du centre historique (la casbah) au niveau du bâti.
- La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville-mer.
- L'occupation actuelle de l'entité située à l'ouest de la place (protection civile) par des activités inadaptées constitue un obstacle majeur pour son bon fonctionnement.
- Limite ouest de la ville définie par une barrière naturelle.
- Rupture entre la ville médiévale (casbah) et l'extension coloniale.
- Etranglement de l'extension ouest qui constitue un point de rupture entre les deux parties de la ville (est et ouest).
- Manque de liaison entre le centre ancien et le port, et entre la partie est et ouest de la ville
- Absence d'activités (touristiques, nautiques, commerciale, loisir...) au niveau du port de Dellys qui entrave le développement de l'activité touristique.
- Structure viaire qui ne permette pas une bonne irrigation de la casbah.
- L'abandon des voies ferrées et manque d'une gare ferroviaire.

4.2. Proposition:

Les projets faisant partie du schéma de structure proposé s'inscrivent dans le cadre de la problématique de requalification des parcours transversaux et le parcours longitudinal ,dans le but d'assurer la continuité et de relier les différentes entités morphologiques et urbaines (le centre historique, le port et la partie ouest de la ville), ainsi pour établir une relation ville mer dans le sens transversal et franchir les barrières naturelles et artificielles existantes.

Légende:

Entités morphologique de tissu :

-  Port
-  Entité casbah
-  Entité colonial
-  Ligne de changement de pente
-  Barrière

Les éléments de permanence :

-  L'ex hôpital militaire
-  La mosquée

Parcours de croissance :

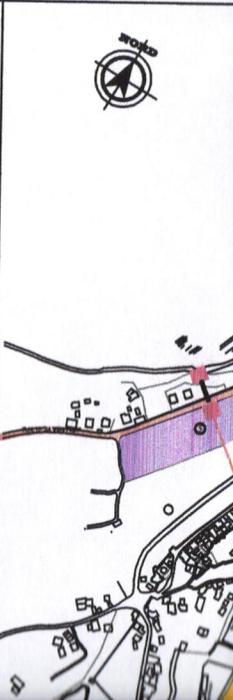
-  Parcours RN 24
-  Parcours littorale
-  Parcours d'implantation
-  Parcours de liaison
-  Impasse



Schéma De Struc

Légende:

-  Parcours matrice.
-  Parcours transversaux.
-  Espace public (Jardin).
-  Ascenseur urbaine.
-  Escalier urbain.
-  Site1: Centre de loisir et de détente.
-  Site2: Centre culturelle.
-  Site3: Hôtel.
-  Site4: Bibliothèque.
-  Site5: Gare multimodale.

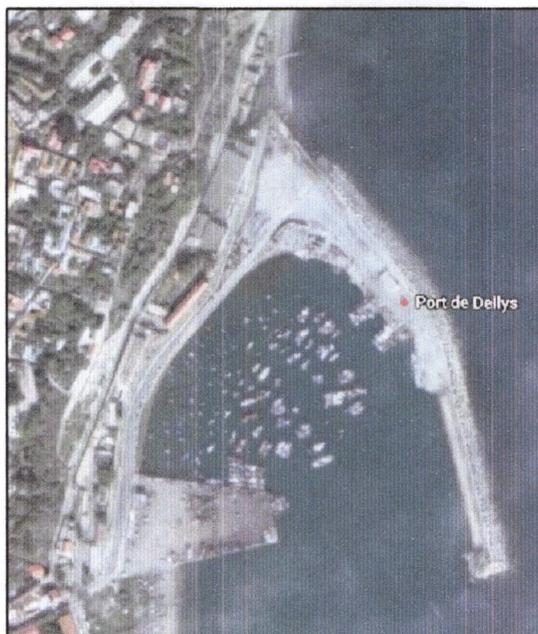


5. Présentation du projet :

5.1. Présentation d'aire d'étude :

L'aire d'étude se situe en contrebas de centre historique (la casbah) ; Plus exactement sur le parcours longitudinal de la zone portuaire de la ville de Dellys.

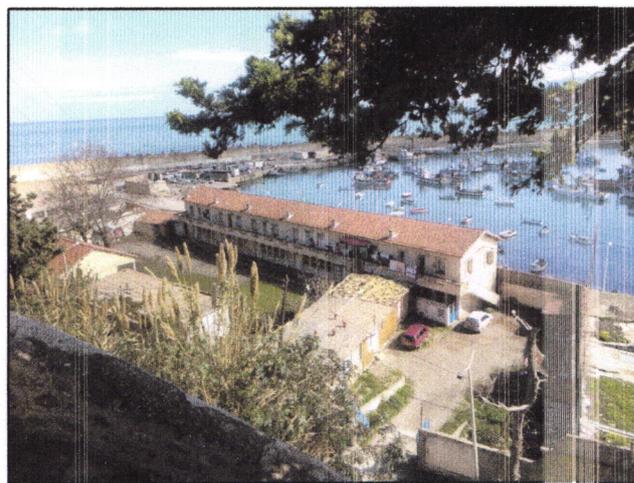
La zone d'intervention qui est le port : un espace tampon relie entre la ville et la mer est actuellement occupée par des baraquements militaires, une anciennes école de pêches en mauvaise état de conservation ainsi que les ruines de l'ancien bâtiment de sport nautique.



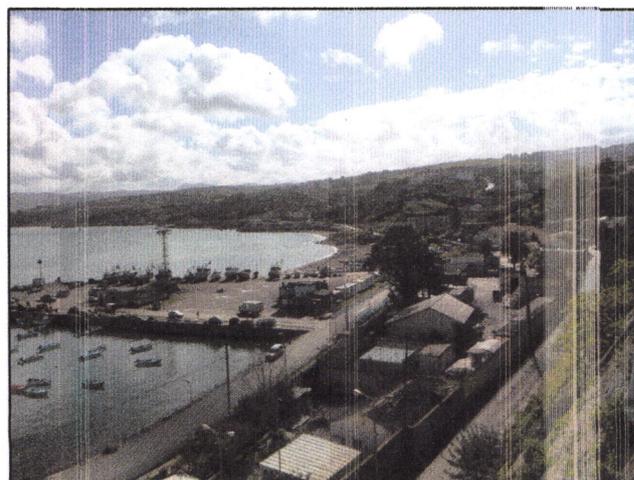
Vue Aérienne Actuelle
Source : Goole Earth



Vue Aérienne
Source : Google Image



Etat actuelle de port de Dellys
Source : photo prise par un étudiant



Etat actuelle de port de Dellys
Source : photo prise par un étudiant

5.2. Les problématiques spécifiques:

D'après l'analyse urbaine établie précédemment, nous avons dédié les problématiques suivantes:

- La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville-mer.
- L'occupation actuelle de la zone portuaire par des activités inadaptées constitue un obstacle majeur pour son bon fonctionnement.
- Absence des activités (touristiques, nautiques, commerciale...) au niveau du port de Dellys .
- La présence d'un cadre paysager important et le manque d'exploitation de ces potentialités.

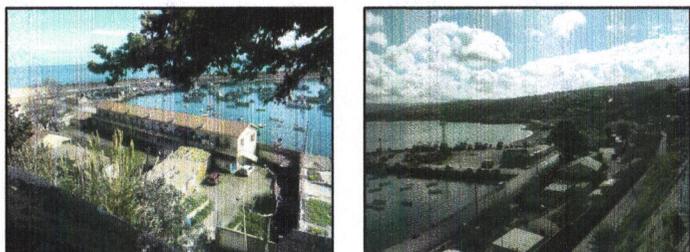
Ces problématiques nous amène à se poser un certain nombre de questions :

- Comment rétablir la relation ville-mer ?
- Comment exploiter les potentialités de périmètre d'intervention en matière de commerce et de tourisme?
- Quels est le bon programme d'équipements et les différents aménagements qui peuvent assurer le bon fonctionnement de périmètre d'intervention?

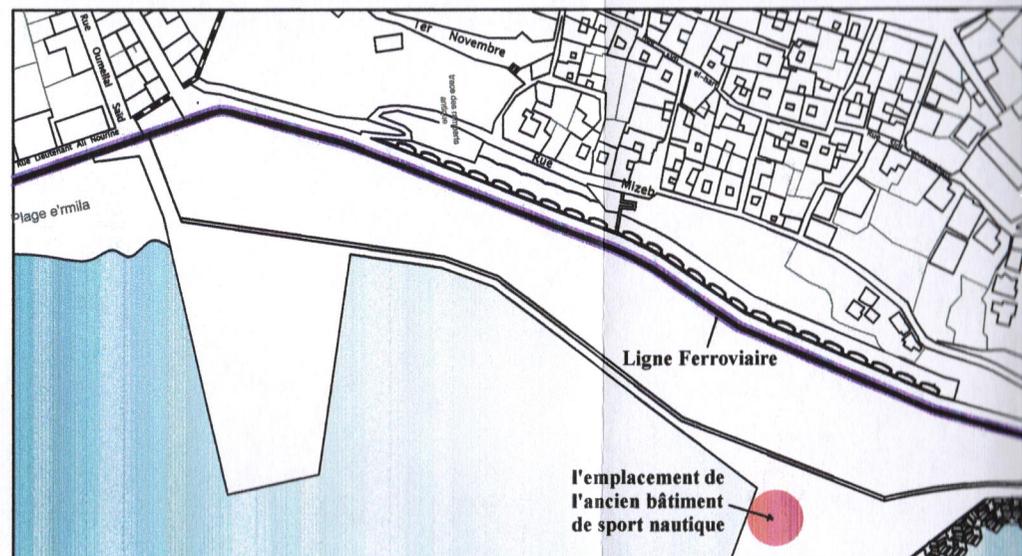
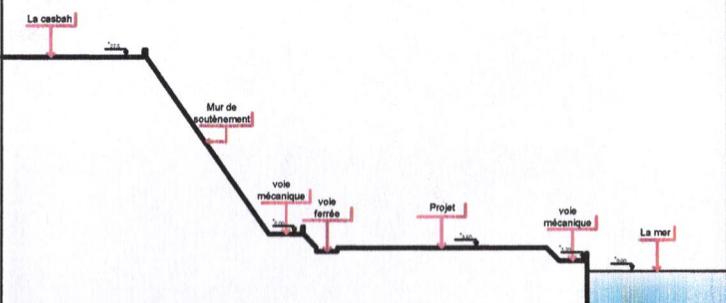
5.3. La proposition urbaine : (Principes d'intervention).

- Réaménagement de la zone d'intervention en port de plaisance afin d'exploiter ses potentialités touristique et commercial.
- L'animation de la zone portuaire par un projet qui va assurer les fonctions principales suivantes : «la détente et le loisir, le commerce ainsi que l'hébergement»
- Assurer la continuité visuelle vers la mer.
- Créer la continuité et rétablir la relation entre la ville et la mer à travers le franchissement des barrières physiques (une falaise de 27 m de hauteur qui sépare entre la ville et le port) en intégrant deux ascenseurs urbains qui vont assurer cette relation.
- Aménager une promenade au bord de la mer.

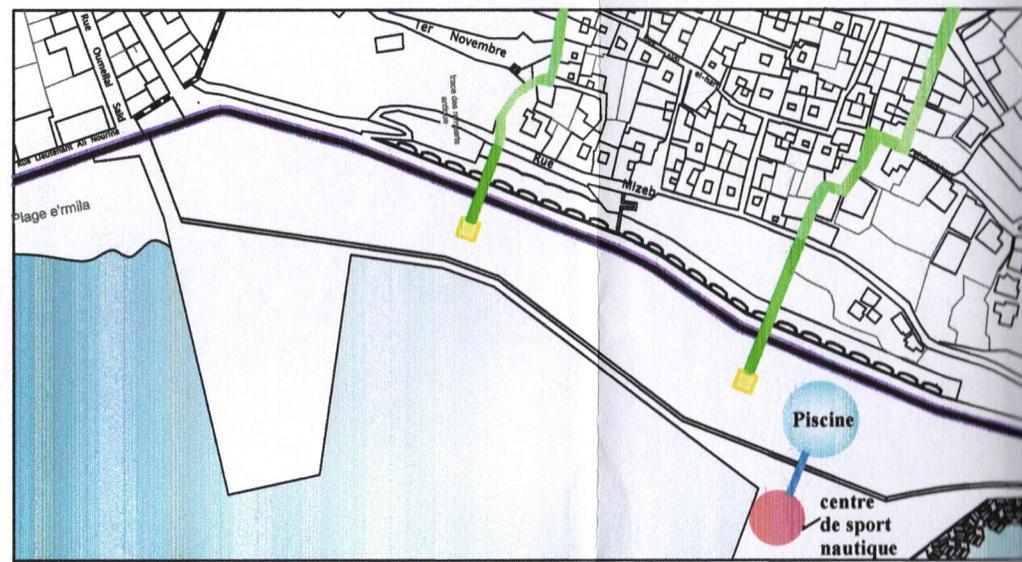
L' état actuelle de site d'intervention.

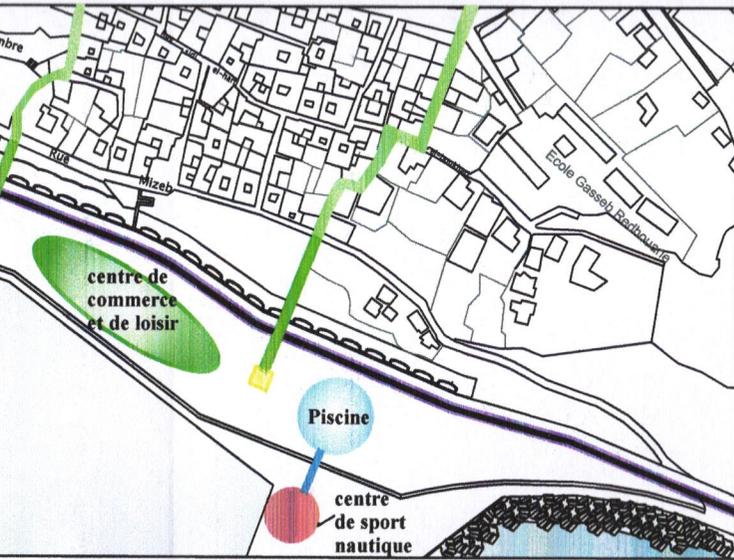


Coupe schématique transversal sur le site d'intervention

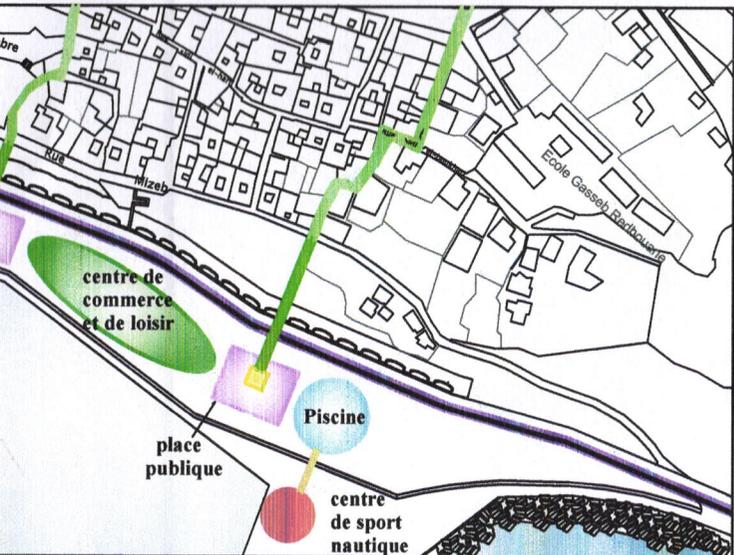


① Réhabilitation de ligne ferroviaire existante ainsi que le bâtiment de sport nautique.

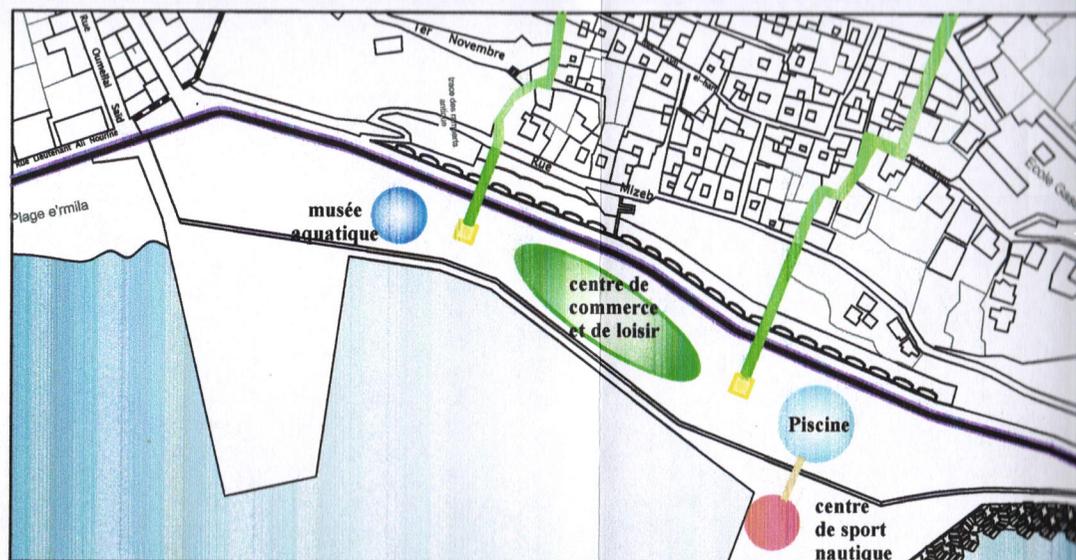




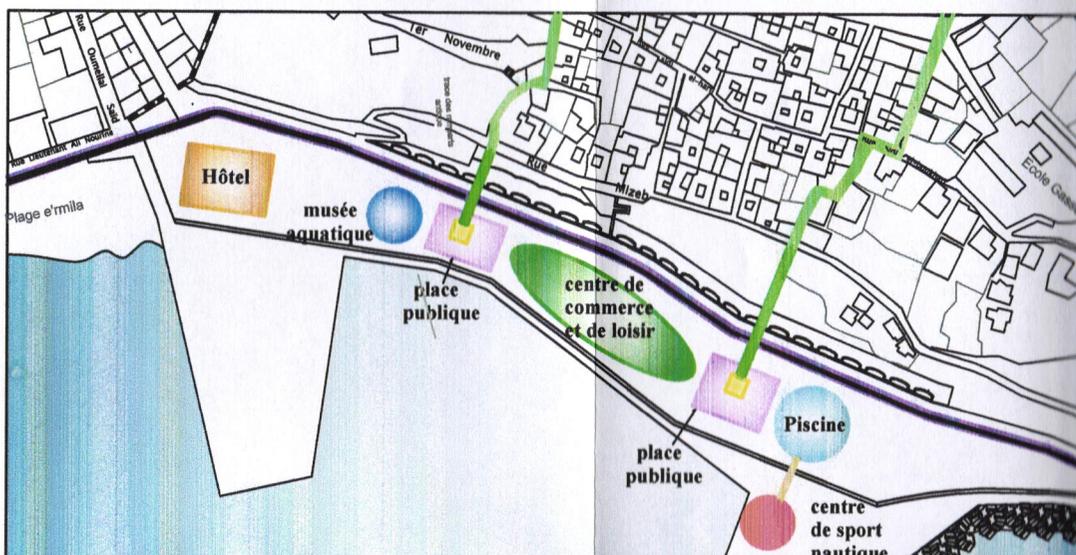
trale situer entre les deux ascenseurs et qui va
activités commerciales et de loisir.



s entités de projet par des places publique(intégré les
ur), le rôle de ces places est d'assurer la liaison entre les



⑤ l'intégration d'une entité minérale qui prend la fonction d'un musée aquat



⑦ Ajouté une entité qui prend la fonction d'un hôtel (à l'emplacement de l'anc
démoli), pour répondre au programme proposé précédemment et qui pr

ensemble de projet se développe le long du port et épouse la forme de terrain. Dans sa forme globale, il se fait à l'architecture balnéaire.

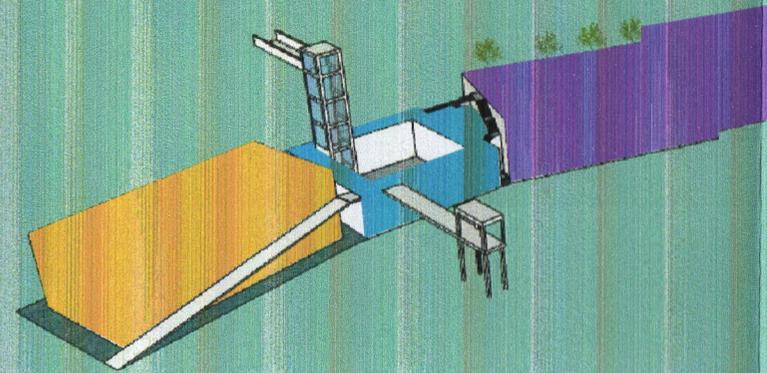
L'organisation de projet obéit au principe de la hiérarchisation des entités et des fonctions; sur le plan vertical:

- le projet répond à la problématique principale (comment rétablir la relation ville mer) par des assesseurs urbains qui franchissent la barrière naturelle et relient la ville, la casbah précisément avec le port. ces assesseurs font partie de notre projet et aboutissent à l'intérieur des places publiques.
- le projet est réduit dans son développement vertical afin de l'intégrer au paysage du centre historique.

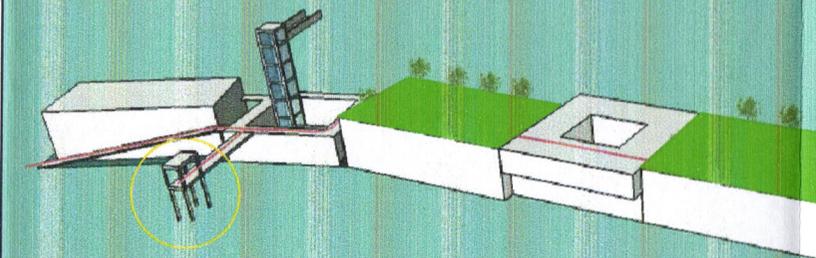
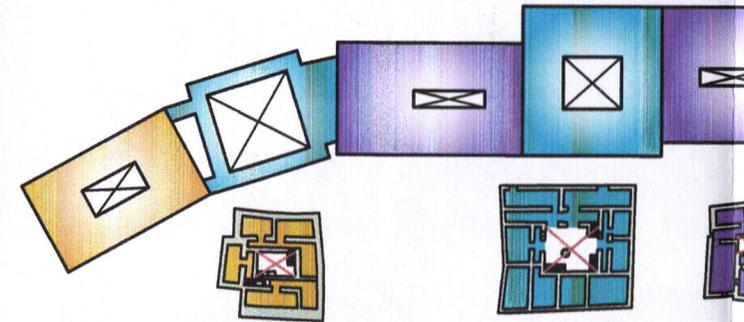
sur le plan horizontal :

- le projet regroupe les fonctions suivantes : le commerce, la détente et le loisir.
- le programme de projet est divers en termes de fonctions. on a proposé d'intégrer des activités en relation avec le site (le port), créer des entités minérales (l'eau comme élément principale) est l'idée de base (entité piscine; entité centre de sport nautique; entité musée aquatique).
- la partie centrale de projet est réservée pour accueillir les activités publiques commerciales comme les espaces de consommation...etc, afin de créer un échange et de la communication.
- l'articulation entre les entités se fait par des places publiques, qui vont créer la liaison manquante entre les entités et offrir un champ d'échange fonctionnel.
- le projet intègre une petite gare ferroviaire née de l'idée de la réhabilitation de la ligne ferroviaire, elle longera la ligne côtière de la ville de Dellys sur dizaines de kilomètres.
- le projet s'inspire dans son organisation de l'association des maisons représentatives de la casbah dont l'élément central prend une place importante dans la construction.
- la relation horizontale est renforcée par une promenade piétonne le long du projet et un jardin terrasse intégré dans la partie centrale ainsi que des balcons (c'est les extensions des places publiques pour casser l'effet de longueur de la promenade et profiter de la vue)

Voltmètre Primaire



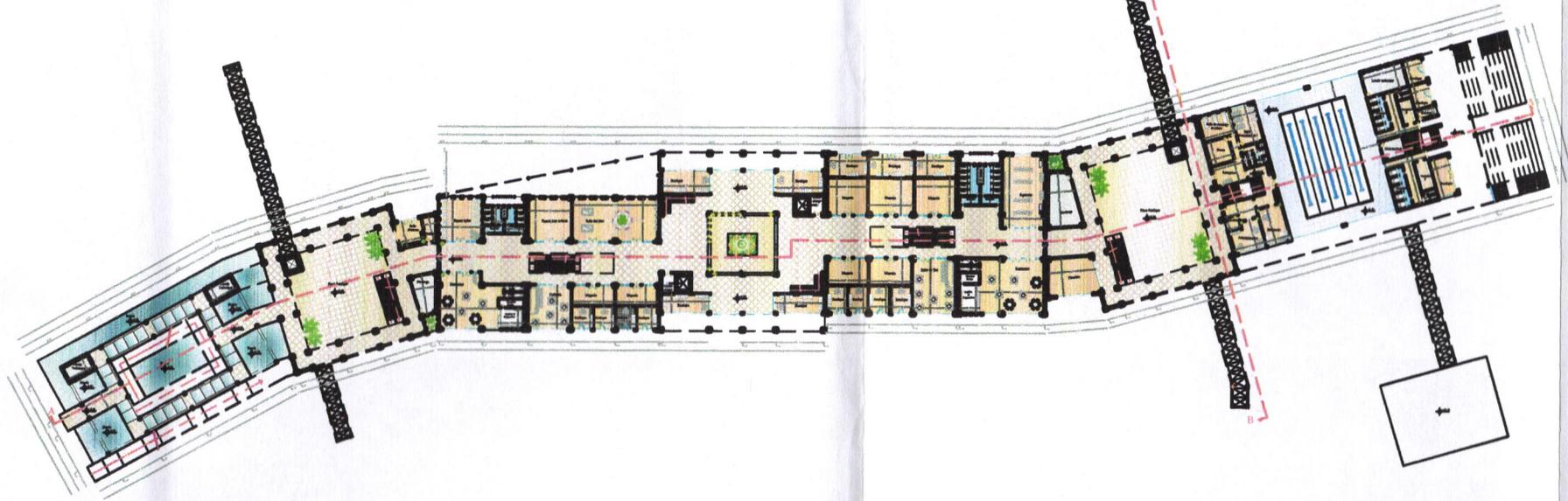
L'inspiration par les maisons de la Casbah



- promenade piétonne
- terrasse jardin
- balcons

DOSSIER GRAPHIQUE

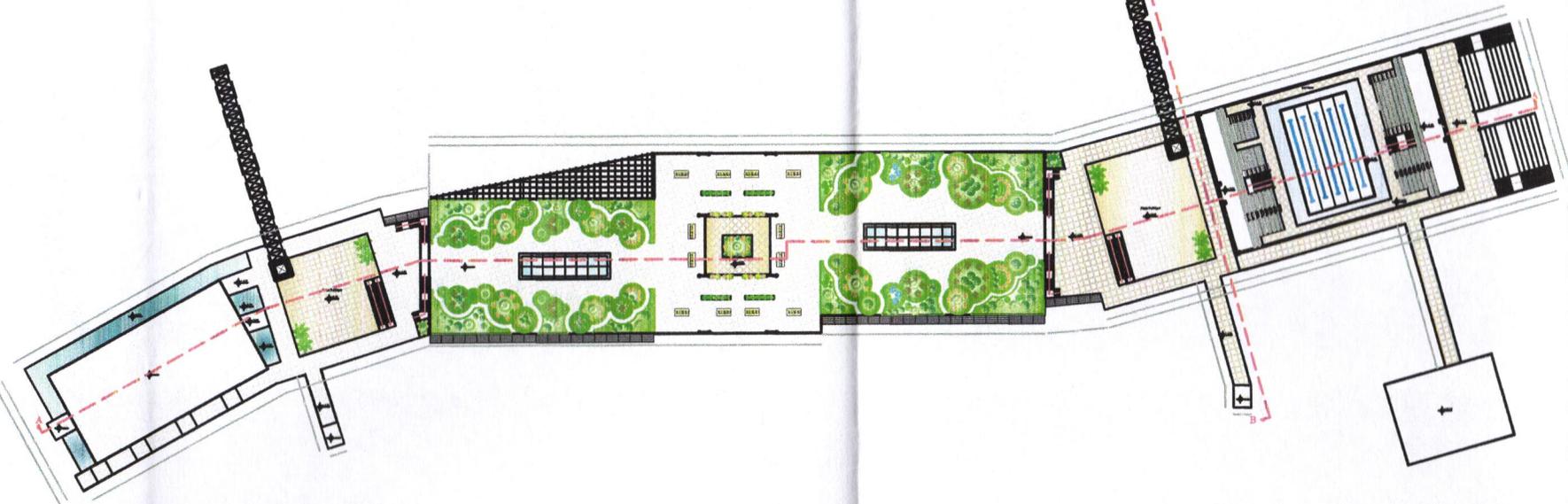
PLAN DE REZ DE CHAUSSEE



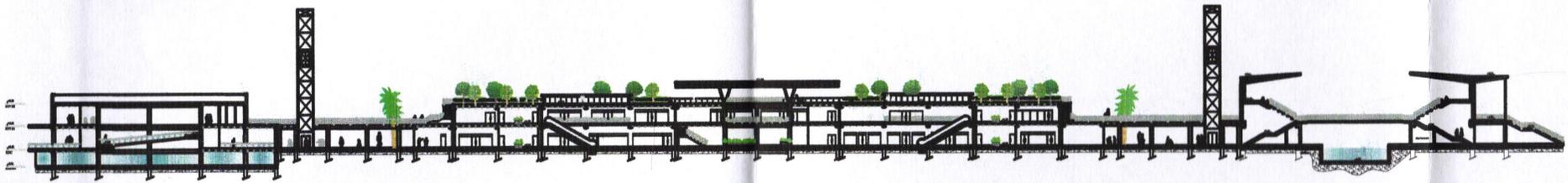
PLAN DE 1er ETAGE



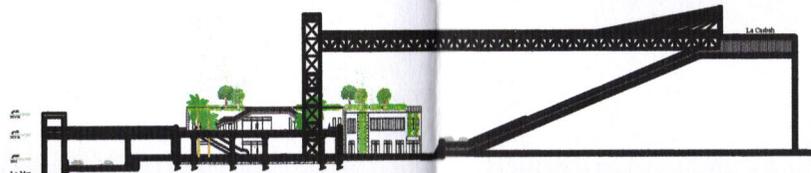
PLAN DE 2eme ETAGE



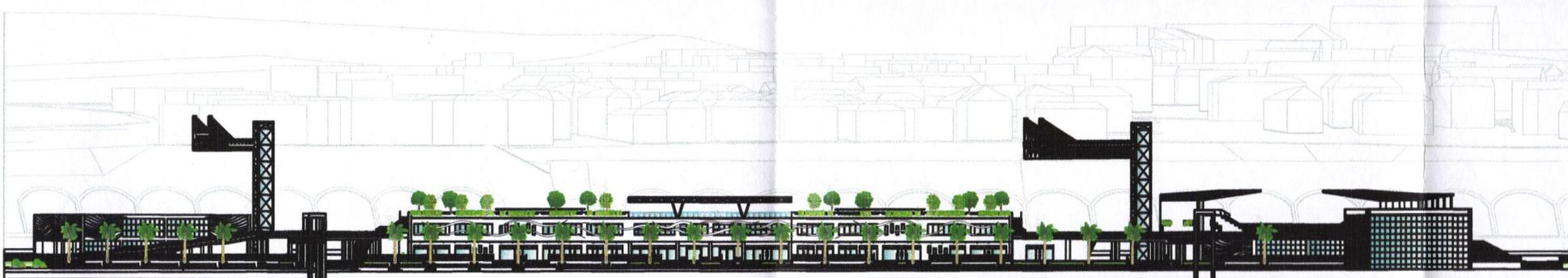
COUPE - A A -



COUPE - B B -



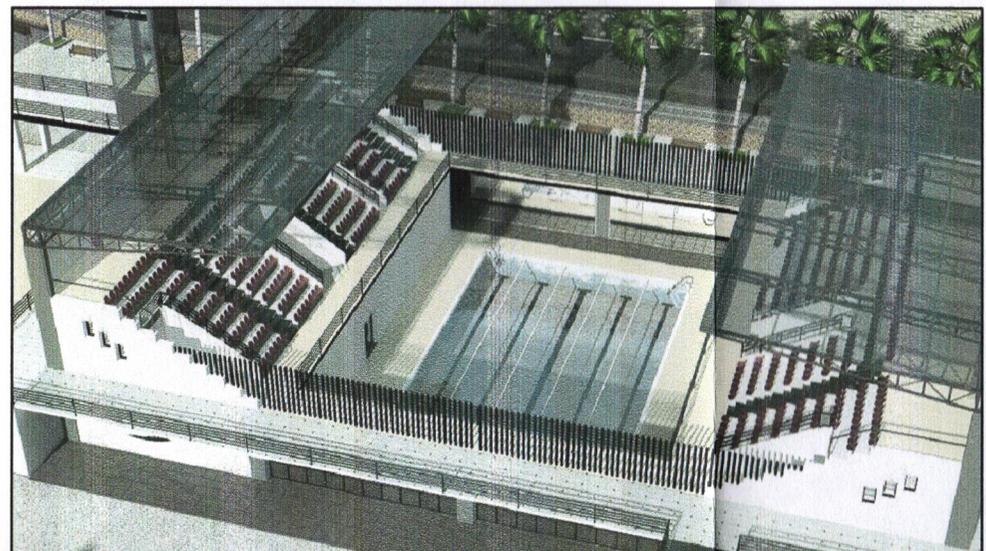
FAÇADE URBAINE PRINCIPALE



FAÇADE URBAINE POSTERIEURE :



LA VOLUMETRIE :



-Conclusion:

Avant d'intervenir sur la ville de Dellys, une analyse urbaine à différentes échelles est établie dans le but d'atteindre un moment de compréhension de l'ensemble structurel, à travers:

- l'examinassions du territoire de Dellys (La Grande Kabylie Occidentale).
- l'étude de processus de formation et de transformation de la ville de Dellys a travers l'histoire, ce que permet la stratification du bâti.
- l'analyse des caractères du bâti a fin de reconnaître et de classifier l'organisme bâti selon sa typologie.

Après avoir déterminé les problématiques générales de la ville de Dellys, une proposition d'aménagement est proposée.

Les projets faisant partie du schéma de structure proposé s'inscrivent dans le cadre de la problématique de requalification des parcours transversaux et de parcours longitudinal, dans le but d'assurer la continuité et de relier les différentes entités morphologiques et urbaines. Ainsi pour établir une relation ville mer dans le sens transversal et franchir les barrières naturelles et artificielles existantes.

Notre projet se développe le long du la zone portuaire, et répond à la problématique principale (comment établir la relation ville-mer) à travers l'intégration des ascenseurs urbains qui franchissent la barrière naturelle et relie la ville avec le port.

Aussi pour animer la ville et la zone portuaire précisément, nous avons opté pour adopter un programme d'activités et de fonctions en relation avec la mer, à travers la récupération de centre de sport nautique, la création d'une piscine et d'un musée aquatique. Aussi l'aménagement des places publics et la création des espaces commerciaux.

A travers cette conception nous avons constitué un instrument de contrôle pour améliorer la qualité architecturale et urbaine de la ville de Dellys.

Conclusion générale :

L'intervention urbaine sur un centre historique requiert une connaissance profonde du Processus de formation et de transformation du tissu urbain et des structures bâties.

L'acquisition de cette connaissance de stratification sera le fondement sur lequel s'appuiera toute intervention dans un cadre précis (la reconversion de la zone portuaire de la ville de Dellys) dans le but d'assurer la continuité entre le port et la ville. Pour ce la, une recherche bibliographique initiée sur la relation ville-mer, la ville portuaire et son dysfonctionnement, ainsi que la reconversion des friches portuaire, basée sur des études menées par des spécialiste.

En se référant à l'approche typo morphologique, une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys (objet d'étude), est effectué à multiples échelles. Ensuite, nous avons déterminé les problématiques générales, afin de proposer un plan aménagement a l'échelle de la ville pour assurer la continuité entre les différentes entités morphologiques et urbaines.

Notre projet se développe le long du la zone portuaire, et répond à la problématique principale (comment établir la relation ville-mer), aussi pour requalifier la zone portuaire et améliorer la qualité architecturale et urbaine du la ville de Dellys.

Bibliographie :

Les ouvrages :

- Aurore JORIS, ODIT France, Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance, 2008.
- COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003.
- Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFEI, Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000.
- Hoyle, B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988.
- MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Reprint de la ETH-Z, Zurich, 1986.
- Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994.
- P. Gras, Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010.
- R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». les villes moyennes, espace, société, 1997.

Les revues :

- Colette Renard-Grandmontagne, Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006.
- Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : *Norois*. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.
- Simon Edelbutte, Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48 / 1-2 | 2008.

Mémoires et thèses :

- Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.

Les conférences :

- J.ABD ELKAFI, « la dimension patrimoniale de la ville historique et le cadre institutionnelle de la sauvegarde » (actes du colloque), « patrimoine et développement durable dans les villes historique du Maghreb contemporain », Fès 2003.
- VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities & Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes.

Organisations :

- Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001.
- Organisation des Etats-Unis.

Annales :

- Chaline Claude. La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles. In : Annales de Géographie. 1988, t. 97, n°544. pp. 695-715.
- Chaline.C. Les annales de la Recherche Urbaine, n° 55-56, p 83-84.
- Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : Norois. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.

Les références des illustrations :

- Figure01 : « guide de la route Michelin », Algérie-Tunisie. Thèse de magister de Mr.Bougdal.
- Figure02: www.google earth.com.
- Figure03 : <http://www.valencia 2007.com>.
- Figure04 : www.google image.com.
- Figure05, 06, 07,08 : Institut national de cartographie.
- Figure09, 10, 11,14 : Mémoire des étudiants de5eme année soutenu par Mr.BOUGDAL, 2013.
- Figure12 : M.A.Visbec.
- Figure13, 14, 15,16 : URTO Tizi Ouzou.
- Figure17 : Revision du P.D.A.U de la ville de Dellys Phase n°1, U.R.T.O (Tizi Ouzou).