

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



Master 2 ARVITER

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Centre de recherche de biodiversité urbano-marine

Etudiantes :
BOUCHIKH Meriem
HAMDOUD Sarra

Encadreur:
Mme. HADJI. Quenza
Co-Encadreur:
Mlle. HADJI. Meriem.L

A.U
2014-2015

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions Allah de nous avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles aux quels nous avons dû faire face tout le long de notre cursus universitaire, et pour réaliser ce modeste travail.

Le grand Merci est destiné à nos très chers parents pour leur soutien et pour avoir mis à notre disposition les conditions nécessaires à notre réussite, que Dieu les garde et les protège, nous remercions également nos sœurs et nos frères et tous nos amis qui nous ont soutenu et aidé.

Nous tenons à exprimer nos remerciements à notre promotrice Mme HADJI. KENZA qu'elle nous a orienté par ses conseils tout le long de notre travail.

On voudrait témoigner notre profonde reconnaissance à l'équipe du bureau d'études SLIMANI.S surtout Mr. MAKHLOUFI. N pour leur sympathie, leur coopération professionnelle, et toutes les connaissances qu'il nous a transmit.

Je ne pourrais terminer ces remerciements sans rendre un hommage avec insistance à toute l'équipe de l'institut d'Architecture de Blida.

Enfin, nous adressons nos sincères remerciements à tous nos proches ainsi que ceux qui nous ont toujours soutenu et encouragé de près ou de loin au cours de la réalisation de ce mémoire.

En espérant que ce mémoire soit le reflet de la bonne formation que nous avons reçue.

Merci tous

Dédicace

D'abord et avant tout je remercie Dieu Le Tout Puissant à qui je m'en remets pour me guider et m'éclairer dans mon travail et qui ma donné la puissance et la patience pour atteindre mes objectifs.

A mes parents dont les efforts m'ont permis de m'épanouir et d'entreprendre de nobles études. Ils m'ont encouragé et montré la voie de la rigueur et de la discipline dans le travail et m'ont accompagné durant toutes mes années d'études.

A mes sœurs Sarah et Selma et mon frère Tarek qui m'ont soutenu surtout dans les périodes difficiles.

A ma sœur et copine de travail Sarra pour sa patience et sa compétence et pour les belles années qu'on a passé ensemble.

Dédicace particulier à tous les membres de ta petite famille "HAMDOUD"

A mes précieux amis qui se reconnaître pour m'avoir soutenu et encouragé à persévérer pour la finalisation de ce mémoire, en particulier : Djodji, Lilia, Yacine, Midou, Islam, Rabah, Oussama, Karim, Taki, Biba, Khalissa, vous avez su rendre mes années inoubliables et pleines de beaux souvenirs.

A tous se qui m'aime et je l'aime, à tous ceux et toutes celles qui me connaissent, à tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer

Merci 

Dédicace

J'ai l'immense plaisir de dédier ce modeste travail à :

Mes très chers parents qui m'ont éclairé le chemin et qui j'espère y verront une petite compensation et reconnaissance envers ce qu'ils ont fait d'incroyable pour moi. Aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que vous méritez, que Dieu vous garde et protège. Et vous rend heureux comme vous m'avez rendu heureuse.

Dédicace particulier à mon adorable Simon, mes adorables sœurs : Soussou, Hiba, Kamou et Houda, et à mon frère : Zohir, et à qui je souhaite beaucoup de courage et de bonheur dans leurs vies personnelles et professionnelles.

Une pensée à ma très cher grande-mère allah yarhamha qui a toujours était présente à coté de moi, et qui n'a pas cessé de prier pour moi.

A mes très chers : Kenzou, sissou et surtout le petit "Yassou".

A ma sœur binôme "Moum" que je l'adore infiniment, en souvenir de nos éclats de rire, des bons moments et des nuits blanches. En souvenir de tout ce qu'on a vécu ensemble. J'espère de tout mon cœur que notre amitié durera éternellement.

Dédicace particulier à tous les membres de sa petite famille "BOUCHIKH"

Je remercie aussi mes chers amis particulièrement : Bobo7, Ouss, Midou, Islam, Takai et Biba qui sont devenus frères et sœurs pour moi, vous avez su rendre ces années inoubliables et pleines de bons moments.

Pour finir j'adresse mes remerciements à tous ceux et toutes celles qui me connaissent et qui m'aiment, à tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer

Merci 

TABLE DES MATIERES

Résumé.....	I
Remerciement.....	II
Dédicace.....	III
Dédicace.....	IV
Table des matières.....	V
Listes des illustrations graphiques et tableaux.....	VI
CHAPITRE 1 : CHAPITRE INTRODUCTIF	
1.1 INTRODUCTION	1
1.2 PROBLEMATIQUE GENERALE DU MASTER ARVITER.....	2
1.3 CAS D’ETUDE.....	5
1.4 PROBLEMATIQUE DU SITE.....	5
1.5 PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	6
1.6 STRUCTURATION DU MEMOIRE.....	8
CHAPITRE 2 : CONCEPTS, DEFINITIONS, ET MUTATIONS DES VILLES PORTUAIRES	
2.1 INTRODUCTION	9
2.2 LES CAUSES D’EVOLUTION DE LA RUPTURE VILE/MER.....	10
2.3 LES CONSEQUENCES.....	13
2.4 VERS UNE RECONNEXION VILLE/PORT.....	14
2.4.1 Typologie des différents mouvements de reconversion de <i>waterfront</i>	14
2.4.2 Etude des exemples	15
2.5 CONCLUSION.....	21
CHAPITRE 3 : CAS D’ETUDE	
3.1 PRESENTATION DU TERRITOIRE ALGEROIS	23
3.2 PRESENTATION DE LA VILLE D’ALGER.....	23
3.3 ANALYSE TERRITORIALE.....	24
3.3.1 Phase I.....	24
3.3.2 Phase II.....	24
3.3.3 Phase III.....	24

3.3.4 Phase IV.....	25
3.4 LA LECTURE DE L'ORGANISME URBAIN D'ALGER.....	27
3.4.1 Phase I : Formation de la ville intramuros.....	27
3.4.2 Phase II : Dédoulement de la ville extramuros.....	28
3.4.3 Phase III : Conurbation des quartiers.....	30
3.5 LA LECTURE DE L'AGREGAT (TISSU URBAIN) D'ALGER.....	32
3.5.1 La ville à l'intérieur des murailles.....	32
3.5.2 La deuxième muraille.....	35
3.5.3 En dehors des murailles.....	36
3.5.4 En dehors des murailles (quartier d'El Hamma).....	37
3.5.5 Synthèse.....	40
3.6 LA LECTURE DU TYPE BATI ALGEROIS.....	41
3.6.1 L'époque précoloniale.....	41
3.6.2 L'époque du 19 ^{ème} siècle	43
3.6.3 L'époque du 20 ^{ème} siècle.....	44
3.6.4 L'époque des grands ensembles.....	45
3.7 SYNTHESE GENERALE.....	46
3.8 LE PROJET.....	47
3.8.1 Présentation du quartier.....	48
3.8.2 Les problèmes.....	49
3.8.3 Élaboration du schéma de principe	52
3.8.4 Conclusion.....	53
3.8.5 Proposition du CNERU.....	53
3.8.6 Elaboration du plan d'aménagement.....	55
3.8.7 Le projet architectural.....	57
ANNEXES :	
Annexe 1 : Aperçu historique.....	i
Annexe 2 : Coupe schématique du Boulevard Med BELOUIZDAD.....	ix
Annexe 3 : Coupe schématique du Boulevard Boualem ROCHAI.....	x
Annexe 4 : Coupe schématique du Boulevard Hassiba B.BOUALI.....	x
Annexe 5 : Diachronie d'El Hamma.....	xi

Annexe 6 : Les relevés.....	xiv
Annexe 7 : Le port d'Alger en 1930.....	xviii

CHAPITRE 1

1.1 INTRODUCTION :

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes portuaires à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt dû à une remise en question d'une conception classique et figée de la ville –portuaire.¹ Ces cités portuaires, parce qu'elles sont parmi les villes les plus directement confrontées à la mondialisation, s'affirment comme un lieu privilégié pour l'analyse des nouvelles coopérations et subjectivités qui naissent aujourd'hui de l'établissement des relations entre le mondiale et le local.²

La nécessité de déceler les raisons, les conséquences des différentes mutations que connaît la ville portuaire, semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique, la question n'est pas résolue et la ville portuaire continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines, puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.³

Les ports forment les organes vitaux de l'économie et requièrent un réseau de coopération et une chaîne de solidarité. Si l'on cherche une image, on peut dire que les ports sont en quelque sorte l'épicerie pour le village, ainsi qu'ils posent localement de plus en plus de problèmes aux aménageurs.

La ville d'Alger et son port ne fait pas l'exception, que nous essayons de dépoussiérer tout en restant dans une logique globale, puisque l'élément réunificateur des villes portuaires est sans doute la mer. Ainsi, l'intégration de l'eau en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux schémas d'aménagement.⁴

Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces cités portuaires. Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de

¹ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 352.

² Baudouin. T ; Collin. M ; Prélorenzo. C, Urbanité des cités portuaires, L'Harmattan, France.

³ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, P 1.

⁴ BOUBACHA Emmanuel, Ville et Port ; City and Port, Association internationale Villes et Ports (AIVP), 1997, Paris, P 17.

projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.⁵

La réconciliation de la ville avec son port, demeure inévitable et l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont Alger souffre, donc la recomposition ville-port sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires recomposées dans le monde, ce qui permettra l'ouverture de la ville vers la mer et puis vers tout le monde.⁶

1.2 PROBLEMATIQUE GENERALE DU MASTER ARVITER :

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

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

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

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

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

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

⁵ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 2.

⁶ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 5.

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

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

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

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

C'est seulement en respectant ces constantes structurelles et ces spécificités territoriales qu'un habitat durable peut être envisagé, à travers la reconnaissance de l'apprentissage ancestral des sociétés qui nous ont précédés, de leurs productions spontanées qui ont répondu à des besoins précis sans causer de dommages aux ressources naturelles et sans mettre en danger l'évolution des générations futures.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dr. BOUGHERIRA – HADJI Quenza.

1.3 CAS D'ETUDE :

Notre choix s'est porté sur le quartier d'El-Hamma car son évolution urbaine présente une problématique intéressante à étudier, étant un pôle de croissance qui favorise l'extension de la ville vers l'Est. Sa naissance était conditionnée par celle du parcours synthétique et qui correspond à la quatrième phase de processus d'occupation du territoire Algérois, elle est liée au premier noyau élémentaire de la ville d'Alger qui s'est prolongée à travers le parcours Bâb El Oued – Bâb Azzoun.

Dû à sa position stratégique sur les deux axes territoriaux structurants de la ville d'Alger :

- Le parcours matrice : l'axe de Laghouat (l'actuel Mohamed Belouizdad).
- Le parcours périphérique : l'axe de Constantine (c'est le prolongement de l'axe territorial actuel rue Hassiba Ben Bouali).

La plaine du Hamma était à caractère purement agricole, elle était considérée comme une périphérie de la ville mère, elle abritait par la suite des activités industrielles hétérogènes à travers la présence d'usines, d'hangars et de dépôts. ⁷Il se trouve en périphérie, entre la polarité du 1^{er} Mai et l'anti-polarité définie par le jardin d'essai.

Son port a toujours représenté comme l'une des polarités importantes de la ville, mais qui empreinte une relation négative avec la mer.

1.4 PROBLEMATIQUE DU SITE (UNE RUPTURE ENTRE LA VILLE ET LA MER):

Les villes portuaires perdent aujourd'hui leurs relations avec la mer et la valeur de leurs fronts d'eau qui ont constitué une interface figée en contact spatial avec leurs ports. ce qui nous étonne et nous incite à traiter ce sujet, c'est ce qui fait de ces villes des polémiques émergentes, des villes en poste avancé pour la mondialisation, et qui par leurs tendances à s'exposer et à s'ouvrir par leur front d'eau deviennent des vitrines maritimes. Cela vient après une étape de déclin dû à un décrochage ville/port.

⁷ Les cours de Mr. OUAGUENI. Y.

Une distanciation spatiale se crée entre mer et terre, entre liquide et solide. La transformation du port en outil et infrastructure portuaire a nécessité et a engendré des mutations physiques. Non seulement la ville perd tous contacts physiques avec le port, mais ce dernier lui coupe tout contact avec la mer, ce qui a mis la ville dans l'obligation de tourner le dos à la mer dans son processus d'urbanisation.

D'une manière plus spécifique et à une échelle micro, Alger ne fait pas exception. Elle est le terrain de bataille entre la ville et le port, son destin était lié à celui de son port, la préférence de l'un se faisant toujours au détriment de l'autre. Actuellement ils souffrent d'un décrochage flagrant, exprimé par une distanciation spatiale croissante entre espace urbain et infrastructure portuaire. Ajouter à cela, le port d'Alger, son remplacement et sa délocalisation se montrent proches et comme un avantage pour les futures relations urbano-portuaires pour Alger.

Ce clivage nous amène à nous demander:

- 1/ Comment le clivage ville/port se manifeste-t-il dans le cas d'Alger ?
- 2/ Comment matérialiser et renforcer la liaison ville/mer ?
- 3/ Comment peut-on assurer la continuité, la cohérence de l'ensemble de reconquérir le port et de le redonner à sa ville afin de reconnecter et d'ouvrir ville sur la mer ?

- LES HYPOTHESES :

Les hypothèses concerneront un ensemble de rapports entre différents phénomènes. Donc, on supposera qu'un certain phénomène est la cause d'un autre, ou qu'il en est une conséquence.

Donc, nos hypothèses s'ordonnent comme suit :

Le clivage ville/port est supposé être la source principale de la dégradation de la ville et de l'inefficacité du port. Donc, le port dégrade la qualité de vie en ville, et la ville rabaisse les performances économiques du port.

En effet, La recomposition ville/port est l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont Alger souffre.

1.5 PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE :

Avant tout, tout travail bien fait, doit se baser sur un concept théorique. Notre travail s'appuie sur le support théorique de « l'approche morphologique de la ville et du territoire », élaborée durant les années 1950 par SAVERIO MURATORI et son disciple GIANFRANCO CANIGGIA, plus les cours théoriques d'atelier.

SAVERIO MURATORI, architecte et historien italien des années 50, participe au mouvement qui critique le mouvement moderne dont il observe les insuffisances vis-à-vis de la question des centres historiques, porteurs des qualités qui manquent à la ville contemporaine : enracinement, mémoire collective, génie du lieu... ».⁸

Définition de l'approche Muratorienne :

MURATORI et ses disciplines ont mis à profit une méthode qui n'est pas d'élaborer un modèle de ville idéale, ni de construire un bel environnement mais de chercher à améliorer après la compréhension de la structure de la ville existante, de saisir son organicité à travers la lecture.

On peut définir l'approche Muratorienne comme étant une : « proposition de requalification de la discipline architecturale, en faisant la connaissance spécialisée des aspects formels de l'environnement construit, c'est-à-dire une morphologie du territoire ».⁹

L'approche morphologique de la ville et du territoire, prend obligatoirement la réalité concrète pour la comprendre dans ses processus opératoires en cherchant à récupérer la tradition d'un savoir pratique qui s'est persisté au-dessous de la crise, en mettant en évidence le rapport entre le type des édifices et la morphologie urbaine.

Pour cette raison, il faut regarder la ville comme étant une totalité et l'observer dans ses différentes échelles de structure : le territoire, la ville, le quartier et l'édifice, sachant que « chaque organisme (maison, îlot, quartier,

⁸ Caniggia Gianfranco, L'approche morphologique de la ville et du territoire, lecture de Florence, Institut supérieur d'architecture Saint Luc, Buxelles, 1994, P9.

⁹ Malfroy Sylvain, IL'approche morphologique de la ville et du territoire, lecture de Florence, Institut supérieur d'architecture Saint Luc, Buxelles 1994, P10.

ville, territoire) se trouve être à la fois l'aboutissement et le point de départ d'un processus formateur chaque organisme contient des éléments d'échelle inférieure et est contenu dans un organisme d'échelle supérieure ». ¹⁰

Selon cette approche:

- Au 1^{er} niveau: le bâtiment est regardé, non comme un objet isolé, mais dans son rapport aux espaces non bâtis: la parcelle, les espaces publics.
- Au 2^{eme} niveau: le regroupement des parcelles amène à considérer la structuration caractéristique des éléments du tissu selon leur emplacement dans la ville, selon la période de leur formation et selon les modalités de leur croissance.

De ces analyses, on peut tirer 3 leçons essentielles:

- 1) Le type ne caractérise pas en dehors de son application concrète.
- 2) Le tissu urbain à son tour ne se caractérise pas en dehors de son cadre.
- 3) L'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissance à partir d'un état antérieur. ¹¹

« La typomorphologie est plus qu'un instrument de classification, de lecture et de projection, elle est une attitude qui permet de découvrir un aspect ordonnateur de l'activité humaine. » ¹²

Les différentes échelles d'analyse typomorphologique.

La méthode est constituée de quatre échelles:

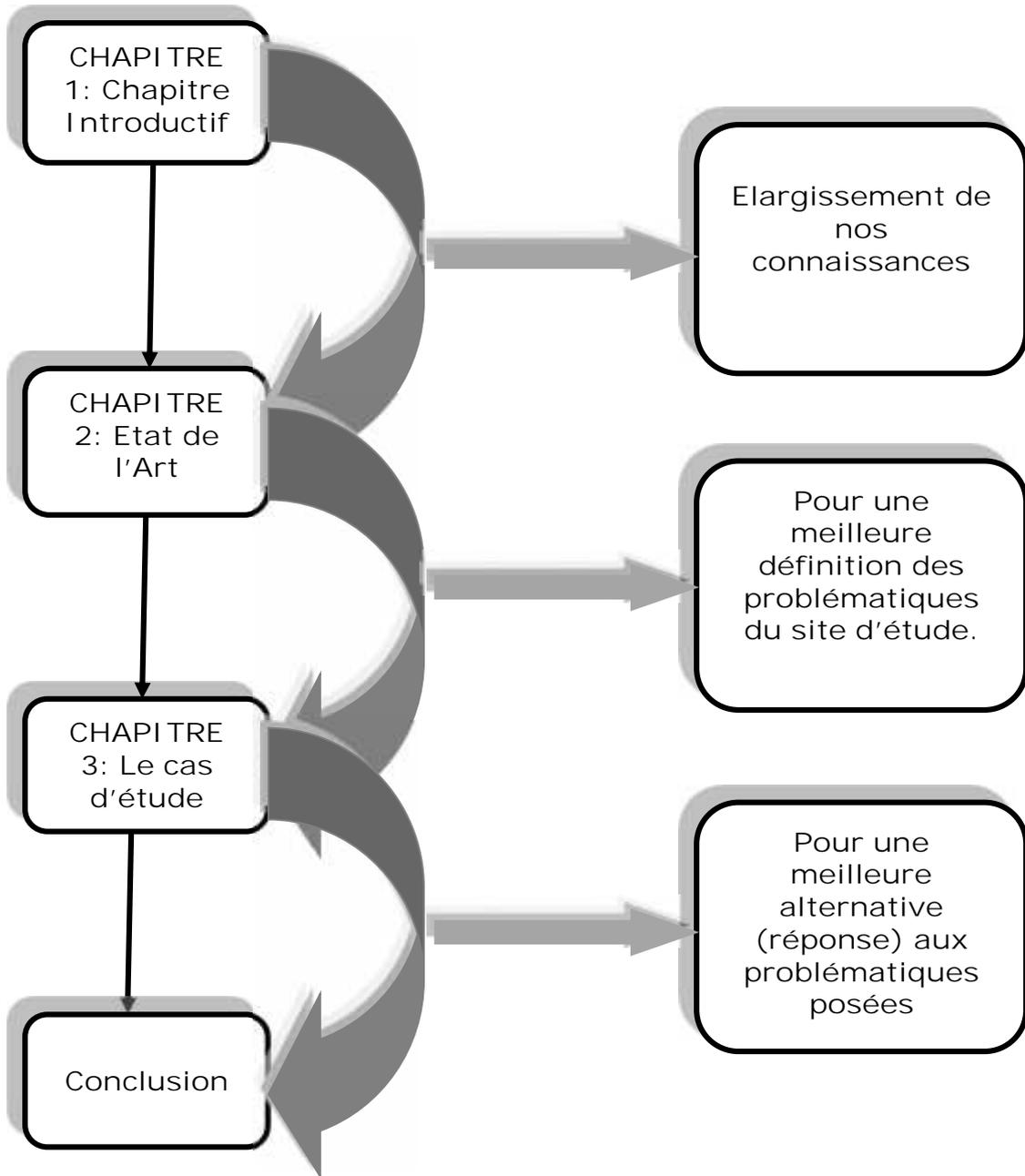
- La lecture territoriale.
- La lecture de l'organisme urbain.
- La lecture du tissu urbain et de l'agregat.
- La lecture de la typologie du bâti.

¹⁰ Idem, P11.

¹¹ Caniggia Gianfranco, L'approche morphologique de la ville et du territoire, lecture de Florence, Institut supérieur d'architecture Saint Luc, Buxelles, 1994, P11.

¹² Dr. HADJI.Q, Le Processus Evolutif de Villes Algériennes : un Phénomène de Nature Typologique, Thèse de Doctorat en science, EPAU, p170.

STRUCTURATION DU MEMOIRE



CHAPITRE 2

2 CONCEPTS, DEFINITIONS, ET MUTATIONS DES VILLES PORTUAIRES :

2.1 INTRODUCTION:

Dans un premier temps, un bilan théorique est proposé afin d'éclaircir les différentes opinions au sujet des relations ville-port. Ensuite, et pour éclairer cette question nous nous sommes intéressées aux changements et aux causes d'évolution qui ont marqué cette relation, ainsi aux problèmes causés par ce découplage entre la ville et la mer.

Le rôle de la ville portuaire dans l'espace géographique est pourtant clair, il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994), un « point-clé de l'organisation de l'espace » (S.D. Brunn et J.F. Williams, 1983), une « ville-nœud de communication » (J. Bastié et B. Dézert, 1980) où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises (R. Brunet, 2001). On va retrouver au sein de la ville portuaire le triptyque d'André Vigarié (1979) qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le « triangle magique » qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville (A. Frémont, 1996). Cela mène à des débats houleux sur le rôle réciproque des fonctions urbaines et portuaires.

Comme il est constaté, la ville portuaire n'est pas un élément homogène, mais elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance: ville et port. Les rythmes de la ville portuaire sont ceux du port, car non seulement il se présente comme son organe vital. Comme le note J.L. BONILLO (1992) le destin du port engage celui de sa ville. L'essor de cette dernière ou son déclin est aussi bien souvent celui de son port.¹

Aujourd'hui, la plupart de ces villes portuaires et Alger en exception souffrent d'un phénomène de distanciation, ce que les chercheurs et les spécialistes de la question appellent « rupture » ou « divorce » entre la ville et son port.

¹ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 1.

Cette distanciation entre la ville et le port est connue sous le concept du clivage ville/port synonyme d'une division spatiale et fonctionnelle des espaces urbains et portuaires.² Elle est encore définie comme un ensemble de ruptures des liens entre les deux entités et qui touchent de différents aspects.³ En d'autres termes, c'est un ensemble de ruptures matérielles additionnées au fil du temps, or, nous pouvons également les appeler « des ruptures tape-à-l'œil », et d'autres ruptures immatérielles, qui présentent des symptômes abstraits, qui touchent des domaines d'ordre institutionnel, culturel ou même spirituel.⁴

CHALINE Claude souligne qu'elle se place entre la ville et la mer comme étant une coupure physique visuelle, psychologique entre la ville et l'eau.⁵

2.2 LES CAUSES D'EVOLUTION DE LA RUPTURE VILLE /MER :

Pour mieux comprendre la coupure entre la ville et le port, il est nécessaire d'étudier l'évolution de cette relation à travers l'histoire, ainsi que l'origine des changements qui l'a subit.

Avant le XIX^{ème} siècle, la ville et le port sont fortement imbriqués l'un dans l'autre, et ils ont formé une entité spatiale claire et bien définie. Puis on serait passé d'une relation organique dans les premiers temps de la formation de la ville portuaire à une progressive distanciation entre la ville et le port. Ce clivage ville/port, est une conséquence historique que la ville portuaire a subie par la révolution industrielle vers la fin du 19^e siècle, comme l'a note CHALINE Claude : « Le système ville-port, a atteint son degré maximal de complexité durant la révolution industrielle et ses prolongements, jusqu'aux premières décennies du 20^{ème} siècle ». ⁶ Ce phénomène qui a influé négativement sur la ville portuaire et dont certaines villes où le port est très actif continuent à le vivre à l'instar d'Alger.

Ce que nous a permis de dire que les raisons du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution

² DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 55.

³ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 97.

⁴ Idem, P 97.

⁵ CHALINE Claude, Ces ports qui créent des villes, Ed : L'Harmattan, Paris, 1994, P 25.

⁶ Idem, P 25.

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 économie.⁷

Durant la période qui a précédé les grands travaux de transformation et d'extension du milieu du 19^{ème} siècle, les villes portuaires comme Marseille ont formé avec leurs ports une entité spatiale claire et bien définie. En basculant dans l'âge industriel et ses grands bouleversements, ces villes ont connu un formidable essor mais sont entrées en même temps dans un long et inévitable processus de découpage qui l'ont conduit vers une division spatiale et fonctionnelle de son espace urbain et portuaire.⁸ Les recherches et les modèles élaborés ont également établis que la déconnexion spatiale entre la ville et le port a pris toute son ampleur dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle.⁹ Avant les années 1950-1960, la séparation entre ces deux entités était davantage physique ou topographique, induite par la construction des bassins artificiels, par la rationalisation et par l'industrialisation des activités portuaires.¹⁰ Mais les années 1950-1960 ont marqué en effet une profonde rupture.

Si les déterminants technologiques et les modalités du découplage survenu entre la ville et le port historique sont communs à la plupart des villes portuaires, chaque cas présente des particularités et il est important de spécifier la façon dont Alger et son port se sont développés ensemble puis se sont progressivement tourné le dos.¹¹

La ville d'Alger a connu un développement un peu particulier par rapport à d'autres villes du monde. Sa rupture n'était pas le résultat de la révolution industrielle (car la ville ne l'a pas connue), mais elle a été voulue et planifiée par les colons qui ont interrompu et coupé la croissance spontanée et naturelle de la ville par la création d'une typologie complètement différente.¹² Les colons en premier temps ont essayé de suivre la logique existante (suivre les parcours

⁷ César Ducruet, Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeog : European Journal of Geography (En ligne), Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 12 juin 2015. URL : <http://cybergeog.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332

⁸ DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 30.

⁹ Idem, P 56.

¹⁰ DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 167.

¹¹ Idem, P 93-94.

¹² AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 96.

importants et structurants), mais ils ont rendu la ville et le port deux camps séparés avec l'extension hors des murailles et la naissance du chemin de fer (Selon LESPES, c'est en effet, à cette époque, vers 1884, qu'il faut situer la mutation d'Alger de ville militaire en centre tertiaire important notamment grâce au développement du chemin de fer : Alger – Constantine (1887), Alger - Tizi-Ouzou – Bougie (1890), Alger – Blida – Berrouaghia (1892)), pour des raisons défensives, économiques et techniques, parce que ils n'ont pas étudié la relation ville-mer de point de vue civil, comme elle a été étudiée dans la période précédente, comme l'a prouvé DJEDOUANI RAKEM Sahar : « La première ville extra muros tracée par GUIAUCHAIN en 1846, n'a pas donné une importance particulière au port. A cette date, le port n'a pas d'impact réel sur le développement de la ville et il s'est simplement agrandi par la création du bassin du vieux port (1848-1867) et jusque-là toujours pour des fins militaires ». ¹³

A première vue, Alger et son port souffrent d'une ségrégation spatiale bien distincte car nous avons d'un côté le port qui s'embastonne derrière ses clôtures douanières avec des accès bien précis et bien surveillés dédiés au transit des marchandises (généralement via des camions transporteurs de conteneurs ou de marchandise en vrac), et de l'autre côté nous avons la ville qui s'élève d'un cran sur les arcades de Chassériau qui ont formé la première forme de rupture spatiale planifiée par les français qui ont voulu les utiliser comme socle pour la ville et espace de stockage pour le port. ¹⁴ Dans sa description de la ville, George MERCIER (1960) écrit ; « Ces travaux furent une totale réussite compte tenu d'une dénivellation de plus de 20 m par rapport aux quais. Le boulevard était non seulement une voie majeure de front de mer, mais l'architecte l'avait bâtie en créant sous cette voie d'immenses entrepôts et magasins pour les compagnies maritimes et les commerces divers qui s'ouvraient face au port et sur le large. De plus les liaisons étaient directes avec les voies de chemin de fer. Les rampes (Chasseloup-Laubat et Magenta) construites en liaison avec le port n'avaient qu'une faible pente à 3% propre

¹³ DJEDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 30.

¹⁴ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 97.

à être empruntées par les véhicules hippomobiles. Elles seront achevées en 1864 et 1866. ». ¹⁵ Ajouter à cela, ensuite par la voie mécanique (la moutonnaire) et les installations techniques annexées au port, comme les hangars de stockage et des petites industries notamment du côté de Hamma et Hussein-Dey. ¹⁶ On peut noter, par ailleurs, que les voies rapides ou pénétrantes autoroutières infranchissables comme les viaducs autoroutiers, à Marseille ou encore l'autoroute de l'Est doublée de la route de L'ALN, à Alger, sont aussi des éléments et des contraintes qui créent des ruptures ou des obstacles dans la trame urbaine et qui font perdre de la transparence ville/port. ¹⁷

A partir 1962, Alger s'est développée d'une manière forte et spectaculaire. ¹⁸ Un tournant dans l'histoire urbaine de la ville qui se manifestait par un changement de statut, un boom démographique, un booste urbain comme jamais vu, ainsi qu'un changement radical de fonction et d'économie de base. Face à ces nouvelles déterminantes, les relations ville/port s'affaiblissent et tracent un nouveau chemin, souligné par un passage d'échelle, chargé de nouveaux objectifs autonomes et sans liens entre la ville et le port. Ville et port vont entrer en clivage flagrant exprimé par une multitude de ruptures dans différents domaines. ¹⁹ Surtout les parties donnant sur mer n'ont pas été structurées ou achevées pour assurer cette relation.

Très vite, les infrastructures de la ville sont débordées, et les anciennes structures d'urbanisme sont réactivées pour terminer les nombreux chantiers laissés à l'abandon (dans le cadre du plan de Constantine 1959) et répondre, en même temps, aux nouveaux besoins des populations qui affluaient massivement de l'intérieur du pays. ²⁰

Et pour répondre aux nouveaux besoins, Alger s'étale sur sa périphérie et développe de nouvelles centralités en réalisant un certain nombre

¹⁵ MERCIER George. 1960. Le développement et les constructions de la ville d'Alger jusqu'en 1960 (en ligne). Disponible sur : <http://cerclealgerianiste2607.fr/Chapitres/Site%20Internet%20Cercle%20National/www.cercalealgerianiste.asso.fr/contenu/villes3010.htm>. (Consulté le 11/01/2015).

¹⁶ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 89.

¹⁷ DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 170.

¹⁸ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 96.

¹⁹ Idem, P 91.

²⁰ Idem, P 91.

d'équipements de prestige dans le cadre de grands projets urbains à l'instar de l'Université de Bab Ezzouar (USTHB) ou le centre commercial et de loisir de Riad El-Feth, la nouvelle Faculté de droit, l'École d'Architecture, etc. Pour M. Santos (1975), les métropoles des pays du tiers monde sont des 'métropoles incomplètes' : « Ce sont des villes qui concentrent les instruments de la macro-organisation de l'espace, elles rayonnent sur un vaste territoire, mais elles sont incapables d'assurer par elles-mêmes l'intégralité des besoins économique et sociaux de ce dernier et doivent recourir à des apports externes ». Ce qui est très vrai pour Alger.²¹

2.3 LES CONSEQUENCES:

La plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, mettant fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas.²²

Un clivage qui pose de sérieux problèmes et qui dégrade le confort de la ville par la présence de risques majeurs potentiels. Le port est devenu un outil purement technique et inadapté au sein du tissu urbain. Ce que nous pouvons dire c'est que Alger est une ville portuaire en crise par son clivage et qui ne se rend pas compte que c'est la source principale d'un tas de problèmes. Alger et à force d'être ignorée par son port, elle s'est déracinée de ses origines, et fait oublier aux habitants et urbanistes sa vraie nature et son véritable essence: une ville portuaire.²³

Nous parlons de clivage et d'insuffisance technique qui ont guidé à une délocalisation des installations portuaires classiques depuis les années 50, au profit de nouveaux ports modernes aux spécificités différentes et nouvelles pour plus d'efficacité, et afin de faire face aux nouvelles tendances du transport maritime (le gigantisme naval, la containerisation, le transport en vrac, etc.).²⁴

²¹ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 92.

²² César Ducruet, Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeog : European Journal of Geography (En ligne), Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 12 juin 2015. Disponible sur: <http://cybergeog.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332

²³ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 76.

²⁴ Idem, P 4.

Les extensions portuaires et la création des voies ferrées et des gares, durant la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, ont favorisé l'implantation d'un tissu industriel et le développement de quartiers ouvriers. D'autres types d'implantations, d'époques et de styles différents, sont venus se juxtaposer et s'imbriquer à ce tissu industriel. A Alger, c'est le cas des immeubles HBM et les barres HLM, construits dans les années 1930 autour de la place du 1^{er} Ma et des bâtiments néo-classiques réalisés le long du boulevard Hassiba Ben Bouali et la rue Belouizdad. ²⁵

2.4 VERS UNE RECONNEXION VILLE/PORT :

Il serait plus évident que la ville soit plus ouverte sur la mer que complètement sur l'arrière pays. Le réaménagement du littoral sera l'un des actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, car le rôle de celui-là dans le développement futur de la ville est à la fois stratégique (repositionnement), économique (ouverture sur l'extérieur), social (attachement de la population à sa façade littorale), touristique (la mise en valeur de la ville) écologique (préservation de l'environnement).²⁶

Hoyle. B.S ajoute qu'il est désormais indubitable que la coupure ville-port ainsi que le redéveloppement urbain des espaces portuaires délaissés - dont le water front - ont lieu partout dans le monde.²⁷

2.4.1 Typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront :

Dès les années 1950, les villes nord-américaines se sont lancées, les premières dans l'aventure de la reconversion des waterfronts. Ensuite ce phénomène a ainsi gagné l'Europe, dans les années 1970, Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement :

- Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les

²⁵ DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 170.

²⁶ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 111.

²⁷ Hoyle B.S, 2000, "Global and local change on the port-city waterfront, Geographical Review, vol. 90, n° 3, 395-417.

subventions fédérales, de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale.

- Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien :

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.

- Le type d'aménagement raisonné :

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.

- Le type d'aménagement extravagant :

L'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisi d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.²⁸

²⁸ A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux, 2008, P 11, (en ligne). Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf. (Consulté le 12/05/2015).

2.4.2 Etude des exemples :

Il semble intéressant de rappeler les différentes réflexions et expériences déjà entrepris par d'autres villes portuaires à travers le monde afin d'éclairer et enrichir notre futures interventions.

L'étude des exemples internationaux montre que l'avantage que l'offrirait le réaménagement des terrains portuaires délaissés est de conforter leur centres existants ou pour définir de nouveaux lieux de centralité.

Le choix des exemples est basé sur des critères qui sont :

- La proximité géographique par rapport à Alger.
 - La proximité chronique des opérations de réaménagement (des réaménagements en cours ou qui datent des années 1990).
 - L'équivalence des villes choisies : Lisbonne et Havre (importance de la ville dans son territoire et l'importance de son port pour le pays).
 - Les mêmes ambitions futures de la ville.
-
- 1^{er} exemple : La ville de Lisbonne:

Lisbonne ville portuaire antique, la plus grande ville et la capitale du Portugal, elle sera choisie pour accueillir l'exposition universelle de 1998 sous le thème de « les océans, un patrimoine pour le futur », un évènement si important qu'il nécessitera toute une transformation morphologique d'une ville souffrante de multiples problèmes et déficit à cause d'un clivage ville/port cruel et d'un port pollué et voué à l'abondant depuis les années 1970.²⁹

Un évènement qui nécessite dans sa programmation un arsenal de nouveaux équipements et de bâtiments et surtout une nouvelle image moderne et digne d'une ville 'internationale'. Un ensemble d'exigences et de besoins dont la ville ne dispose pas. Il va relancer la dynamique urbaine de la ville en stagnation.³⁰ L'EXPO 98 devient un véritable détonateur pour une opération waterfront revitalization pour la ville et le port de Lisbonne, car le plan directeur appelé (Plan Régional d'Aménagement du Territoire de l'Aire Métropolitaine de

²⁹ <http://www.photaki.fr>.

³⁰ <http://www.photaki.fr>.

Lisbonne) englobe une bonne partie de la ville afin d'assurer la cohérence de l'ensemble du port avec sa ville afin de reconnecter la ville avec la mer. À cet événement une société à capitaux publics est créée sous le nom Parque EXPO 98' et sera chargée du projet de réaménagement.³¹

L'objectif de cette opération de « waterfront revitalization » :

La société Parque EXPO a fixé un objectif : réaménager l'ancienne ZIP non seulement pour l'évènement de l'exposition universelle mais également pour répondre aux besoins et aux déficits de la ville de Lisbonne, pour atteindre cela un ensemble d'objectif sera souligné pour le réaménagement waterfront :³²

- Donner une image forte moderne pour la ville non seulement pour revaloriser la ville qui est considérée comme la capitale atlantique de l'Europe.
- Rééquilibrer la ville, car sa partie Est s'avère pauvre par rapport à l'Ouest qui est plus développée (la présence de l'ancienne ZIP considérée jusque-là répulsive).
- Repousser l'économie locale et la tertiarisation de la ville.
- Couvrir les insuffisances et répondre aux besoins de la ville en termes de logements d'équipements et d'infrastructures.
- Rendre la ville plus durable en fixant un certain nombre d'exigence d'équité sociale de mixité fonctionnelle et de protection pour l'environnement.

Pour répondre aux besoins de la ville et de l'exposition deux types de réalisation seront distingués :

a. Pour l'exposition universelle (Réalisation temporaire):

Il s'agit de réalisations temporaires qui ont pour but de répondre aux besoins de la ville, il s'agit de :

³¹ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 59.

³² Idem, P 60.

- Pavillon d'exposition transformé en foire internationale.
- L'entrée principale de l'exposition transformée en centre commercial 'Vasco de Gamma'.
- Ainsi que les autres pavillons sont transformés en musée, centre de congrès ou encore des équipements de loisir pour les habitants.³³

b. Pour la ville (Réalizations permanentes) :

leur objectif c'est de répondre aux besoins de la ville et atteindre les objectifs soulignés par Parque Expo, et cela par la réalisation des équipements dont la ville a besoin (équipements sanitaires, équipements scolaires, équipements de loisir, front d'eau) et des aires commerciales ainsi que le logement qui aura la tranche la plus importante du programme et cela par la réalisation de plus de 10.000 logements soit plus de 53% de la surface foncière réservée au projet (340ha).³⁴ D'autres infrastructures à une échelle métropolitaine seront réalisées à l'instar du pont de Vasco de Gama considéré comme le pont le plus long en Europe, ou la gare multimodale de l'Orient l'oeuvre de l'architecte Santiago CALATRAVA.

Synthèse :

Lisbonne et grâce à son opération waterfront profite de son image moderne et sa qualité prospère, aujourd'hui Lisbonne compte 18 millions de touristes par an, un chiffre qui la rend suffisamment attractive et compétitive dans le cercle des villes internationales. Aujourd'hui 340ha sont récupérés par la ville en front d'eau, la ville compte 25.000 nouveaux habitants, 10.000 logements et plus de 50.000 nouveaux emplois (Parque EXPO. 2012)³⁵, la recomposition ville-port a porté ses fruits pour Lisbonne qui est devenue un bon exemple de la métropole portuaire européenne, et elle fait épreuve de bon exemple d'urbanisation durable.³⁶

³³ AUCAME. 2008. Euroméditerranée à Marseille (en ligne). Disponible sur : <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf>. (Consulté le 12/05/2015).

³⁴ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 61.

³⁵ www.parqueexpo.pt.

³⁶ Idem, P 62.

- 2^{ème} exemple : La ville de Marseille :

L'exemple de Marseille est plus significatif, vu au positionnement géographique de la ville dans le bassin méditerranéen.

Quelles sont les options choisies pour le réaménagement de la ville de Marseille ?

Présentation de l'opération Euro méditerranée:

Euro-méditerranéen est un projet de renouvellement urbain du centre-ville de Marseille. Lancé il y a plus de dix ans, ce programme d'envergure internationale engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole. C'est dans un souci d'embellissement de la ville de Marseille, que Euro-méditerranéen pilote aujourd'hui une grande opération de rénovation urbaine sur un principe de désengorger la ville de ces friches industrielles, qui consomment des surfaces stratégiques sans apporter un plus à la ville autre que de la discorde.

L'objectif de l'opération « Euro méditerranée » :

Les objectifs visés par le projet EuroMed fondés toujours sur les trois piliers du développement durable : économique, social, et environnemental et cela par :

- Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international.
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale.
- Renouveler l'interface urbano-portuaire.
- Renforcer les infrastructures de transport.
- Améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime.
- Recréer des espaces publics
- Élargir le centre.
- Rééquilibrage territorial de la ville; Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville.

- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.³⁷

Le projet d'EuroMed est fractionné en 2 étapes : Euroméditerranée 1 et 2. Aujourd'hui une grande partie du projet EuroMed est achevée il s'étend sur une superficie de 480ha (350ha pour EuroMed 1 et 180ha pour EuroMed 2), comme principales réalisations il compte :³⁸

- Des centres pour tertiaire, création de plus d'un million de mètres carrés de bureau aux normes internationales.
- 540.000m² de logements.
- Rénovation, réhabilitation, restauration des anciennes bâtisses en état vétuste.
- 400.000m² dédiés aux activités de proximité et des équipements publics.
- Réalisation d'activité de plaisance et de loisir à l'instar de port de plaisance sur les anciens quais.
- De nouveaux équipements métropolitains qui affirment le statut de la ville dans son bassin métropolitain et suprarégional (européen et méditerranéen).
- Réalisation d'infrastructures de transport pour renforcer les transports dans la ville (à l'instar de lignes de tramway, ligne TGV, tunnel Saint-Charles).

Synthèse:

La recomposition ville-port rétablie grâce au projet d'EuroMed a permis à la ville de Marseille de monter en gamme comme il est déjà montré à Lisbonne. D'abord par la création de logements (plus de 6000 logements créés), d'emploi 57.000 postes d'emploi permanents créés par EuroMed, Marseille compte aujourd'hui un taux de chômage de 17,4% contre 19% en 1990. L'adoption de nouvelles fonctions pour le port plus cohérente avec la fonction urbaine de la ville a permis pour cette dernière un environnement plus sain et

³⁷ Selon une étude réalisée par l'agence d'urbanisme AUCAM1, 2008, p 3.

³⁸ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Eurom%C3%A9diterran%C3%A9e>.

un paysage urbain plus homogène, moderne et identifiable comme étant une métropole européenne de première importance.³⁹

Le choix pris d'écarter les programmes résidentiels et tertiaires classiques et de privilégier, les activités économiques et ludiques liées à la mer et à la culture. Des équipements publics et privés de dimensions métropolitaines et internationales axés principalement sur la Méditerranée.

Les équipements publics : le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM), le Centre de formation à la coopération et au Co-développement et le Centre scientifique et technologique consacré à la mer.

Les équipements privés : un grand Aquarium intégré au centre de la mer, une Halle de la méditerranée (centre de conventions, expositions, boutiques, restaurants), un pôle de services, de commerces et de loisirs urbains avec un multiplex en technologie numérique, des hôtels haut de gamme, des bureaux et des logements.⁴⁰

EuroMed a permis l'articulation de la ville avec la mer en l'ouvrant sur son port, le projet EuroMed s'affirme comme un bon exemple de reconversion portuaire en construisant la ville sur la ville et dont la durabilité prime dans la planification.⁴¹

³⁹ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 68.

⁴⁰ DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 189.

⁴¹ AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 68.

2.5 CONCLUSION :

Tableau 1: Récapitulatif de l'analyse des deux exemples.

La ville	Les incitations du réaménagement et les acteurs	Les nouvelles fonctions attribuées au port	L'impact de la recomposition ville-port
<p>Pays : Portugal. Opération : Parc des Nations. Superficie : 340 hectares. Début de l'opération : 1993.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Le choix de Lisbonne pour l'accueil de l'exposition universelle de 1998 sous le thème de « les océans, un patrimoine pour le futur », - La zone d'intervention : l'ancienne ZIP délaissée jugé en état critique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des réalisations temporaires pour l'exposition transformées par la suite. - L'Habitat et le transport public. - Des équipements tertiaires de proximités et des équipements métropolitains. - Loisir et plaisance. 	<ul style="list-style-type: none"> - Polarisation des gens et des activités. - La métropolisation de la ville et son émergence internationale. - Nouvelle image forte moderne et valorisante. - Ancrage de l'identité portuaire.
<p>Pays : France. Opération : Euroméditerranée. Superficie : 480 hectares. Début de l'opération : 1995.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> -Projet proposé sous l'impulsion de l'État et des collectivités locales par un décret suite à la dévalorisation des anciens territoires portuaires délaissés et délocalisés au profit du nouveau site de Fos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Création de centres tertiaire à rayonnement international. - L'habitat et le renforcement des transports public. - Des activités de loisir, de culture et de plaisance. - Recréation des espaces publics. 	<ul style="list-style-type: none"> Redynamisation de l'économie locale par de nouvelles activités tertiaires. - La métropolisation de la ville et son émergence internationale. - Le rééquilibrage du territoire français entre le nord et le sud.

Source : DJDOUANI RAKEM Sahar, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéennes : le cas de Marseille et Alger, Thèse de doctorat, 2004, P 69.

Les exemples de réaménagement dits de « waterfront » peuvent nous donner quelques pistes de réflexion pour des reconversions de riches portuaires de la ville d'Alger.

« Le port de Marseille, le frère jumeau du port d'Alger »⁴², que FEYDAU n'hésite pas de dire : « Alger veut copier Paris, il parviendra tout au plus à se transformer en un vilain Marseille ».⁴³

L'amélioration de l'articulation ville-port nécessiterait donc une anticipation de cette réflexion à l'échelle métropolitaine, afin d'éviter les développements juxtaposés qui prévalent aujourd'hui. De manière complémentaire, des solutions innovantes, à la fois en termes d'aménagement mais aussi en termes de processus décisionnels, restent à inventer et expérimenter afin de privilégier un développement intégré de ces interfaces ville/ port.⁴⁴

Plus de confort, plus d'espace, plus d'aération, plus de verdure, plus de communication, plus de rencontre et plus de contacte, tels seront les thèmes que les projets urbains auront à marquer la ville et son littoral le long des années à venir, Tout en insérant cette production urbaine dans la durabilité, et le souci de développement économique local, régional et national. Mais tout cela ne peut se faire sans une réelle volonté politique qui à défaut d'une volonté populaire, pour déclencher tout le processus d'ouverture de la ville sur la mer.⁴⁵

⁴² AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 63.

⁴³ FEYDAU, in. Le credo de l'homme blanc: regards coloniaux français XIXe-XXe siècles. 1862, P 161, cité par AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 63.

⁴⁴ MAZY Kristel, Renouer les liens entre la ville, sa voie d'eau et son port ? La démarche de projet à l'épreuve du jeu d'acteurs : les cas de lille et bruxelles.

⁴⁵ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 327.

3.1 PRESENTATION DU TERRITOIRE ALGEROIS :

Au confluent des régions orientales et occidentales de l'Algérie se situe le territoire Algérois. Il fait partie du complexe montagneux de l'Atlas Tellien.¹

« Alger s'appuie sur le massif de Bouzareah, englobé lui-même dans la masse des coteaux du Sahel...au sud la plaine de Matidja ; large fossé entre le Sahel et l'atlas ». ²

A partir les limites naturelles du massif du Sahel qui est délimité par la mer du coté Nord, Oued Mazafran du coté Ouest, Oued El-Harrach du coté Est, tenant compte de la bande de la plaine de Mitidja du coté Sud. ³Le Sahel couvre la majeure partie littorale du territoire d'Alger. ⁴

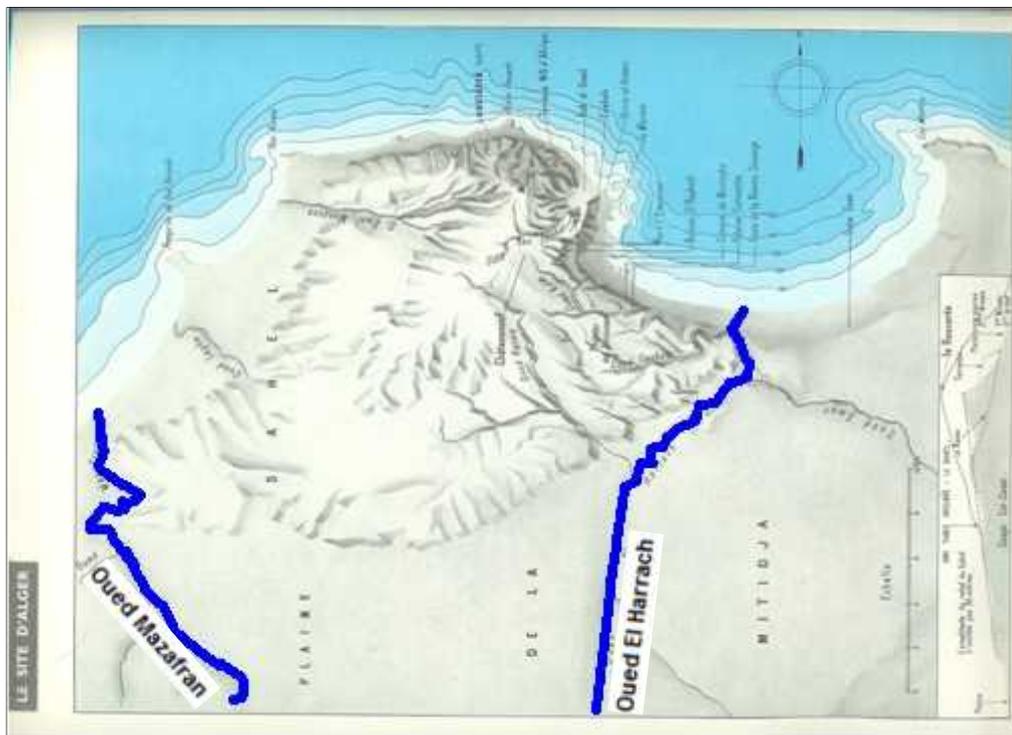


Figure3.1 : Carte représentant la ville d'Alger.

Source : Internet.

¹ Alger métropole, région - ville - quartier, Edition EPAU SIAAL, 2000, P 8.

² René LESPES, Alger étude de géographie et de l'histoire urbaine, Edition ALCANE, 1930, P 157.

³ Alger métropole, région - ville - quartier, Edition EPAU SIAAL, 2000, P 8.

⁴ Idem, P 8.

3.2 PRESENTATION DE LA VILLE D'ALGER :

Alger, ville portuaire, fixée depuis une urbanisation antérieure, doit sa naissance sans doute aux caractéristiques géographiques du site : sa topographie, son orogénèse et son système de communication. Alger a de tout temps joué un rôle maritime majeur. Son port a été le premier vecteur de son urbanisation. Il demeure ainsi la tête des échanges extra-maritimes et octroie à Alger un attrait particulier dans tout le bassin méditerranéen.⁵

L'existence d'un parcours qui traversait le territoire peut être interprété comme l'origine de la structuration du territoire "en voie d'humanisation". La règle générale ne postule que "du fait qu'une aire soit traversée par un parcours, elle accueillera plus tard une production, donc un établissement".⁶



Figure 3.2 : Carte représentant les limites de l'Algérie.
Source : Internet.



Figure 3.3 : Carte représentant les limites du Grand Alger.
Source : Elaboré par les auteurs.

3.3 ANALYSE TERRITORIALE :

Le territoire Algérois est traversé par deux importants cours d'eau de grande envergure territoriale, définissant ainsi deux unités territoriales :

Ce que nous concerne c'est la première unité délimitée par Oued Mazafran à l'Ouest et par Oued El Harrach à l'Est.

On peut résumer l'occupation du territoire algérois dans les quatre phases suivantes:

⁵ Alger métropole, région - ville - quartier, Edition EPAU SIAAL, 2000, P 15.

⁶ Idem, P 15.

- 3.3.1 Phase I : Avec l'observation, nous avons déduit la crête principale « ligne de partage des eaux » du territoire Algérois qui débute de Douira à Bouzereah. (Figure 3.4).
- 3.3.2 Phase II : Elle concerne l'apparition des parcours de crêtes secondaires reliant le parcours de crête principale et les établissements de haut promontoires tel que : Bouzaréah, Dely-Brahim, Mahelma, Rostomia, Douéra, Hydra, Bir mourad Rais, Bir Khadem, Ain naadja. (Figure 3.5).
- 3.3.3 Phase III : Elle représente la naissance des parcours de contre crêtes locale, suite à des raisons d'échanges entre les établissements de haut promontoire, et la naissance des établissements de bas promontoire dont, on peut citer comme exemple : Mouradia, El madania, kouba, Leveilly, Shaoula, Zéralda, Staouali. (Figure 3.6).
- 3.3.4 Phase IV : Cette phase est caractérisée par l'apparition des parcours de contre crête continus (parcours synthétiques) ainsi l'occupation de fond de vallée, l'avènement des noyaux proto-urbains et évolution progressive de la ville d'Alger le long de la route de Constantine. (Figure 3.7).

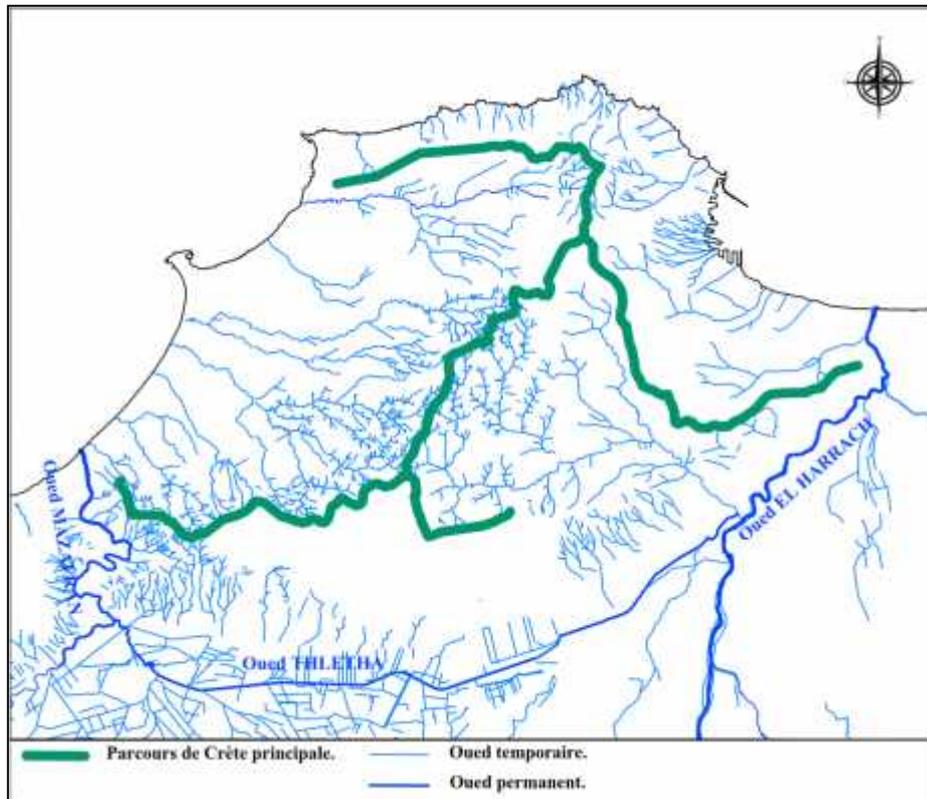


Figure 3.4 : Lecture territoriale du territoire Algérois ; phase I.
 Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOUN.S, SOUABER.I.

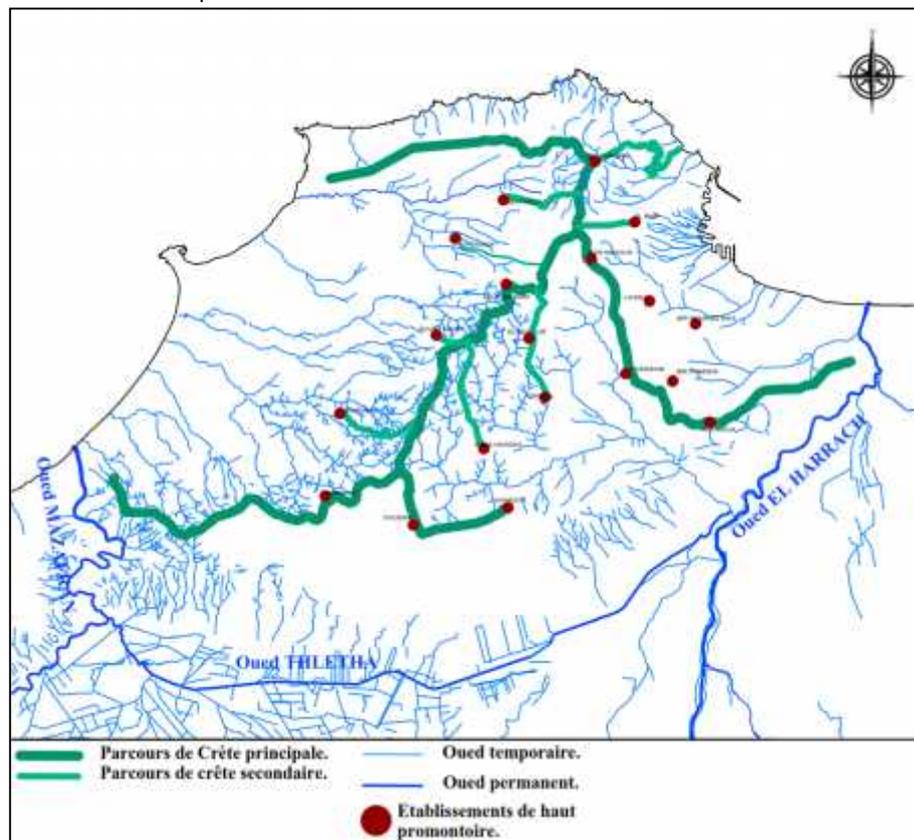


Figure 3.5 : Lecture territoriale du territoire Algérois ; phase II.
 Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOUN.S, SOUABER.I.

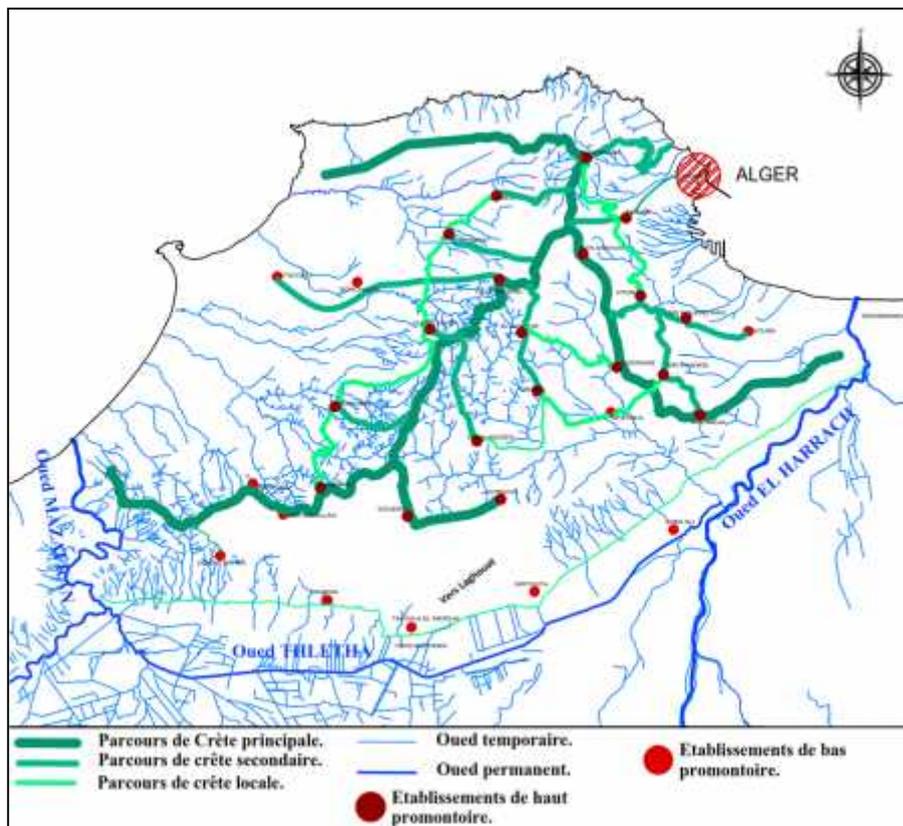


Figure 3.6 : Lecture territoriale du territoire Algérois ; phase III.

Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOUN.S, SOUABER.I.

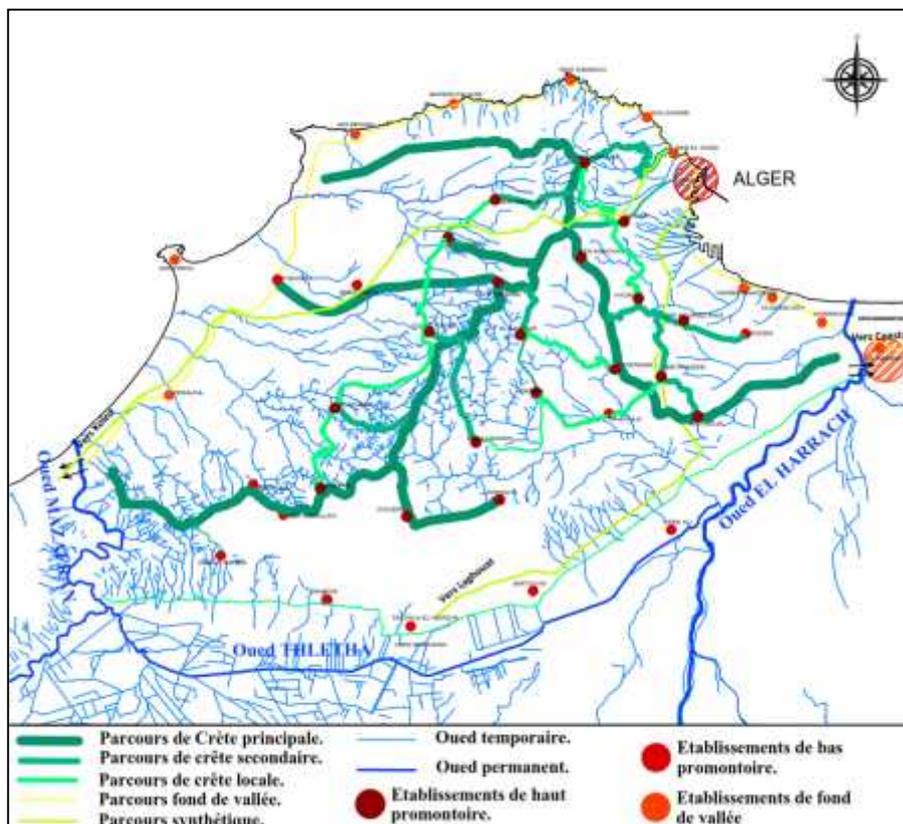


Figure 3.7 : Lecture territoriale du territoire Algérois ; phase IV.

Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOUN.S, SOUABER.I.

3.4 LA LECTURE DE L'ORGANISME URBAIN D'ALGER :

3.4.1 Phase I : Formation de la ville intra-muros:

La préexistence d'une structure anthropique a favorisé la conquête de la Casbah depuis le haut (El Biar) à partir d'un parcours de contre crête locale (actuel RN41).

Le parcours de contre crête locale (actuel RN41) descendant d'El Biar, a porté l'édification du noyau proto-urbain d'Alger qui est la casbah.

Ce parcours atteint le sommet de la citadelle pour se subdiviser en deux parcours longeant deux cours d'eaux qui seront en même temps les deux parcours matrices générateurs de l'édification.

Ces derniers matérialisent les anciens remparts de la citadelle (côté Bab El Oued et Bab Azzoun) édifiés le long de cours d'eau et constituaient donc des limites relativement infranchissables.

Ces deux parcours aboutissent sur deux lieux d'échanges importants: les marchés de Bab Azzoun "Place de Badastan" et Souk el Djam3a de Bab El Oued, reliés par le parcours de contre crête continu: la rue de Constantine.

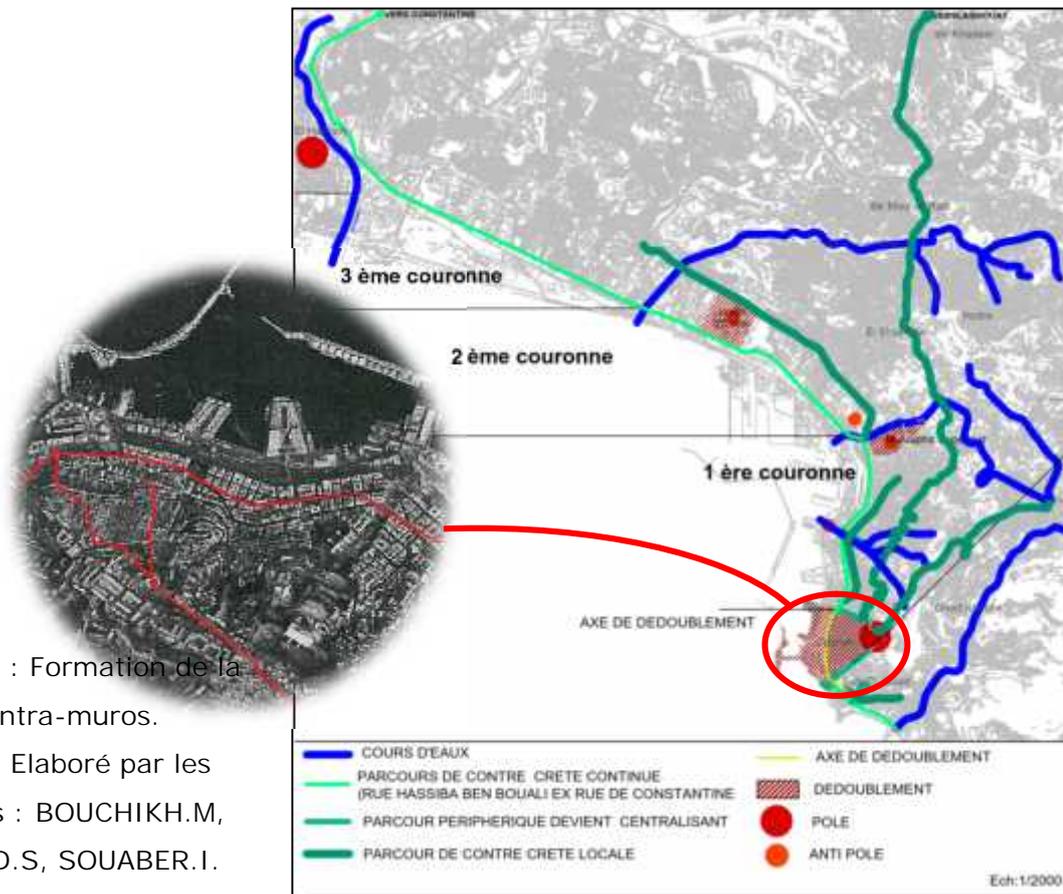


Figure 3.8 : Formation de la ville intra-muros.

Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOUN.S, SOUABER.I.

3.4.2 Phase II : Dédoublément de la ville extra-muros:

- 1^{ère} Couronne: 1^{er} dédoublement:

1^{ère} couronne délimité par les deux cours d'eaux (Actuel Rue Haddad Arezki et Rue Ali Mellah).

Ce développement coïncide avec l'édification de Champs de Manœuvres et de l'Hôpital militaire et un peu plus tard à l'Est avec l'implantation du Jardin d' El Hamma.

L'extension extra-muros de la Casbah d'Alger dans la nouvelle enceinte de 1841 partant des anciennes limites de la citadelle (à l'Est, le long du Bd La ferrière -actuel Bd Khemisti-).

Le développement du quartier de Mustapha et de Agha: le dédoublement s'est fait suivant le parcours périphérique à l'Est (ancienne Rue Gambetta et actuel Rue Ourida Meddad) devenu parcours centralisant transversal, le quartier d'Isly qui se développe le long d'un parcours centralisant longitudinal (le parcours portant d'Isly actuel Rue Larbi Ben M'hidi) constituant une polarité, dans l'autre extrémité qui était la périphérie s'est constitué un anti-pôle avec l'implantation du Fort de Bab Azzoun, la nouvelle extension avait comme nodalité la place Emir Abdelkader.

D'autres quartiers se sont édifiés le long des deux parcours portant d'Isly (vers Mustapha supérieur) et de Constantine (vers Mustapha inférieur). Ce dernier a donné naissance au quartier Agha et au quartier Mustapha inférieur, marqué par de grands équipements constituant des polarités.

- 2^{ème} Couronne: 2^{ème} dédoublement:

2^{ème} couronne délimité par les deux cours d'eaux (Actuel Rue Ali Mellah et Rue des Fusillés).

Un autre dédoublement s'est fait suivant le parcours périphérique transversal de la Rue Ali Mellah devenu parcours centralisant transversal.

Le parcours portant partant de la Casbah et menant vers Constantine se subdivisé en deux parcours portants: Rue de Constantine (actuel Rue de Tripoli) et Rue des Lyon (actuel Rue de Belouizdad).

Ces parcours porteurs et en même temps centralisants ont porté l'édification du quartier coté nord et sud du Champs de Manœuvres et du quartier du Hamma à l'ouest du Jardin d'Essai.

Le Champs de Manœuvres (antipôle) a été rattrapé par ce second dédoublement de la ville (l'édification du nouveau quartier aux alentours).

- 3ème Couronne: 3ème dédoublement:

3ème couronne délimité par les deux cours d'eaux d'Oued Kniss et d'Oued Ouchayeh (actuel Rue des Fusillés et Rue Ahmed Bengouga. Le quartier d'Hussein-Dey a connu des dédoublements successifs côté Est et Ouest, La caserne implantée sur le parcours portant et centralisant longitudinal de Constantine constituait une polarité autour de la quelle s'est édifié un nouveau quartier, ayant pour anti-polarité l'Hôpital Parnet et la caserne Lemercier.

Le parcours Mohamed Belouizded (parcours mère du site) reliant le marché de Bâb Azzoun à celui du vieux Kouba, franchis le cours d'Oued Kniss par un Gué. Les deux pôles furent reliés par le parcours périphérique transversal Rue des Fusillés devenu parcours centralisant.

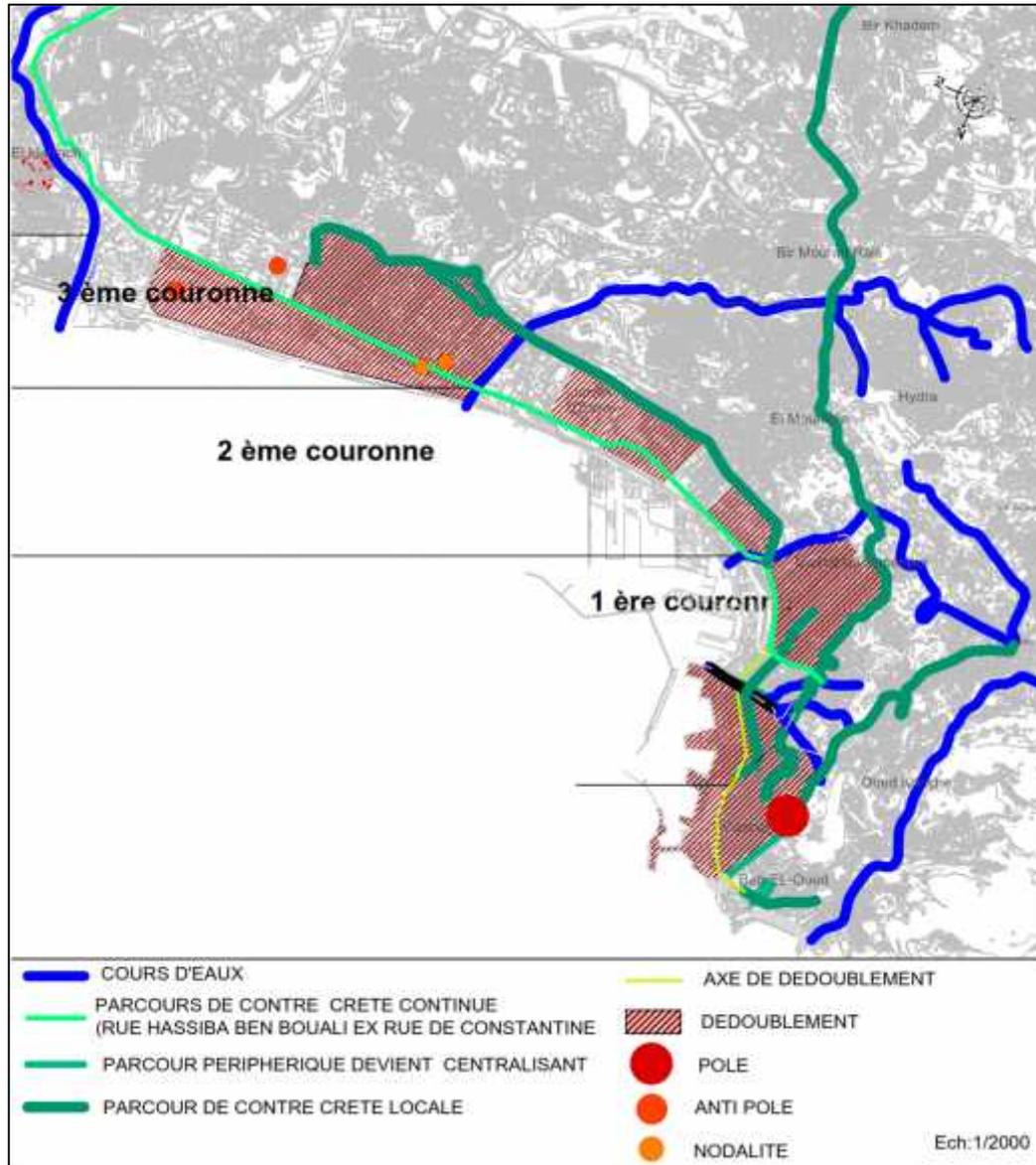


Figure 3.9 : 1^{er} dédoublement de la ville extra-muros.

Source : Elaboré par les étudiantes : BOUCHIKH.M, HAMDOD.S, SOUABER.I.

3.4.3 Phase III: Conurbation des quartiers:

Cette phase se caractérisait par le développement des quartiers à travers la conurbation de quartiers déjà formés, ceci a permis en même temps le renforcement des parcours centralisant les plus importants par l'implantation de bâti spécialisé nodale-polaire:

- Les deux quartiers de Mustapha et d'Isly ont fini par se joindre au niveau du parcours périphérique "Bd La Ferrière" (actuel Bd Khmesti) devenu parcours centralisant.

- Les deux quartiers du Hamma (coté Ouest du Jardin d'Essai) et du Champs de Manoeuvre se sont joint pour donner naissance au quartier de Belcourt.
- Les quartiers du Hamma (coté Est du Jardin d'Essai) et de Hussein-Dey ont aussi connu une expansion qui a permis la création du quartier du Ruisseau.

Au coté de cela, on a assisté pour cette phase, à une opération de "soudure" entre les quartiers formés au Nord, et ceux formés au Sud du versant, à travers un retour vers les hauteurs par les parcours déjà existants.

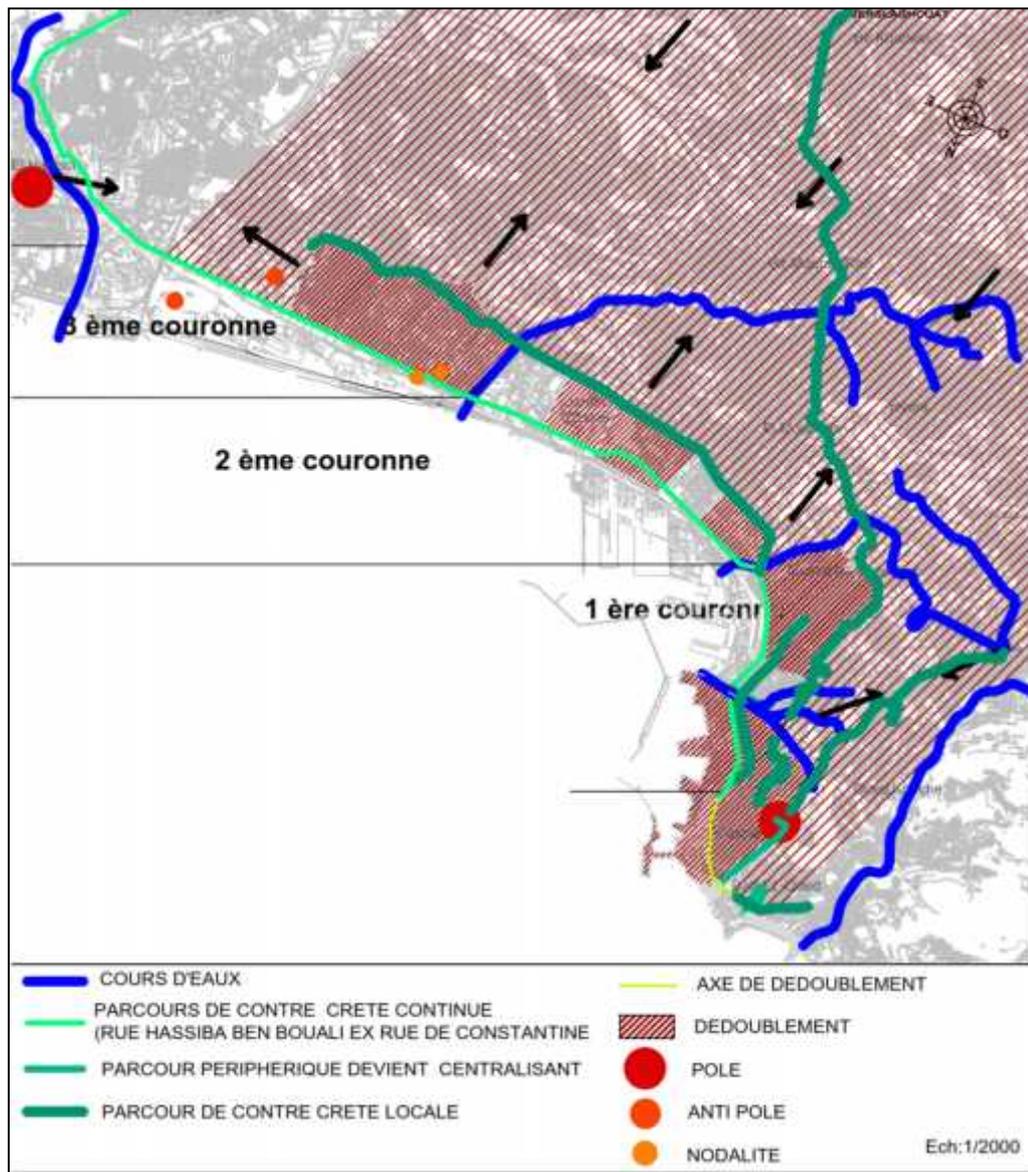


Figure 3.10: Conurbation des quartiers formés dans le fond de vallée avec les quartiers des hauts promontoires.

Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.

3.5 LA LECTURE DE L'AGREGAT (TISSU URBAIN) D'ALGER :

Avant tout, une étude sur les différents parcours existants à Alger est demandée, tout en distinguant sur le parcours matrice, d'implantation et ceux de liaison, afin de comprendre la logique et la hiérarchie de ces derniers.

Après les extensions successives qu'a connu la ville d'Alger, le tissu a changé d'une période à une autre, ce que nous a mené à lire la lecture morphologique par phase :

3.5.1 La ville à l'intérieur des murailles:

J.J. DELUZ souligne qu'à cette époque la ville s'organise en deux parties:

- La partie basse (wtaa) et la partie haute (djbel). (cité auparavant).

Les rues de la ville précoloniale étaient étroites, qui ne permettent pas le passage des convois et des chariots.

Des opérations sont été lancées dès les premières interventions de la période française : élargissement des voies principales, et à créer une grande place à l'endroit de leur confluence.

Autour des trois principaux axes de la ville (rue Bâb Azoun, rue Bâb El Oued et rue de la Marine), va se développer le nouveau quartier français sur les lieux des habitations démolies de la ville précoloniale.

Percement de nouvelles rues: Rue de Chartres et la rue des consuls, et création de la place de Chartres non loin de la place de Gouvernement.

Les constructions modernes de la ville directement construits sur les fondations des habitations mauresques démolies, quatre ou cinq étages de logements donnaient sur des ruelles étroites.

Le tissu dans cette phase est un tissu organique, il a connu une densification à l'époque Ottomane et puis une restructuration à l'époque de la colonisation.

La casbah est un tissu spontané. Il suit les parcours existants.

Le pôle Bab Azoun est plus important que le pôle Bab el Oued. Il y a nécessité de relier les deux pôles.⁷

- Hiérarchie des parcours dans la casbah d'Alger :

Parcours matrice: les parcours matrices sont:

La rue de la citadelle (actuel rue Sidi Driss Hamidouche).

La rue de la porte neuve (actuel rue Riah Rabah).

Parcours d'implantation: parcours perpendiculaires au parcours matrice.

Parcours de liaison: ou parcours de raccordement, ce sont qui relient les parcours d'implantation.

Parcours de restructuration: à l'arrivée des colonisateurs, il y a eu un déplacement de polarités, des parcours de restructuration ont été taillés sur le tissu initial :

- Rue de Chartres (actuel rue Amar Al Kama).
- Rue de la Lyre (actuel rue Ahmed Bouzrina).
- Rue Randon (actuel Arbadji Abderrahmane).

La centralité se trouvait à cette époque le long de l'axe Bâb Azzoun - Bâb El Oued (centralité linéaire) et à l'emplacement de la place des martyres (centralité ponctuelle).

On peut noter donc deux modes d'agrégation, car dans le tissu de la casbah, il est difficile de catégoriser les îlots.

- Agrégation dos à dos, à deux rangées.
- Agrégation avec impasse, à 3 rangées ou plus.

⁷ HADJI Farreh et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013, P 77.

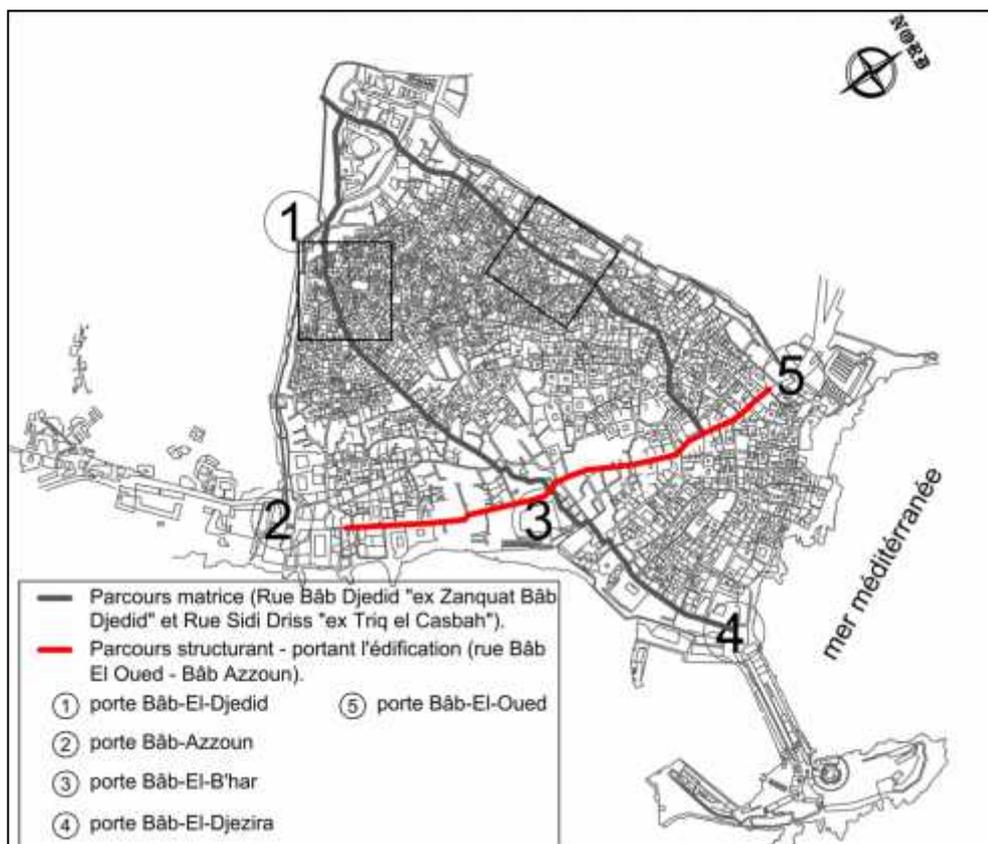


Figure 3.11: Typologies des parcours (1516 – 1830).
 Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.

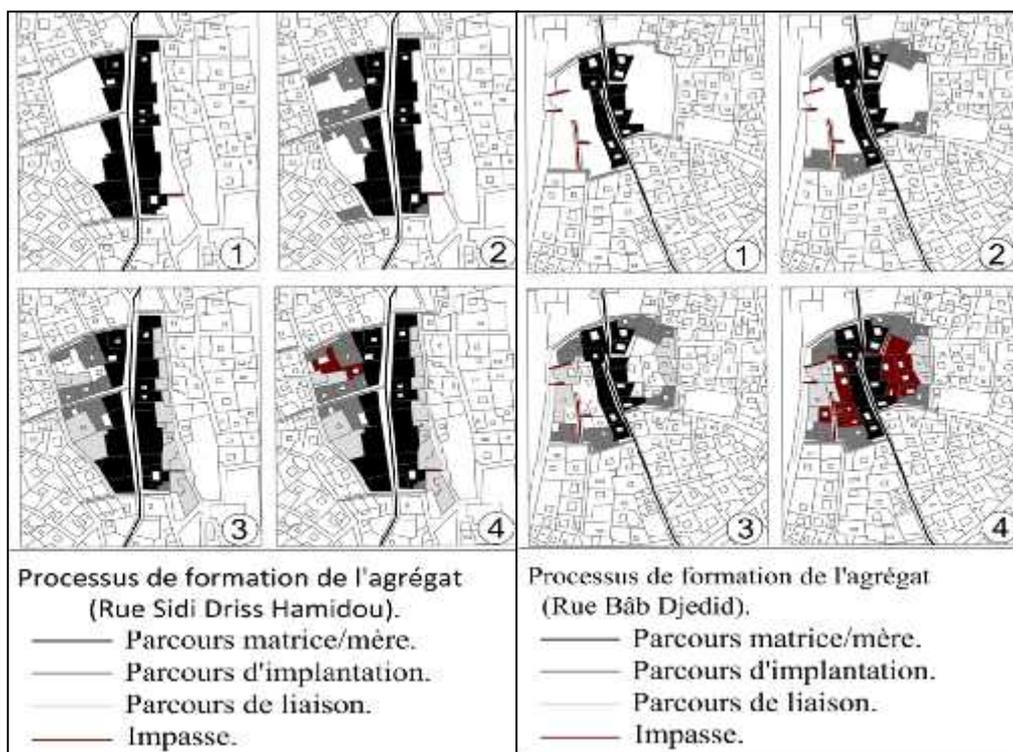


Figure 3.12 Processus de formation de l'agrégat sur les deux parcours matrices de la ville précoloniale.

Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.

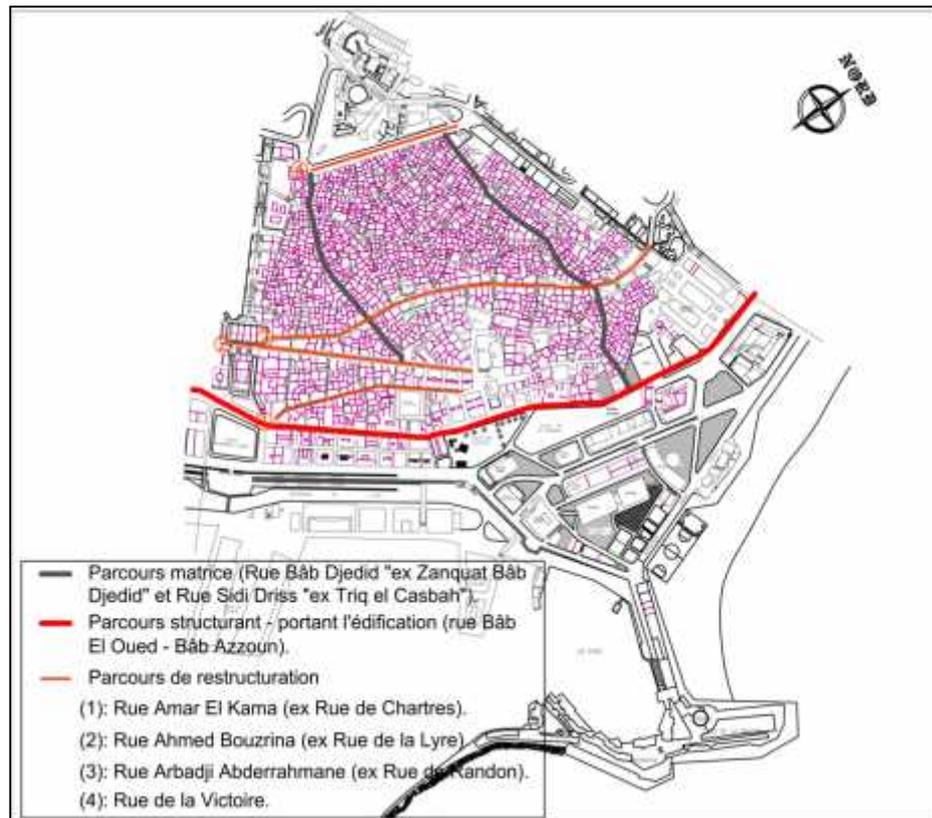


Figure 3.13 Typologie des parcours de nos jours.

Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.

3.5.2 La deuxième muraille :

Par la suite, la croissance de la ville d'Alger était plus orientée vers l'est, car la morphologie du site du côté ouest a paralysé et interrompu la croissance vers ce côté.⁸ Ce qui a permis la construction de la deuxième muraille.

Une nouvelle agrégation diatopique se forme d'une aire culturelle différente, le type d'agrégat et le type de bâti changent par rapport à l'ancienne ville.⁹ Le tissu de cette phase est un tissu régulier (maillage d'Isly).

- Hiérarchie des parcours dans la 2^{ème} muraille:

Parcours matrice: dans cette partie c'est le parcours préexistant, la rue de Constantine.

⁸ Les cours de Mr. OUAGUENI. Y.

⁹ HADJI Farreh et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI. Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013, P 80.

Au niveau de cette nouvelle muraille, on remarque l'existence de deux zones d'expansion :

- la partie plate et la plus proche de la mer, avait été réservée à l'armée.
- La partie accidentée été réservée aux habitations.

Dans la partie opposée le quartier de Bâb el oued, la construction se développa plus lentement.¹⁰

Parcours structurant: planification d'un nouveau parcours portant l'édification -la rue d'Isly- (actuel rue Larbi Ben M'hidi).

Parcours d'implantation: le tracé de ces derniers est planifié.

À la hauteur de la Mosquée Neuve, une énorme structure d'escaliers et de voûtes prendrait la place d'une ancienne batterie turque et recouvrirait en partie la rampe qui constituait la principale voie d'accès du port à la vieille ville.

Construction du boulevard de l'impératrice, qui constituait le nœud de passage entre la ville et le port, à l'emplacement d'une ancienne batterie turque.

Lespès confirme que cette période représente le moment de situer la mutation d'Alger d'une ville militaire à une ville tertiaire.

Parcours de liaison: sont eux aussi planifiés, mais l'édification sur ces derniers était en dernier lieu.

¹⁰ HADJI Farreh et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013, P 83.

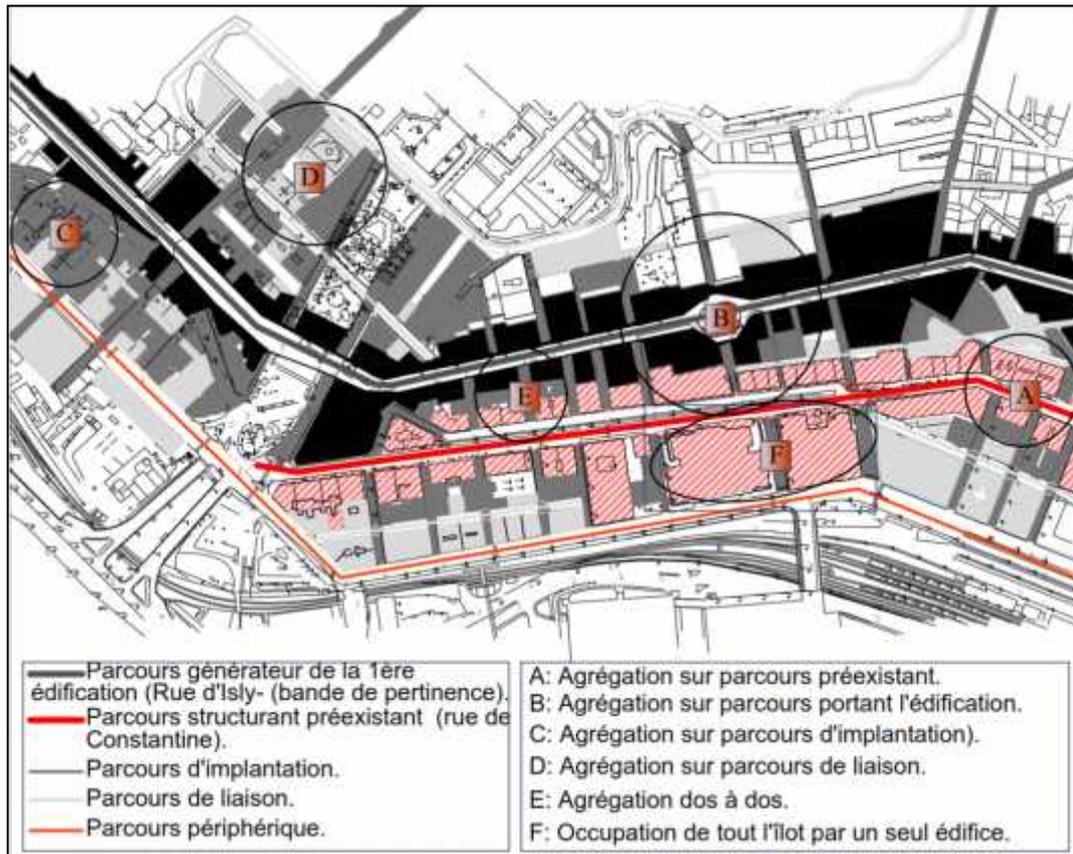


Figure 3.14 Typologie des parcours du 19^{ème} siècle.

Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.



Figure 3.15 Processus de formation de l'agrégat (19^{ème} siècle).

Source : Elaboré par les étudiantes citées précédemment.

3.5.3 En dehors des murailles (Figure 3.14 C et D) :

- Hiérarchie des parcours:

Parcours structurant (portant l'édification): Le parcours préexistant, la rue Larbi Ben M'hidi et sa continuité vers la rue Didouche Mourad (portant l'édification vers le Sud-ouest).

Le parcours préexistant, la rue Hassiba ben Bouali (portant l'édification vers le Sud).

Parcours d'implantation: les parcours perpendiculaires au parcours structurant, tels que: la rue Berlioz, la rue de 19 Mai, la rue M. Bouhires...etc.

Parcours de liaison : ce sont des parcours qui relient les parcours d'implantation, tels que la rue E. Zola...etc.

La formation des ilots est basée sur les parcours. Ces derniers suivent les cours d'eau. La nouvelle planification témoigne une forte fidélité à la logique de formation du tissu préexistant.

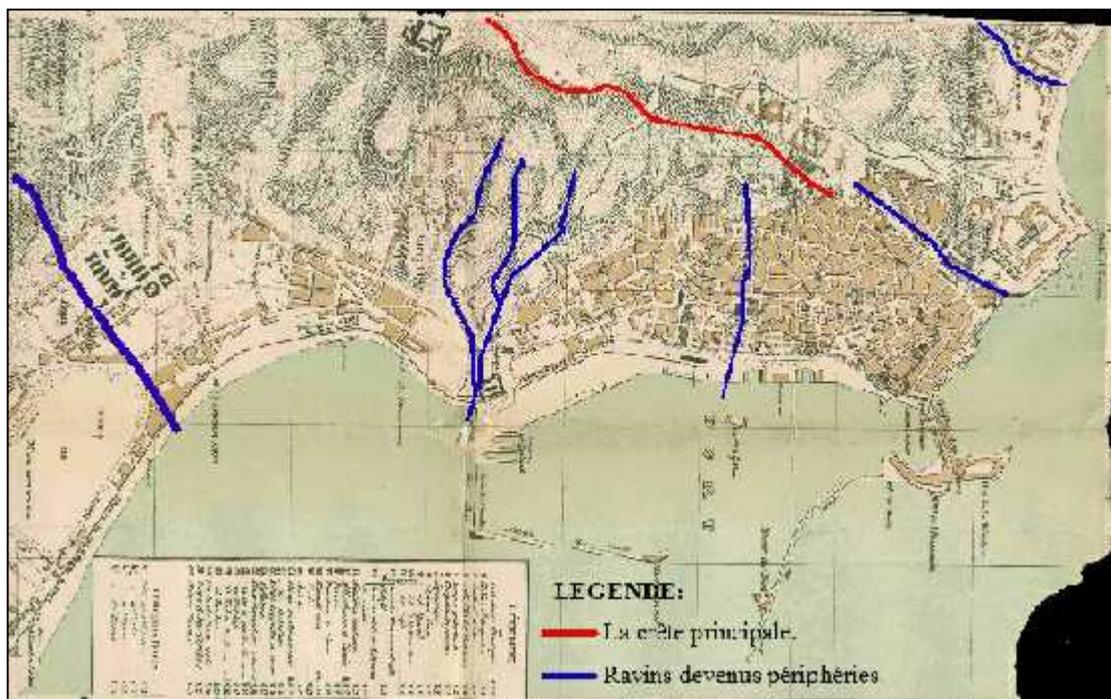


Figure 3.16 Destruction de la muraille, et formation des parcours qui suivent les cours d'eau.

Source : Internet

3.5.4 En dehors des murailles : (quartier d'E Hamma):

L'extension de cette zone dans les deux sens, qui est structurée par deux axes parallèles : Med BELOUIZDAD et Hassiba BEN BOUALI.

- Hiérarchie des parcours:

Parcours matrice : Le parcours Med Belouizdad (Ex rue de Lyon), Il constitue le premier parcours matrice reliant la ville d'Alger considérée comme le premier pôle à celle de Constantine (deuxième pôle) passant par Kouba et Gué de Constantine, cette liaison est assurée avant l'édification du pont d'El Harrach, qui lui traverse l'oued jusqu'au passage au Gué de Constantine.

A son intersection avec la rue Hassiba Ben Bouali en constituant une nodalité qui marque une porte de la ville, il possède un caractère résidentiel, abrite le commerce au RDC. (Voir annexe 2).

Parcours d'implantation: On remarque aussi que les parcours d'implantations reprennent le tracé du découpage agricole.

- Rue Alfred de Musset :

C'est une voie transversale qui relie la rue Hassiba Ben Bouali et la rue M^{ed} Belouizdad. Sur le long de cette voie s'implante une série de bâti de base abritant les commerces au RDC.

- Rue M^{ed} Bougherfa :

C'est un parcours perpendiculaire à la rue M^{ed} Belouizdad et Hassiba Ben Bouali. Ce parcours abrite une majorité de constructions résidentielles, avec un RDC destiné au commerce.

- Rue Djebali Rabah :

C'est un parcours perpendiculaire à la rue Hassiba Ben Bouali, la rue constitue le prolongement de la commerçante.

- Rue Bouda Abdekader :

C'est une rue transversale à l'échelle de l'entité, elle relie la rue Belouizdad à Hassiba Ben Bouali, et qui se croise avec le boulevard Rochai Boualem. Cette

rue abrite des dépôts et des hangars, elle est plus proche de l'Anti-polarité (jardin d'essai).

Parcours de liaison : Les parcours de liaison sont venus pour lier les parcours d'implantations entre eux, engendrant l'apparition des îlots.

- Rue Aissat Idir :

Il est à caractère socio-éducatif.

- Rue Rochai Boualem :

Il constitue un parcours de liaison et centralisant, il est considéré comme le prolongement de la rue Aissat Idir, on y trouve quelques habitations, des activités tertiaires avec une prédominance industrielle à travers la présence des dépôts, d'hangars et quelques usines. (Voir annexe 3).

Les parcours périphériques :

- Rue Hassiba Ben Bouali :

C'est une voie périphérique, parallèle au parcours matrice, elle est à caractère de transit, avec une prédominance industrielle vue la présence d'hangars, d'usines et de commerces de gros, l'habitat se situe près de la polarité du 1^{er}Mai, et plus on s'éloigne vers l'anti-pôle sa présence commence à diminuer pour ne pas dire disparaître, ou le bâti spécialisé s'impose.

La rue Hassiba Ben Bouali constitue une partie de l'une des lignes de croissance à l'échelle du quartier, elle relie le 1^{er}Mai au jardin d'essai, pour aller se joindre au niveau du chemin des fusillés, et à l'échelle de la ville, elle assure l'articulation du centre d'Alger et l'est du pays d'où son ancienne appellation : "Rue de Constantine". (Voir annexe 4).

L'existence de la voie ferroviaire et le port a consolidé le nouveau rôle joué par ce parcours.

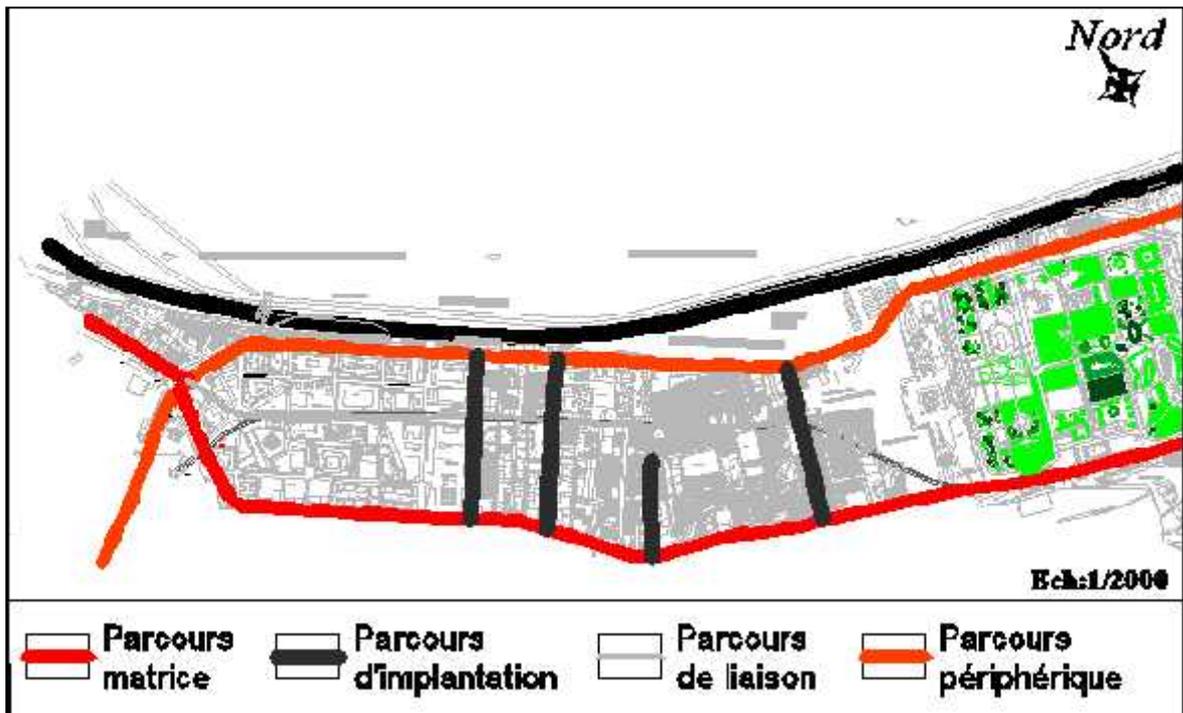


Figure 3.17 formation des parcours du quartier d'El Hamma.

Source : Elaboré par les auteurs.

3.5.5 Synthèse :

Le tissu urbain se change à travers le temps, en assurant une continuité dans le développement du processus typologique, sauf dans le cas où la rencontre s'effectue entre deux aires culturelles différentes.

Les français ont stoppé l'évolution naturelle de la ville, et ils ont ramené une autre pour l'appliquer sur une aire culturelle complètement différente. Ce qui a mené à la production d'un tissu varié, avec un nouveau type d'agregat.

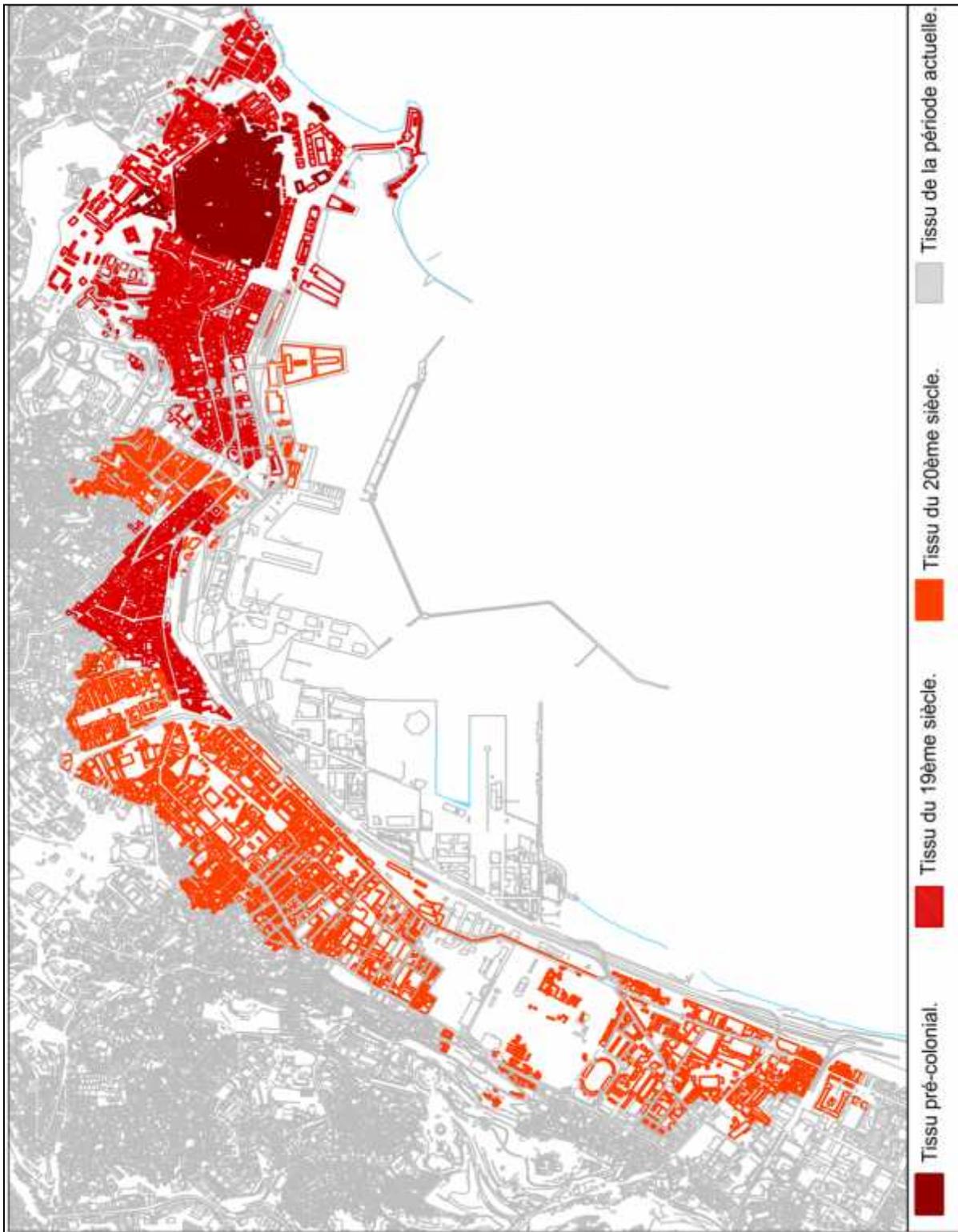


Figure 3.18 Différents types des du tissu.

Source : Elaboré par les auteurs en basant sur les cartes de PARQUE EXPO.

3.6 LECTURE DU TYPE BÂTI ALGEROIS (LES RELEVÉS) :

« La typologie du bâti est l'étude, dans un milieu urbain donné, de l'ensemble des types qui permettent de caractériser le tissu construit »¹

Pour cela, nous allons étudier le type bâti Algérois en passant par les différentes phases d'évolution, à partir le noyau élémentaire (la Casbah) jusqu'au notre site d'intervention (quartier d'El Hamma).

La lecture du type bâti Algérois passe par les périodes suivantes :

- L'époque précoloniale.
- L'époque du 19^{ème} siècle.
- L'époque du 20^{ème} siècle.

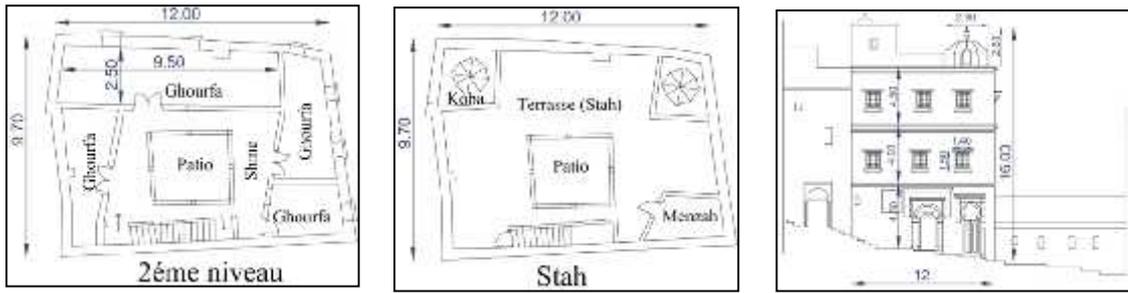
Cette lecture consiste à distinguer entre le bâti de base (habitat individuel et l'habitat collectif) d'une part et le bâti spécialisé d'autre part (Equipements, usines, hangars et dépôts).

3.6.1 L'époque précoloniale (la Casbah d'Alger):

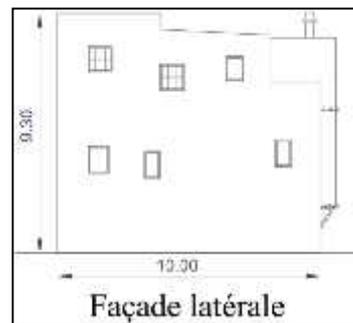
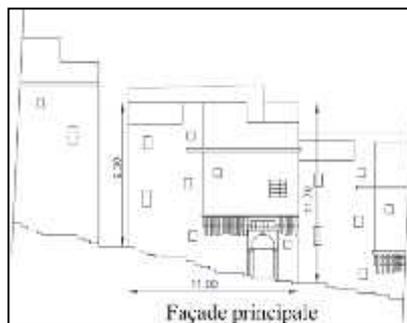
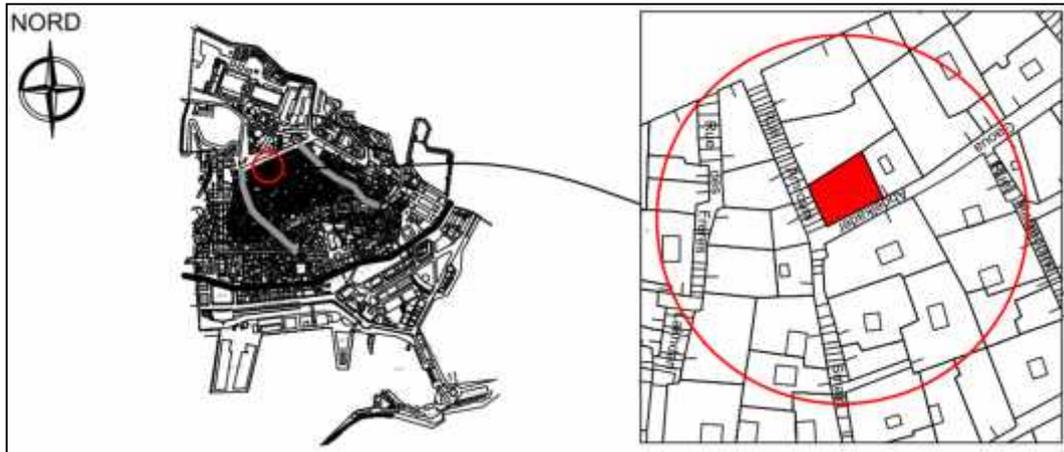
- Maison à Patio :



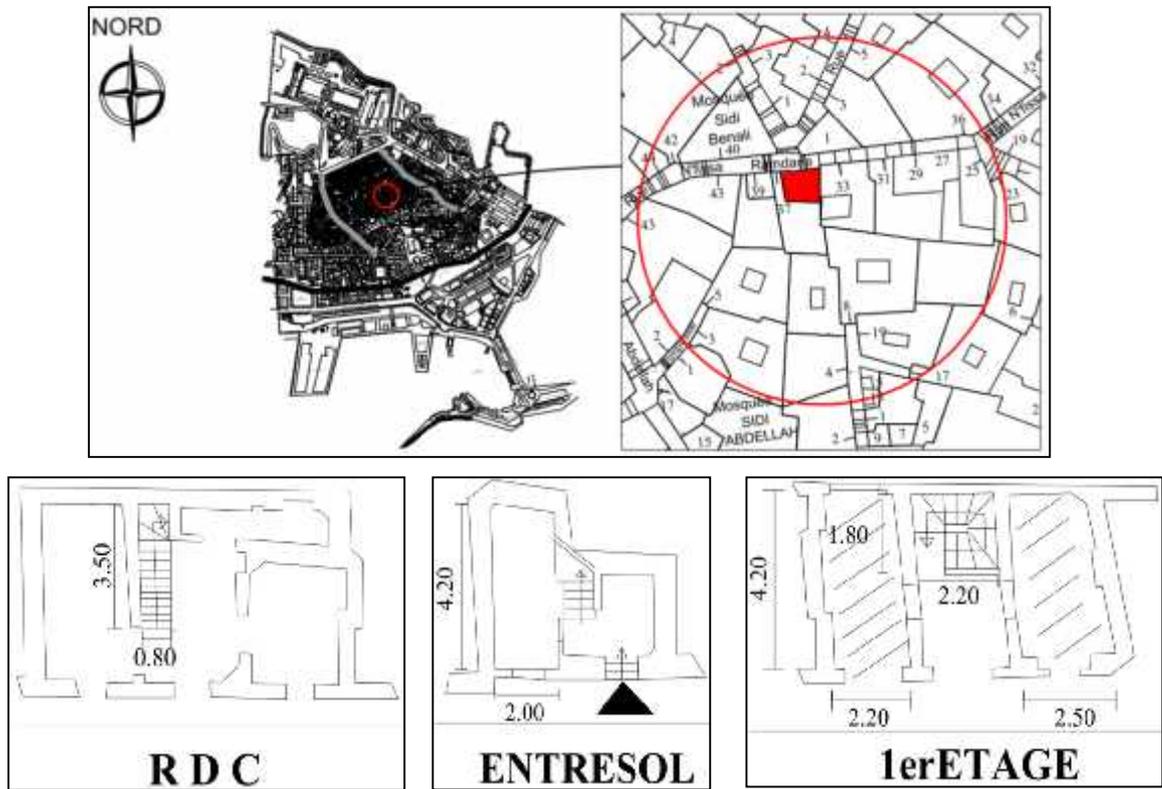
¹CANIGGIA.G, Une Approche Morphologique de la Ville et du Territoire : Lecture de Florence, Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc Bruxelles, 1994, p15.



- Maison à Chebak:



- Maison Aloui:



Description :

Cette étude nous a permis de dire que le module constructif de 2.5 à 3m X 5 à 6m, se répète pour les trois types, ainsi que la hauteur des étages varie entre R+1 et R+4.

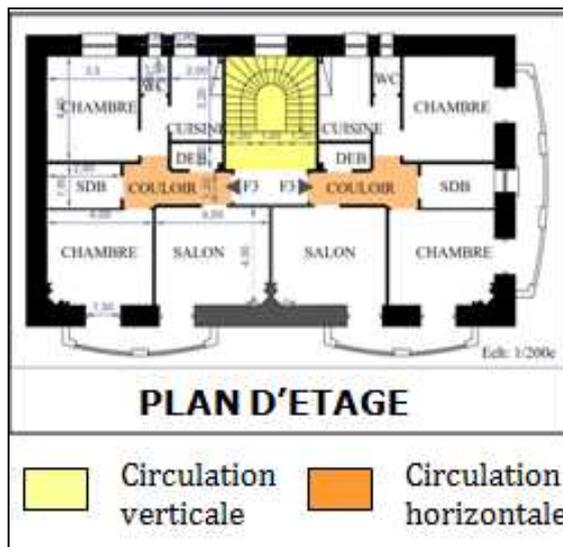
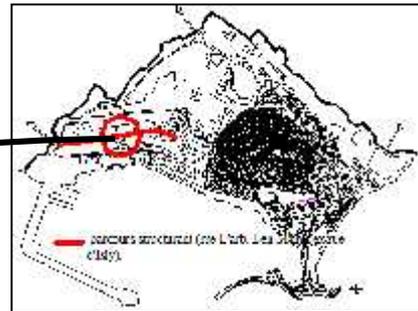
Ces types s'expriment en plusieurs variantes synchroniques.

Structure :

- Murs porteurs en pierre
- Plancher : mixte (Solive en bois + plancher).

3.6.2 L'époque du 19^{ème} siècle :

- Maison en ligne :



Description :

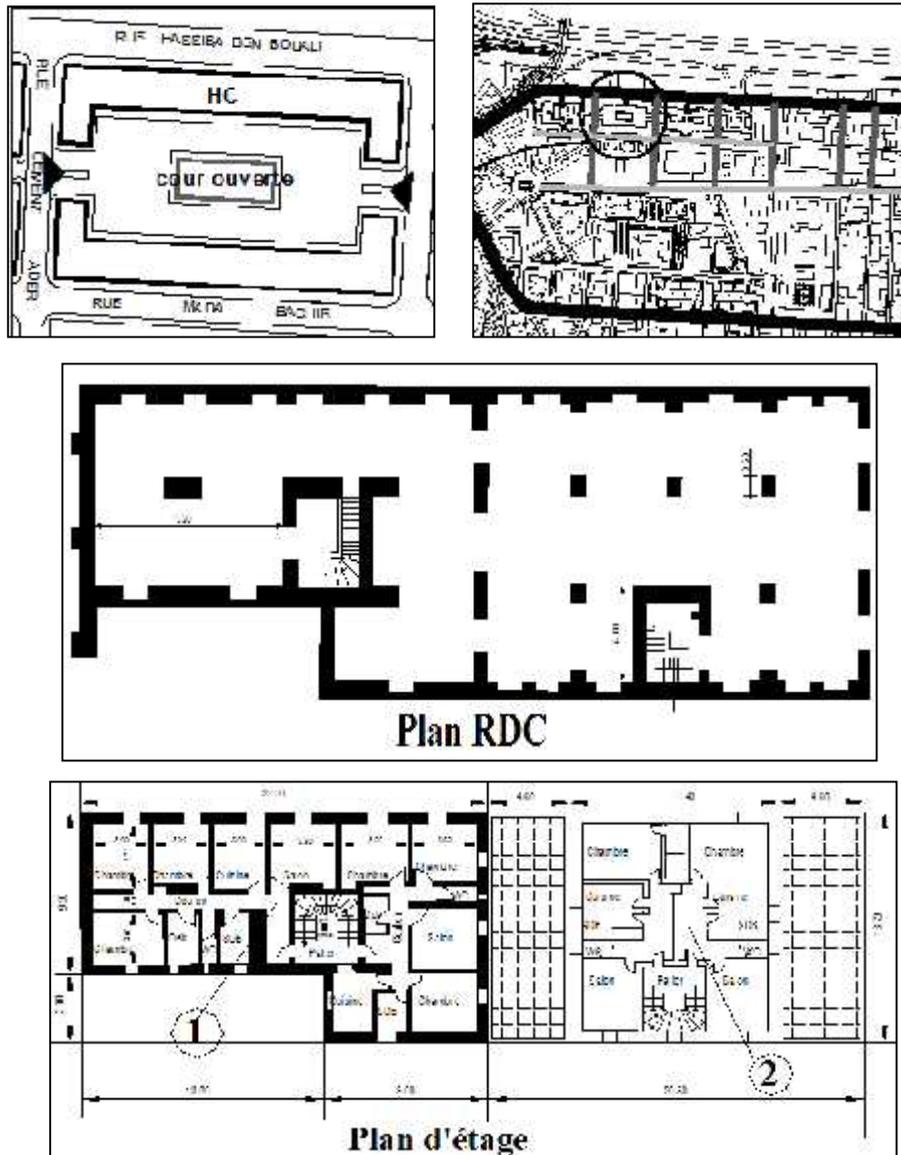
Le module constructif de 4 à 5m X 5 à 6m, ainsi que la hauteur des étages varie entre R+3 et R+5, Souvent les RDC à arcades sont de double hauteur (RDC commercial).

Ces types s'expriment en plusieurs variantes synchroniques.

Structure :

- Murs porteurs périphérique et intermédiaires en pierres, d'épaisseur moyenne de 60 cm.
- Des planchers en bois (solives en bois surmontées d'un parquet en bois supportant un remplissage en mortier de ciment, dalle pleine (rarement, en béton armé).

3.6.3 L'époque du 20^{ème} siècle :



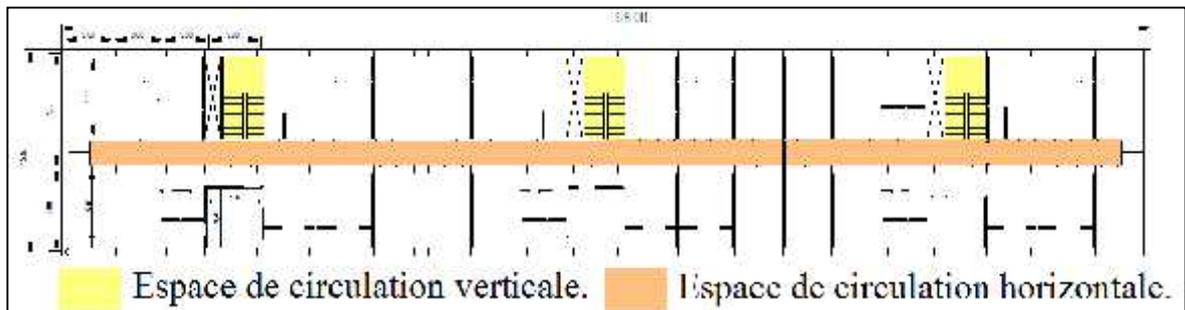
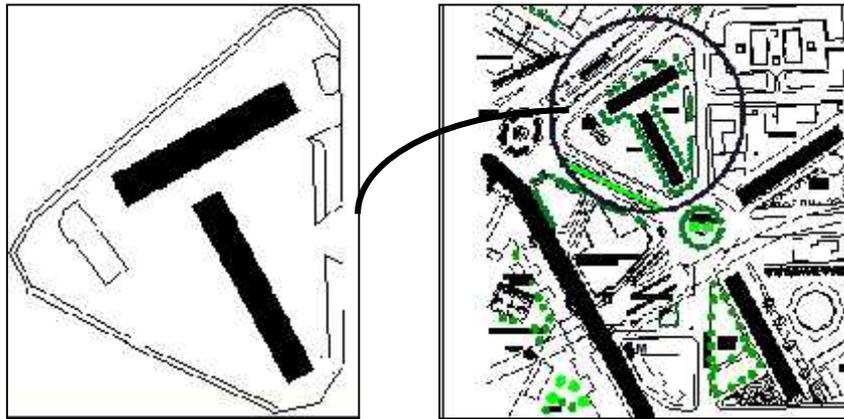
Description :

Le module constructif dans ce bâtiment est de 4m x 4 m (utilisation du béton armé), ainsi que la hauteur des étages varie entre R+4 et R+5.

Structure :

- Murs porteurs.
- Utilisation du béton armé pour les fondations et pour les planchers à armature croisés.

3.6.4 L'époque des grands ensembles:

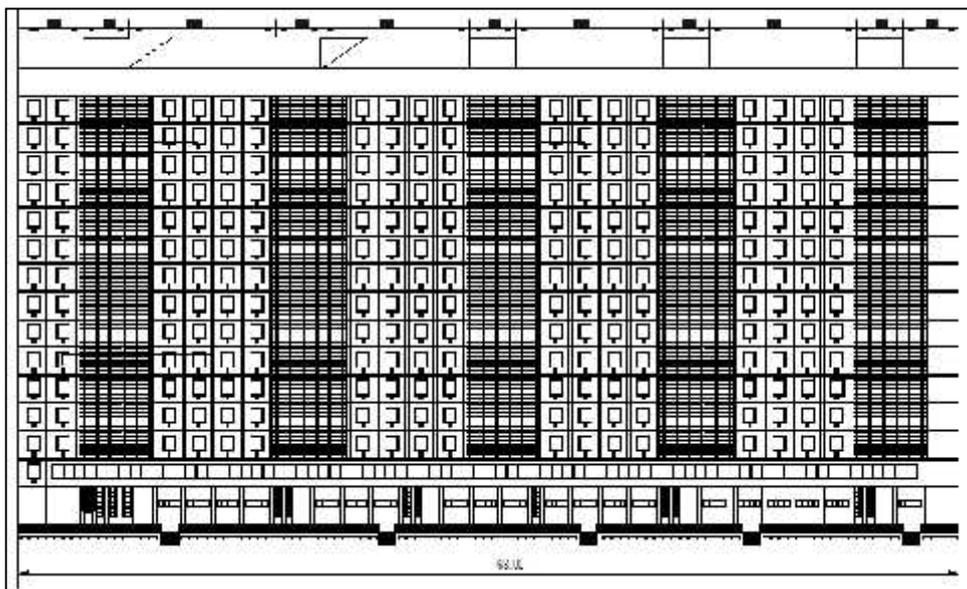


Description :

Le module constructif dans ce bâtiment est de 4m x 4 m (utilisation du béton armé), ainsi que la hauteur des étages varie entre R+13.

Structure :

- Poteaux – poutres.
- Utilisation du béton armé pour les fondations et pour les planchers à armature croisés.



La façade principale

3.7 SYNTHÈSE GÉNÉRALE :

La croissance de la ville d'Alger s'est faite à travers des opérations de dédoublement, depuis la crête principale jusqu'à la formation de la sous-unité territoriale délimitée par les deux oueds (Oued Kniss et Oued M'kacel), comme module territorial de départ.

Le dédoublement se fait selon des parcours structurants reliant les pôles, en suivant la morphologie du terrain, les parcours périphériques devenus centralisants (anciens ravins) après chaque dédoublement.

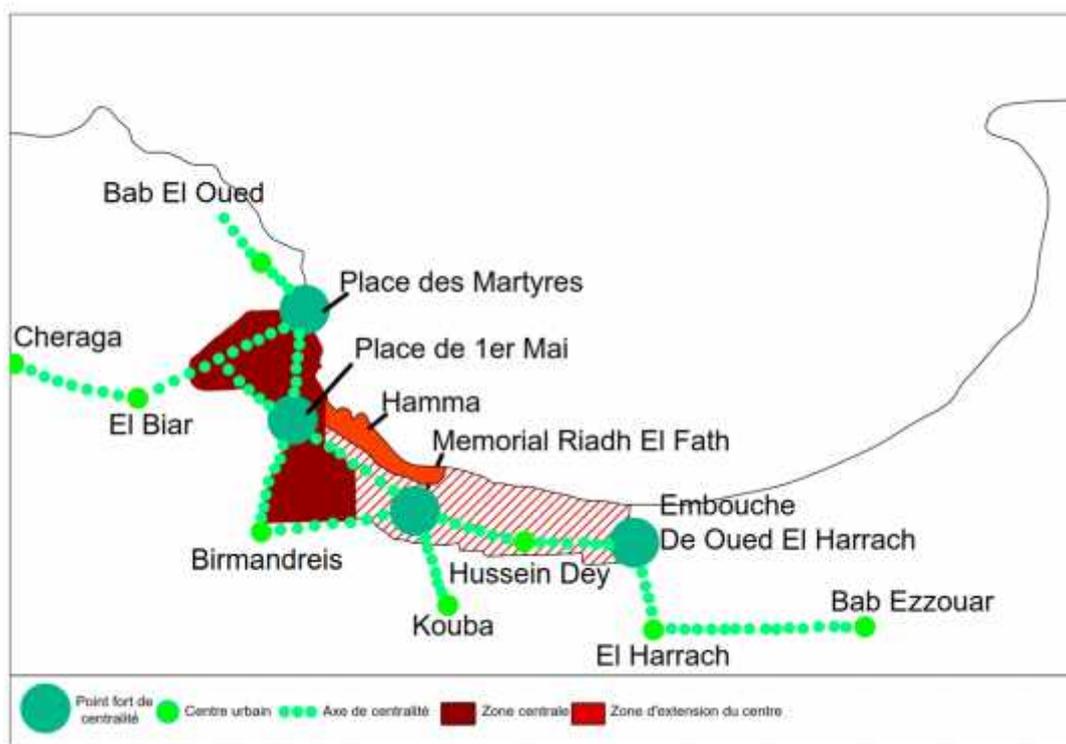
Le tissu de la ville se change d'une période à une autre, à savoir son emplacement dans la ville (proche d'une nodalité ou anti-nodalité, la morphologie du terrain et l'importance du parcours qui se situe à côté de lui).

Le type bâti est influencé par sa situation dans la ville (centre ou périphérie), ou bien dans le tissu (production des variantes synchroniques et diachroniques).

3.8 LE PROJET :

3.8.1 Présentation du quartier :

Le quartier du Hamma pas loin du centre actuel, occupe une place de choix dans la demi couronne de la baie d'Alger. Situé au Sud-Est de la ville, il constitue l'essentiel de la plaine côtière entre la place du 1er Mai et Oued El Harrach. Le quartier se situe au Sud-Est d'Alger en contrebas du sanctuaire des martyres, il s'étend à presque 3km de côte, constitué d'une plaine et d'un escarpement, il longe la mer et est surplombé d'un espace végétal qui s'introduit par le biais du jardin d'essai. Un site plat dans son ensemble.



Le quartier EL HAMMA joue un rôle important par sa position charnière dans la baie d'Alger, avec sa structure urbaine. EL HAMMA devient au premier lieu une zone industrielle, puis un quartier d'habitation ouvrière pour devenir un véritable centre urbain en pleine mutation.

Cette position offre au HAMMA les avantages suivants:

- son emplacement stratégique relie le centre ville.
- Qualité des infrastructures et variété des types de transport
- Le passage de la rocade.
- Le passage du métro avec ses deux stations :
 - La station du jardin d'essai, et la station du Hamma.
- Le téléphérique qui relie El Hamma à Diar El Mahçoul.
 - Situation stratégique dans la baie d'Alger avec une façade maritime de près de 1,5 Km.
 - Disponibilité foncière, et possibilité d'extension sur la mer.

3.8.2 Les problèmes :

- Rupture entité/entité :
 - Architecture sommaire fragmentée éclatée qui ne répond pas à son positionnement en zone littorale, et la disparition progressive de l'îlot.
 - Des terrains vides ou mal aménagés.
 - Etat des bâtis dégradés qui font honte au statut de la capitale.

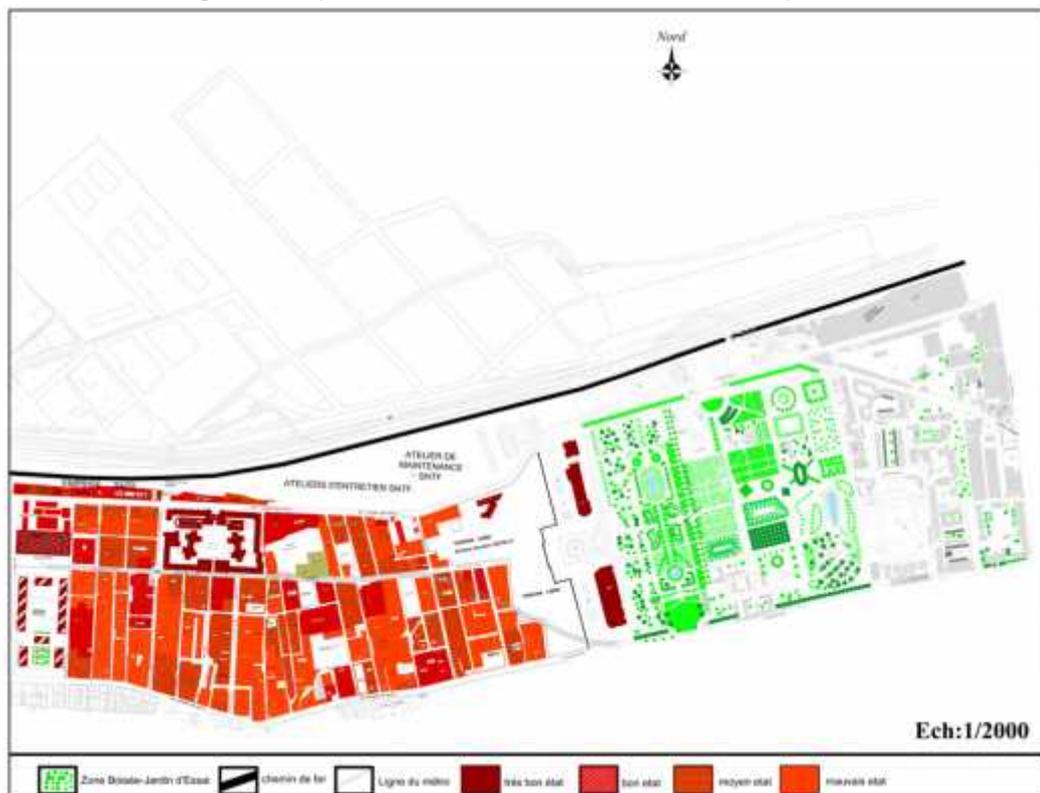


Figure 3.20 : Carte d'état de fait du quartier d'El-Hamma.

Source : Elaboré par les auteurs.



Figure 3.21 : Le bâti dégradé au quartier d'El Hamma.

Source : Photos prises par les auteurs.

- une friche industrielle : Comme résultat du port de commerce.

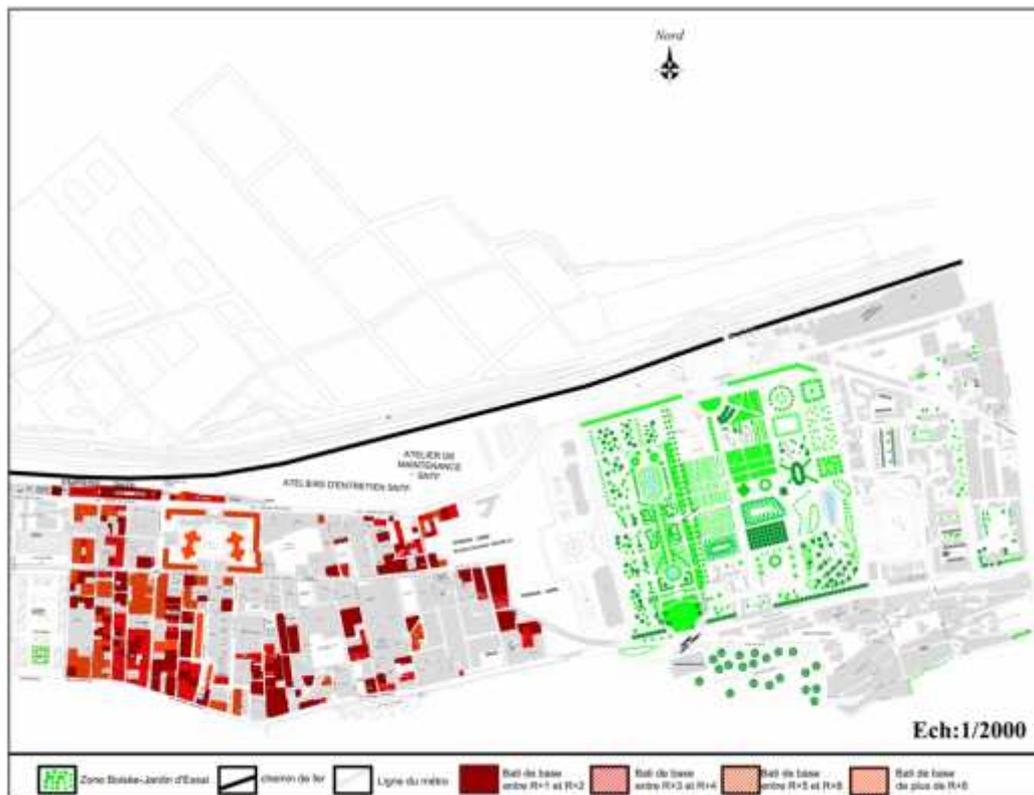


Figure 3.22: Carte du gabarit d'El-Hamma qui montre les friches industrielles.

Source : Elaboré par les auteurs.

- Rupture ville/mer (absence d'articulation entre la ville et la mer) :

Sur le plan physique :

- Un port de commerce avec ses hangars et ses usines a perdu sa vocation sommaire qui ne répond pas à sa position.



Figure 3.23 : Le port de commerce (partie centrale).

Source : Photos prises par les auteurs.

- A cause de l'infrastructure :
 - La RN 11 crée une paroi épaisse, rigide qui isole tout contact entre la ville et la mer.
 - La ligne de chemin de fer un obstacle pour tout contact ville/mer.



Figure 3.24 : Le chemin de fer et la voie de L'ALN coupant la relation ville/mer.

Source : Photo prise par les auteurs.

- Absence des percées vers la mer à cause de la clôture du chemin de fer, la RN11, et les hangars de la rue Hassiba Ben Bouali qui font une vraie barrière rigide.



Figure 3.25 : Absence des percées vers la mer.

Source : Google Earth.

3.8.3 Élaboration Schéma de principe d'aménagement du quartier d'El Hamma :

- Articulation entité/entité :
 - Création d'un parc urbain et la réouverture du jardin d'essai.
 - la restructuration du tracé urbain en suivant l'ancien (restructuration du quartier d'une façon perpendiculaire à la mer).
 - L'aménagement et la restructuration de la rue Hassiba Ben Bouali pour lui donner une certaine animation dans le côté d'El Hamma et le prolongement de l'axe Rochai Boualem.
 - Récupération des terrains libres en construisant des projets qui enrichissent la partie Est en redonnant l'image de marque à la baie.

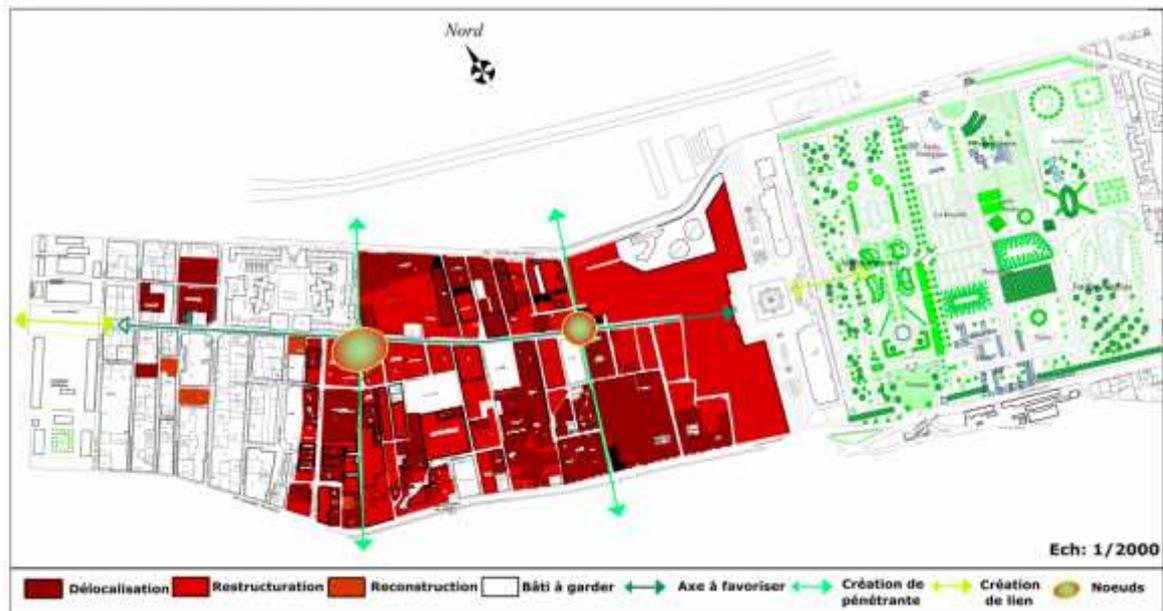


Figure 3.26 : Schéma de principe d'aménagement du quartier d'El Hamma.

Source : Elaboré par les auteurs.

- Articulation ville/mer :

- Créer des parcours qui relient la ville à la mer au dessus de la RN11 et le chemin de fer (passage sous terrain).
- Rendre le port accessible et le réaménager en proposant des activités de loisir et de plaisance.
- Crée deux axes de franchissement l'un est celui qui assure le Renforcement de l'articulation entre le monument des martyres et le port passant par jardin d'essai, et l'autre celui qui assure l'articulation physique entre le monument des martyres et la BN et l'hôtel Sofitel.
- Crée une Balade tout au long du front de mer pour relié la partie Ouest avec la partie Est de la baie.

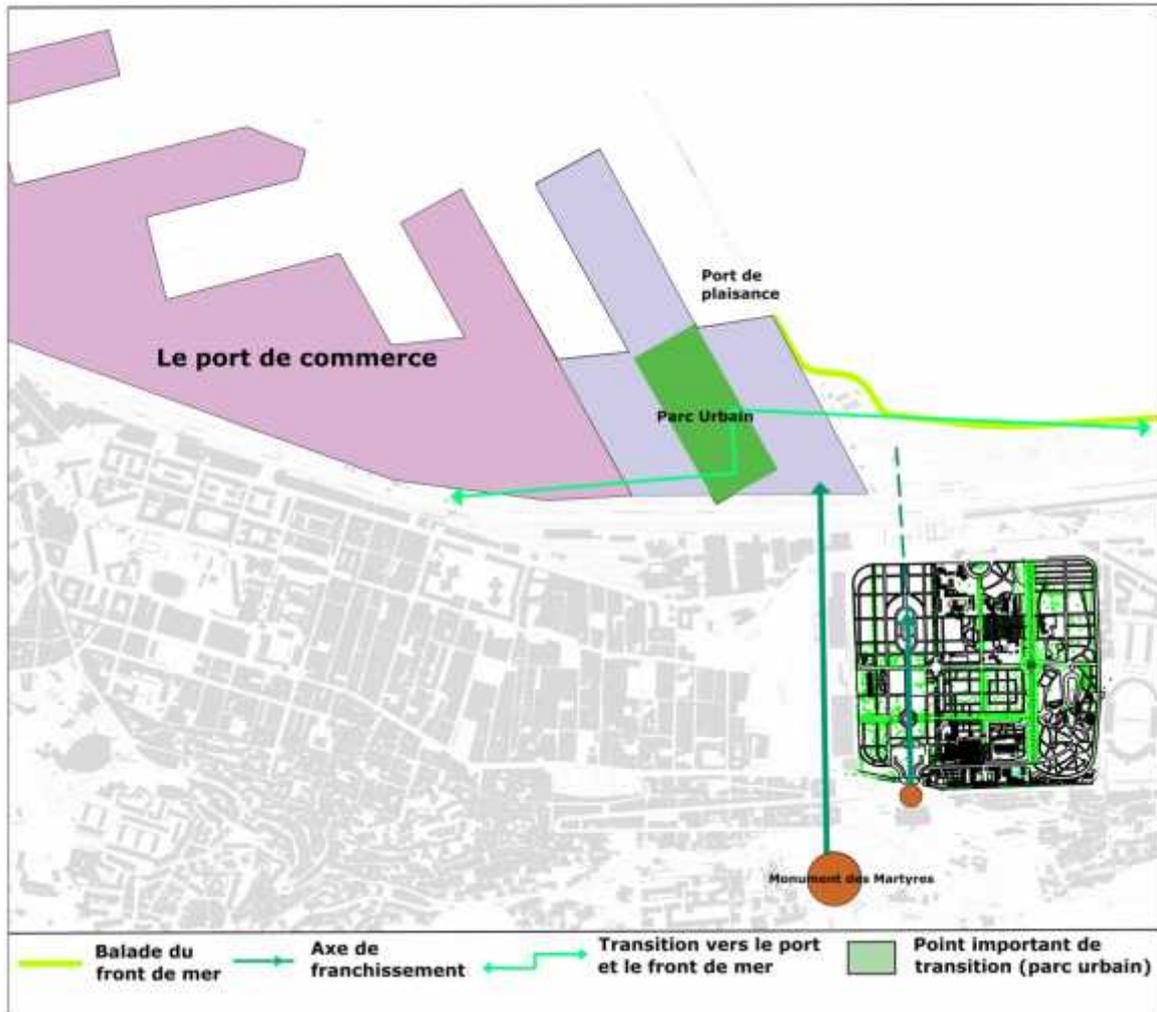


Figure 3.27: Schéma de principe d'aménagement du port d'El Hamma.

Source : Elaboré par les auteurs.

3.8.4 Conclusion :

El HAMMA se trouve au milieu d'un tissu du bâti en dégradation, et infrastructure qui crée des problèmes de perméabilité et relation avec la mer, donc il est impératif de projeter la ville vers une nouvelle image qui mettra en avant toutes les particularités d'une ville littorale.

3.8.5 Proposition du CNERU :

- POS 31: Hamma, Hussein-Dey :
 - Rénovation de l'Arsenal et de la maison de la presse, relance des travaux de l'îlot Belhaffaf, aménagement paysager du parc urbain autour du siège de l'UGTA, rénovation de l'îlot des libérés.
 - Elargissement du Bd Boualem Rochai, aménagement paysager exceptionnel d'un parc urbain central, aménagement d'espaces publics autour des stations Métro, implantation d'un équipement constituant un véritable élément de repère : théâtre.
 - Confirmation du caractère animé le long de la rue Belouizdad après rénovation des constructions avec surélévation du bâti de R+5 à R+7 max, création d'une zone de services liée à l'activité portuaire intégré à l'habitat collectif mixte : salles d'exposition - bureaux des transitaires -agences bancaires, de voyages et assurances.

- Les critiques de la proposition du CNERU :
 - Critiques positives :
 - La revalorisation du quartier par l'introduction de fonctions porteuse de dynamiques nouvelles.
 - La requalification du quartier qui passe du rang de périphérie à celui d'hyper centre aux rendements optimaux.
 - La restructuration de l'axe Rochai Boualem offre une meilleure qualité visuelle et permet d'avoir une perspective riche en ponctuation (place ronde, parc urbain, immeuble pont)
 - Le quartier connaîtra un essor économique et social par les nouvelles infrastructures.
 - Critiques négatives :
 - Le jardin d'essai est exclu du tissu proposé, alors qu'un parc urbain est proposé à proximité.
 - Mauvaise accessibilité à partir de l'avenue L'ALN.
 - CNERU a choisi la solution la plus facile et la plus couteuse.

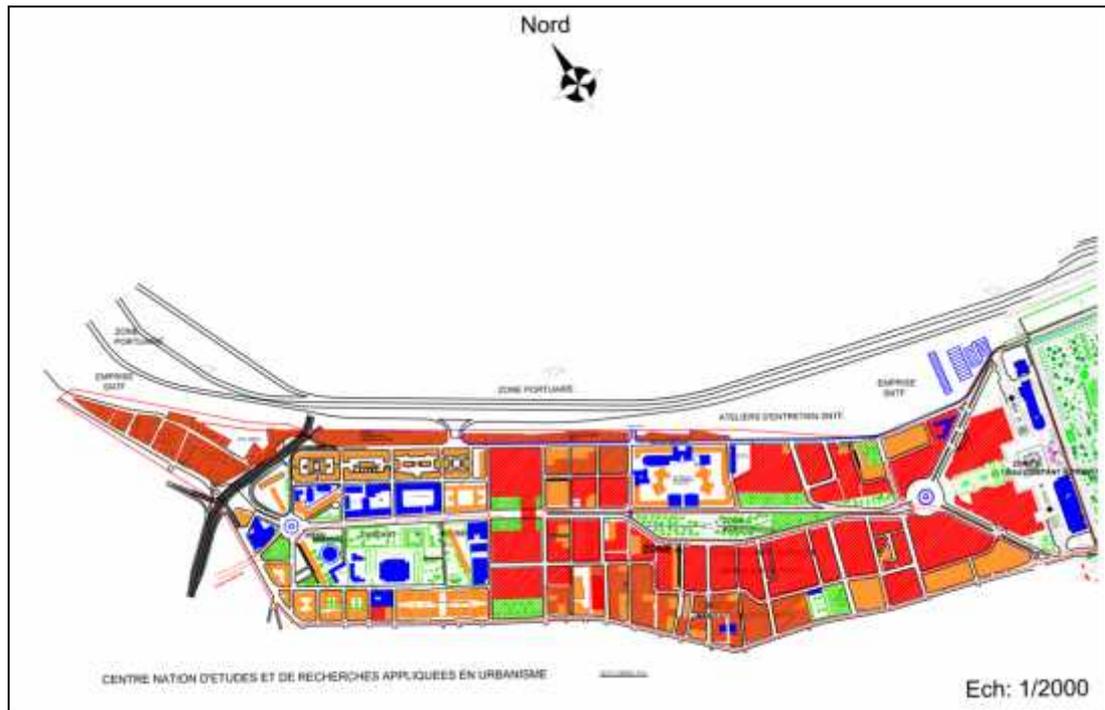


Figure 3.28 : Pos U31 Hussein Dey ; quartier Hamma ; Plan d'aménagement.

Source : Elaboré par les auteurs.

3.8.4 Élaboration du plan d'aménagement :

« Il est bon de savoir que l'utopie n'est jamais rien d'autre que la réalité de demain et que la réalité d'aujourd'hui était l'utopie d'hier » ¹¹

Notre but est de revaloriser la baie d'Alger pour former une nouvelle image, par l'ouverture de la ville vers la mer.

Au-delà des aspects quantitatifs de production, par l'amélioration du cadre de vie des algérois affecté par la pollution, due à la présence des activités industrielles sur le port de commerce et tout au long de la partie centrale de la baie.

¹¹ Architecte, urbaniste, décorateur, peintre et sculpteur français.



Figure.3.29 : Vue d'ensemble.
Source : Elaboré par les auteurs.

- L'articulation entité/entité :

Notre intervention sur le quartier du Hamma passe en premier temps par :

- La restructuration du tracé urbain en suivant l'ancien tracé c'est –à– dire restructurer le quartier d'une façon perpendiculaire à la mer, et faire déboucher sur le front de mer.
- La restructuration et l'élargissement de son parcours « Aissat Idir – Rochai Boualem » qui était autrefois un parcours périphérique et qui constitue suite au phénomène de dédoublement du quartier un parcours centralisant, Cet axe sera traité en large boulevard jardin avec alignement d'arbres débouchant sur le jardin d'essai, reliant une polarité, celle du 1^{er} Mai, à une anti-polarité, celle du jardin d'essai.
- L'aménagement et la restructuration de la rue Hassiba Benbouali pour but de lui donné cette animation qui existe déjà vers le coté ouest.

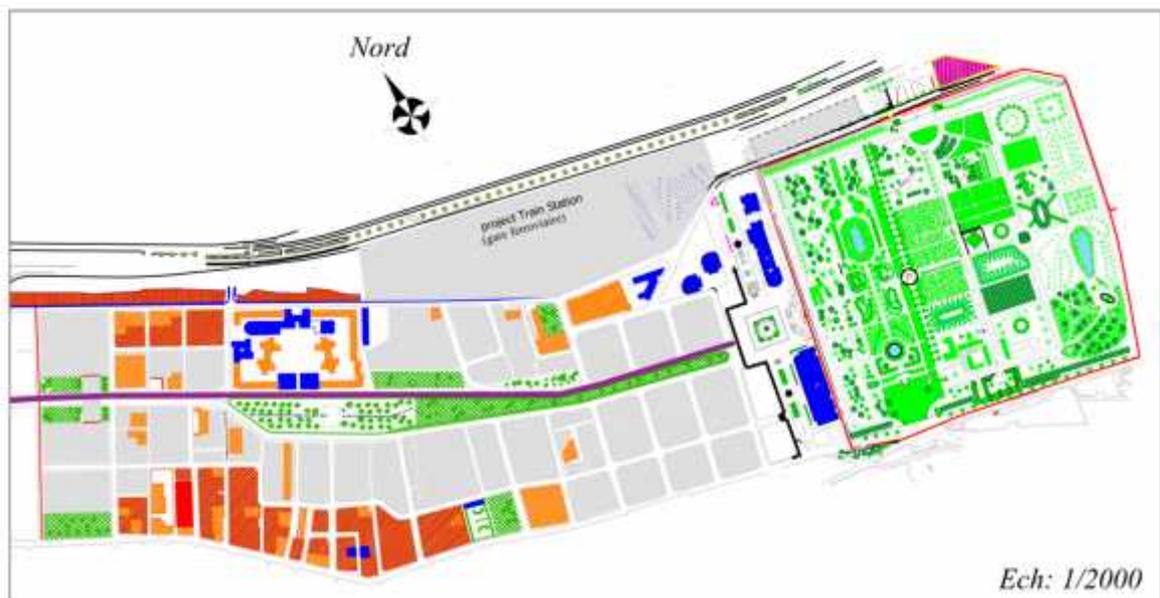


Figure 3.30: Plan d'aménagement entité/entité.

Source : Elaboré par les auteurs.

- L'articulation ville/mer :

Puis-ce-que le port d'El-Hamma est inachevé au niveau de sa relation directe avec la mer, c'est-à-dire la partie portuaire, il s'agira de faire une opération de "broderie" parce que à un certain moment cette relation est entrecoupée par un système de circulation mécanique, par le chemin de fer, et la route moutonnière.

Donc notre travail se basera sur:

- Retrouver une liaison avec la ville, en choisissant d'appliquer une trame générale au site, basée sur le module de base et liée à la trame du quartier d'El-Hamma. Afin de permettre d'organiser l'ensemble des infrastructures et superstructures.
- La mise en place d'une trame de voirie servant d'organisation fonctionnelle.
- L'ouverture de la ville vers la mer en assurant la continuité physique entre le quartier et le port par deux axes de franchissement :
 - Des escaliers qui constitueront un parcours séquentiel ponctué avec des haltes aménagées en espaces publics. Ces escaliers

terminent avec une trémie qui passe sous la RN11 et le chemin de fer (passage sous terrain), et elle débouche sur une esplanade sur le port.

- Un projet pont qui va assurer la liaison entre la ville et le port et qui contient deux axes de circulation : un immeuble pont qui passe au dessus de la RN11 et le chemin de fer assurant la circulation horizontale. Et un ascenseur urbain qui assure la circulation verticale.
- La mise en œuvre d'une trame végétale forte servant à délimiter verticalement et horizontalement les espaces.
 - Afin d'ouvrir le port à la ville, il est nécessaire que des activités économiques et sociales du port. C'est pourquoi, des quais plantés et des espaces spécifiques (belvédères, kiosques, parc urbain...) serviront à ponctuer une promenade pédestre mais aussi à être le support de manifestations particulières liées ou non à l'eau (festivals, kermesses, journées de la voile,...)
 - Implanter des bâtiments de hauteur proche de celle du bâti existant en soulignant l'horizontalité des lignes (skyline).
 - Laisser aux bateaux leur propre signalétique et ainsi de marquer l'espace entre eau et terre.

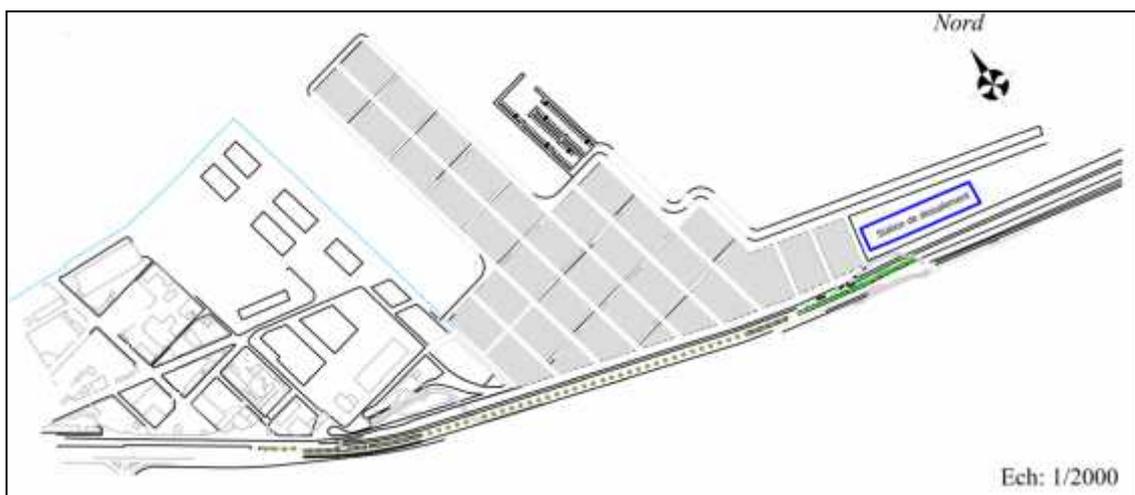


Figure 3.31: Plan d'aménagement du port.

Source : Elaboré par les auteurs.

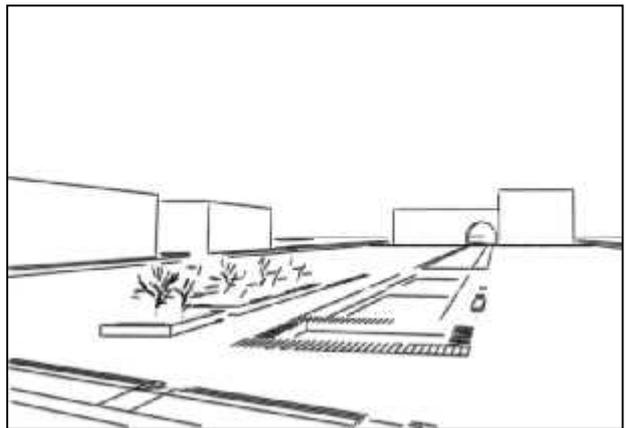
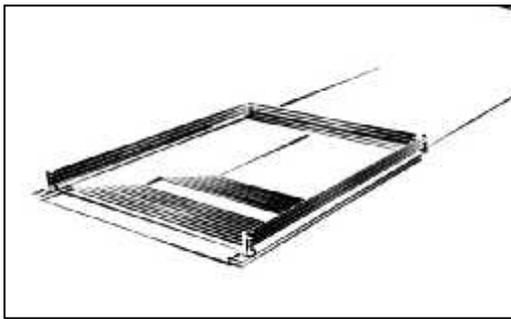
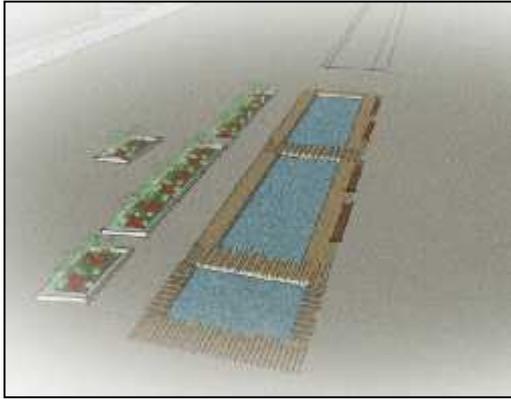


Figure 3.32: Des sketches du plan d'aménagement.

Source : Elaboré par les auteurs.



Illustration souhaité pour le parc urbain



Illustration souhaité pour la trémie





Illustration souhaité pour la promenade



Illustration souhaité pour port de plaisance

Illustration souhaité pour le toit jardin

3.8.5 Esquisse du projet :

D'après l'analyse effectuée sur le quartier d'EL Hamma, Nous avons souligné les caractères particuliers dominant du quartier, comme étant culturel éducatif (musée des beaux arts, bibliothèque nationale, institut pasteur) on a proposé un centre de recherche scientifique de la biodiversité urbano-marin, pour quelle soit une complémentarité d'ensemble existant.

Objectif du projet :

- Renforcer l'identité culturelle et touristique de la zone.
- Faire connaître les enjeux de la « biodiversité » lors de projets d'aménagement du territoire.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel du jardin d'essais.
- Renforcer le contacte jeune nature.

- Sensibiliser les gens à travers des sciences d'éducation sur le devenir viable relative à l'environnement.
- Offrir des supports scientifique et pédagogique et des moyens de recherche pour toute catégorie qui s'intéresse.
- Jouer le rôle d'un lieu d'échange socio-culturel et scientifique.
- Mettre en œuvre une politique novatrice à vocation forte engagée dans le domaine d'expositions et de la recherche sur la biodiversité afin de promouvoir la diffusion des connaissances en science de la nature.

Notre projet est un projet pont qui assure la continuité physique entre la ville et la mer. Pour cela on doit utiliser un outil de référence pour faire ce projet. Notre outil de référence sera le type. On l'a fait ressortir après avoir fait la lecture, aux différentes échelles de l'établissement anthropique. On a ainsi pu cerner le type d'Alger et le module constructif de base de ce type :

- La typologie de l'immeuble en ligne avec arcades (19^{ème} siècle). C'est-à-dire la typologie de la maison à cour ou à patio.
- La cellule élémentaire, le module sur lequel on va se baser sur pour concevoir le projet.

Tout en prenant en considération structures viaires existantes.

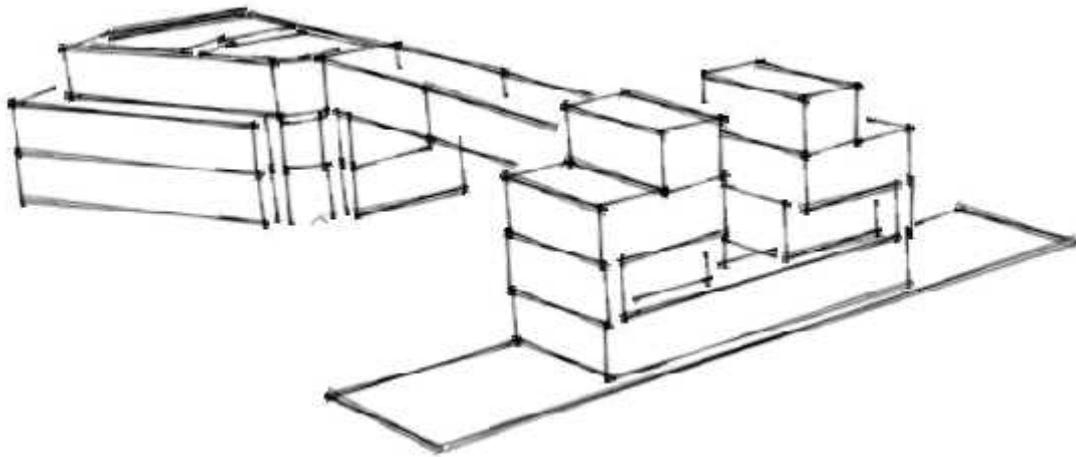


Figure 3.31: Plan de masse.

Source : Elaboré par les auteurs.

Notre projet se situe sur des parcours qui structurent la ville, tels que : le parcours Hassiba B.BOUALI et le parcours synthétique (la route nationale N 11-L'ALN-), ce qui attire le flux à notre projet.

Notre projet est un immeuble pont qui va assurer la relation ville/mer, il sera traité comme une seule unité matérialisant deux entités reliées par un pont.



- La démarche du projet :

Notre projet passe par les étapes suivantes :

- Restructurer le terrain en plaçant un module de base de 5X6 pour continuité du tissu existant avec sa modularité.
- Régler selon les contraintes existantes, les différentes exigences structurelles du projet.
- C'est la réalisation de la 1^{ère} idée du projet : c'est-à-dire, séparer verticalement et horizontalement les circulations mécaniques et piétonnes.

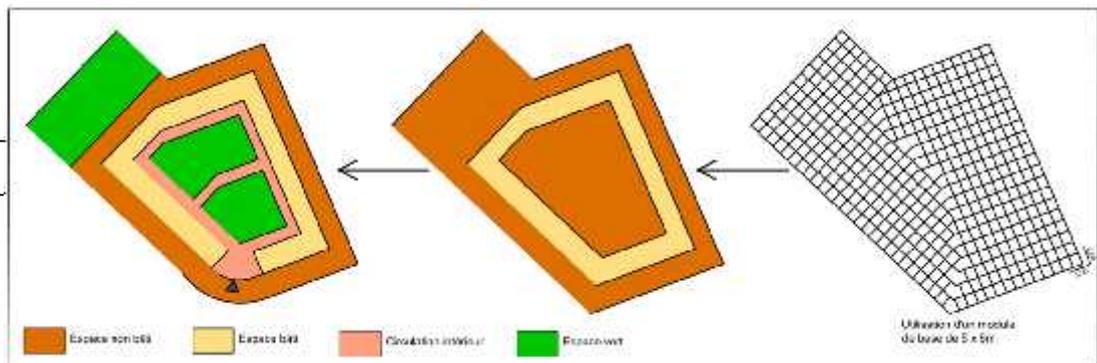


Figure 3.31: La démarche du centre de biodiversité marine

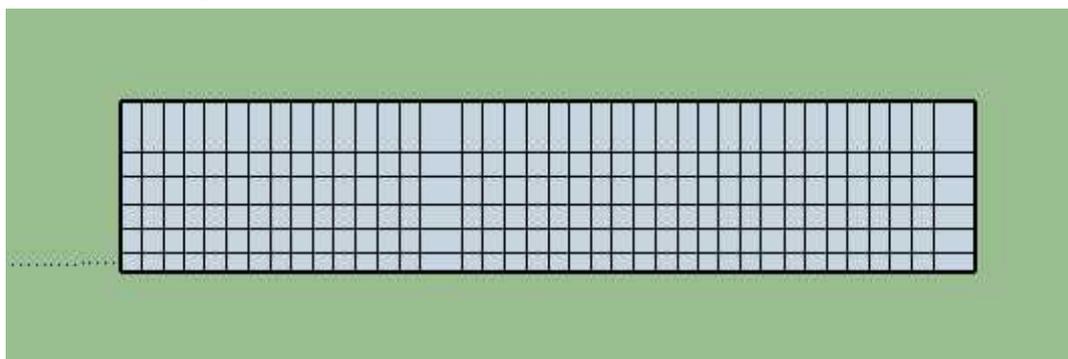
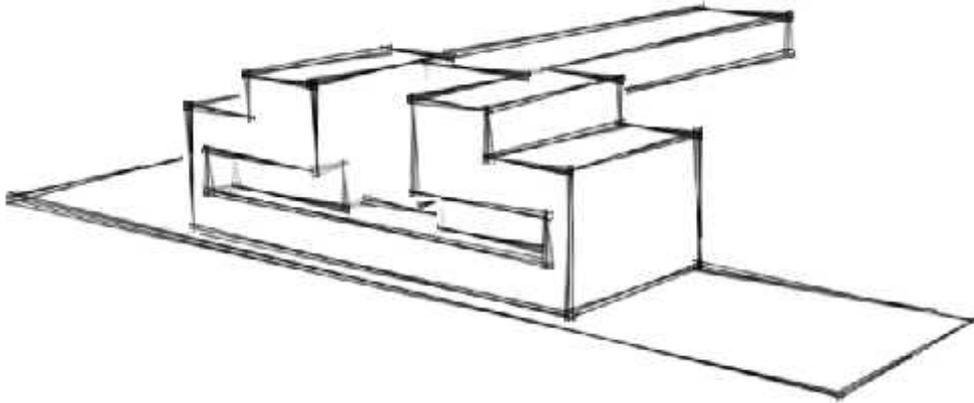


Figure 3.32: La démarche du centre de biodiversité urbaine

- Centre de recherche de biodiversité urbain :

Mon idée de base est un jeu de forme cubique "parallélépipède e " qui répond au souci de composition urbaine de la ville.

Le volume de base est constitué de forme géométrique simple qui exprime la stabilité, cela me permet d'intégrer mon projet sans toucher à l'existant et crée une continuité visuelle avec le quartier et un élément complémentaire avec le jardin.



Décomposer la masse en trois entités horizontalement en démarrant de l'idée des trois fonctions existantes dans le projet.

Avoir une emprise au sol minimale afin de laisser passer les flux des piétons ainsi le projet devient un carrefour et non pas une barrière, ce qui va donner plus de valeur au jardin d'essai.

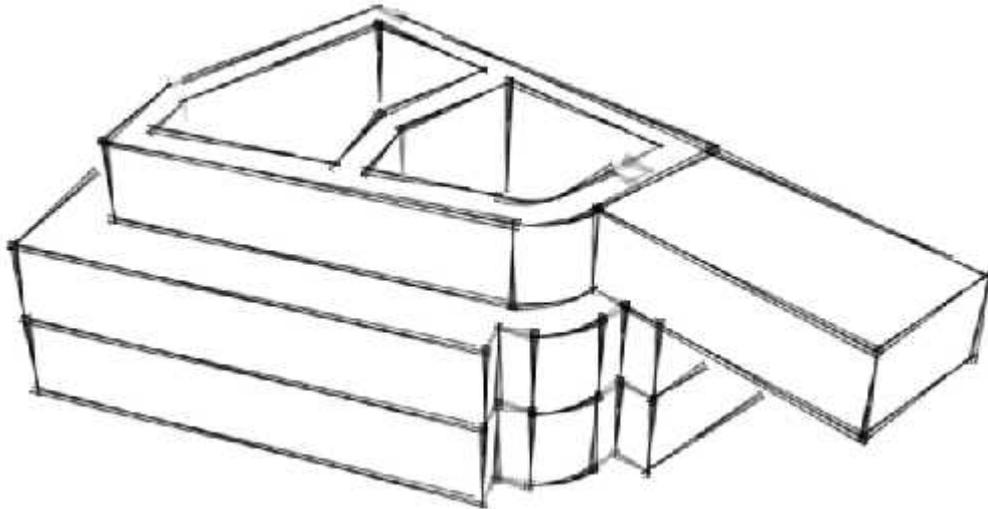
- Centre biodiversité marine :

Le projet est un édifice dominant par sa taille, exubérant par son architecture, il offre des perspectives différentes: Une vue panoramique au nord de la baie vers l'horizon, au sud vers les hauteurs d'Alger en concurrence avec le monument.

1- Pour cela mon idée de base poser une masse qui s'impose dans son contexte qui est l'esplanade le point fort de la baie mais en assurant la translucidité de cette masse. Avoir une emprise au sol minimale afin de laisser passer les flux des piétons ainsi le projet devient un carrefour et non pas une barrière, ce qui va donner plus de valeur à notre esplanade.

Décomposer la masse en trois entités horizontalement en démarrant de l'idée des trois fonctions existantes dans le projet.

2- Le volume de base: est constitué de forme géométrique simple qui suit la forme du terrain et qui exprime la stabilité, cela me permet d'intégrer mon projet dans son contexte afin de créer une continuité visuelle.

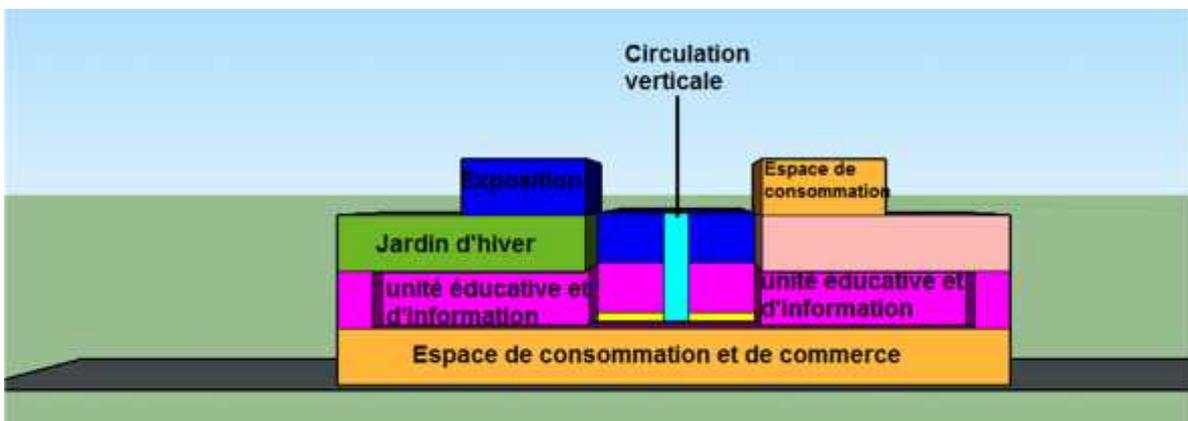


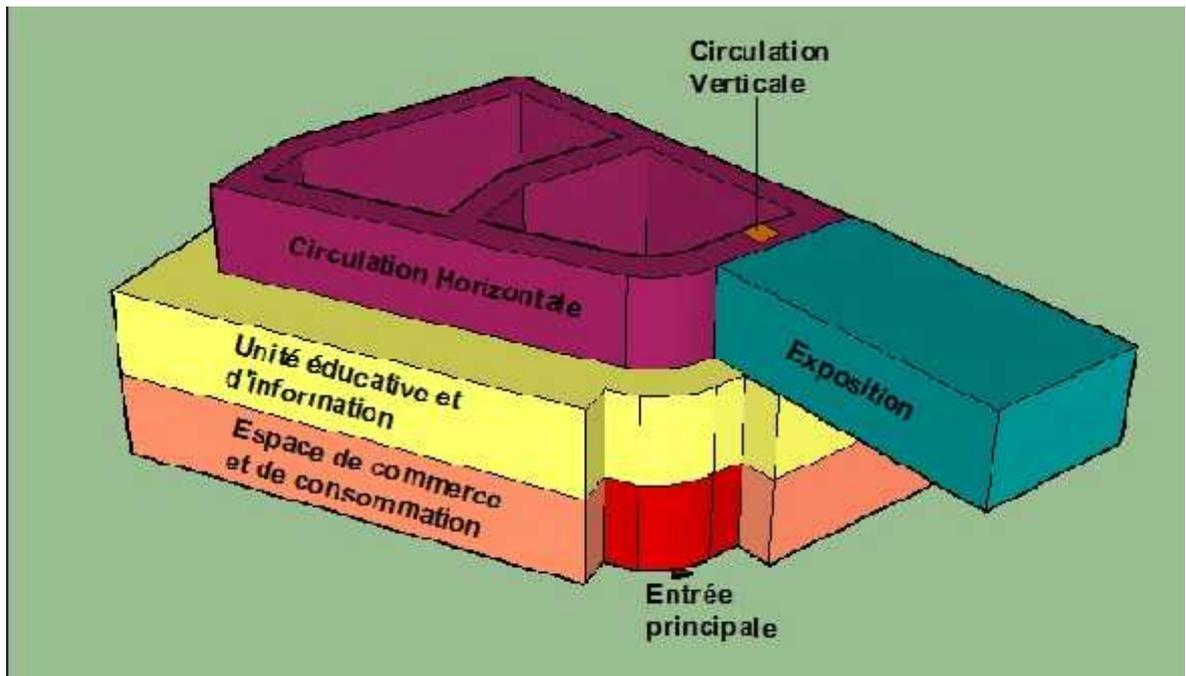
Le Centre de Biodiversité urbano-marine présente des activités éducatives, espaces de formation et de découverte, zones de documentation.

Les expositions sont articulées autour de deux thèmes : « exposition fermée » et « exposition en plein air ».

Le Centre propose aussi des services commerciaux et de restauration, il a repris le gabarit dominant dans le quartier d'El Hamma (entre R+1 et R+2). Aménagements paysagers simples ont été réalisés.

Un toit jardin, une terrasse-restaurant et un observatoire sont proposés à la fin du bâtiment.





CHAPITRE 3

BIBLIOGRAPHIE :

Les ouvrages :

- Alger métropole, région - ville - quartier, Edition EPAU SIAAL, 2000.
- CANIGGIA Gianfranco, L'approche morphologique de la ville et du territoire, lecture de Florence, Institut supérieur d'architecture Saint luc, Buxelles.
- CHALINE Claude, Ces ports qui créèrent des villes, L'Harmattan, 1994, Paris, 299p.
- HOYL B.S, Revitalising the waterfront, international dimensions of dockland development, Chichester, Wiley, 1988.
- LESPEDES René, Alger étude de géographie et de l'histoire urbaine, Edition ALCANE, 1930.
- MALFROY Sylvain, L'approche morphologique de la ville et du territoire, lecture de Florence, Institut supérieur d'architecture Saint luc, Buxelles 1994.
- SANTOS M, L'espace partagé : Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous développés, Génin : Librairies Techniques, 1975, Paris.
- VIGARIE A. 1991. Villes et ports ; développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littorale. Paris. Second colloque franco-japonais de géographie C.N.R.S.

Thèses et mémoires :

- AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister.
- DJEDOUANI RAKEM.S, Mutations urbaines et stratégies de renouvellement dans deux villes-ports méditerranéenne : le cas de Marseille et d'Alger, Thèse de Doctorat, Université Paris XII- Val-de-Marne.
- HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008.
- HADJI.Q, Le Processus Evolutif de Villes Algériennes : un Phénomène de Nature Typologique, Thèse de Doctorat en science, EPAU.
- HADJI Farreh et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

- BONILLO J.L, Métropole portuaire en Europe, Cahiers de la recherche architecturale, n°30-31, Parenthèse, 1992, Marseille.
- BOUBACHA Emmanuel, Ville et Port ; City and Port, Association internationale Villes et Ports (AIVP), 1997, Paris.
- FEYDAU, in. Le credo de l'homme blanc: regards coloniaux français XIXe-XXe siècles. 1862, P 161, cité par AOUISSI Khalil Bachir, Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013.
- FREMONT. A, Quelles stratégies portuaires face aux armements de lignes régulières, Association internationale Villes et Ports, 2002.

Sources Internet :

DUCRUET César. 2008, Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeo : European Journal of Geography (En ligne). Disponible sur : <<http://cybergeo.revues.org/17332>> (Consulté le 12/06/2015).

MAZY Kristel, Vers un développement intégré des interfaces villes-ports intérieurs (en ligne). Disponible sur: <<http://www.umc.edu.dz/vf/images/ville%20et%20sante/TEXTES%20COLLOQUE%20LAUTES%20Avr%20Mai%202011/AXE%203%20La%20Metropolisation,%20Modernisation%20et%20projet%20urbain/KRISTEL%20MAZY.pdf>>. (Consulté le 06/06/2015).

MERCIER George. 1960, Le développement et les constructions de la ville d'Alger jusqu'en 1960 (en ligne). Disponible sur :

<<http://cerclealgerianiste2607.fr/Chapitres/Site%20Internet%20Cercle%20National/www.cerclealgerianiste.asso.fr/contenu/villes3010.htm>>, (Consulté le 12/06/2015).

Parque Expo. 2012, Présentation générale (en ligne), Disponible sur :

<http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?lang=fr&id_class=371&name=Ce-que-nous-faisons>, (Consulté le 15/06/2015).

A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux, 2008, P 11, (en ligne). Disponible sur : <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf>. (Consulté le 12/05/2015).

<http://www.photaki.fr>.

www.parqueexpo.pt.

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Eurom%C3%A9diterran%C3%A9e>.

<http://www.popsalgerie.com/fr/uploads/webmaster/images/carte-de-lalgerie%5B1%5D.jpg>

www.photos-algerie.fr

OUVRAGES :

Les éléments de projet de construction : Ernest NEUFERT 8^{ème} édition, édition DUNOD.

Le Corbusier : Vers une architecture, édition ARTHAUD.

CONSTRUCUTION METALLIQUE : Conception des structures de bâtiments, Yvon LESCOUARC'H, Presse de l'école nationale des ponts et chaussées de la France.

Thérapeutique thermale et climatique, Masson Etcetera, édition Paris.

L'architecture verte, James Wines, édition TASHEN.

REVUES :

AMENHIS, N°29. Juillet-Aout 2010 : « Les aqua parcs ».

MERO-TSK Vision, N°40, 2005.

Techniques & Architecture, N°455. Aout-Septembre 2001.

Construction MODERNE, N°125. Janvier 2007.

THESES :

Centre de thalassothérapie à TIGHZIRT, Juillet 2010.

Centre de thalassothérapie à TIPAZA, Octobre 2004.

Centre de thalassothérapie à EL-MOUHAMADIA, Juin 2011.

BROCHURES :

THALASSO-SPA DEAUVILLE by ALGOTHERM.

UniVair THALASSO « *Voyager différent* ».

Concevoir un SPA par THALGO SPA MANAGEMENT.

ANNEXES

Annexe 1 : Aperçu historique :

Cette étude nous permet de comprendre que la naissance de la ville d'Alger se doit le plus à son port et à sa proximité de la mer, cela confirme la théorie qui dit : « le site, le port et la ville étaient les trois éléments d'une trilogie à partir de laquelle on donne à la ville une image singulière ».

Selon J.J DELUZ, l'histoire d'Alger se divise en quatre grandes questions :

- Epoque avant l'arrivée des ottomans (avant 1516) : Phénicienne (Icosim), Romaine (Icosium), Berbère (Djazir Béni Mezghana).
- Epoque de la présence ottomane : 1516-1830.
- Epoque coloniale : 1830-1962.
- Epoque d'après l'indépendance : de 1962 à nos jours.

-

1 Epoque Phénicienne :

Si les Phéniciens et les Carthaginois n'ont pas eu d'établissement sur l'emplacement qui devait être celui de l'Alger des Turcs, il est du moins établi que les Romains ne l'ont pas négligé, on y retrouve leurs traces..., soit par des inscriptions, soit par des textes, soit même par des restes de constructions. ¹

2 Epoque Romaine :

En 442, ICOSIUM est récupérée par les romains durant cette domination la ville Icosim occupait un espace triangulaire de la Casbah à la mer, à cette phase Icosim a été entraînée dans un développement selon un modèle d'urbanisation lui s'articulait autour de deux axes principaux :

- Le Cardo : L'actuelle rue Bâb el Oued-Bâb Azzoun (axe Nord-Sud).
- Le Decumanus : L'actuelle rue de la marine (axe Est-Ouest).

Dont le croisement constitue le forum.

Entre ces deux axes se disposait un plan en échiquier.

Grosso modo, l'urbanisation à cette époque prend plusieurs directions mais avec une préservation du lieu de centralité qui restait toujours en contact et en proximité du port et de la mer (quartier de la marine).

A l'extérieur de la ville, s'implantent « de riches fermes et de belles villas, dont les traces sont encore visibles ».²

¹ René LESPES, ALGER, Etude de Géographie et d'Histoire urbaine, Edition : LIBRAIRIE FELIX ALCAN, Paris, P 99.

² DEVOULX.A, Alger étude archéologique sur cette ville aux époques romaines (ICOSIUM) arabe (DJEZAIR BENI MAZRENNNA) et turque (EL DJEZAIR), Revue africaine, Alger, Jordan, 1875, P 499.

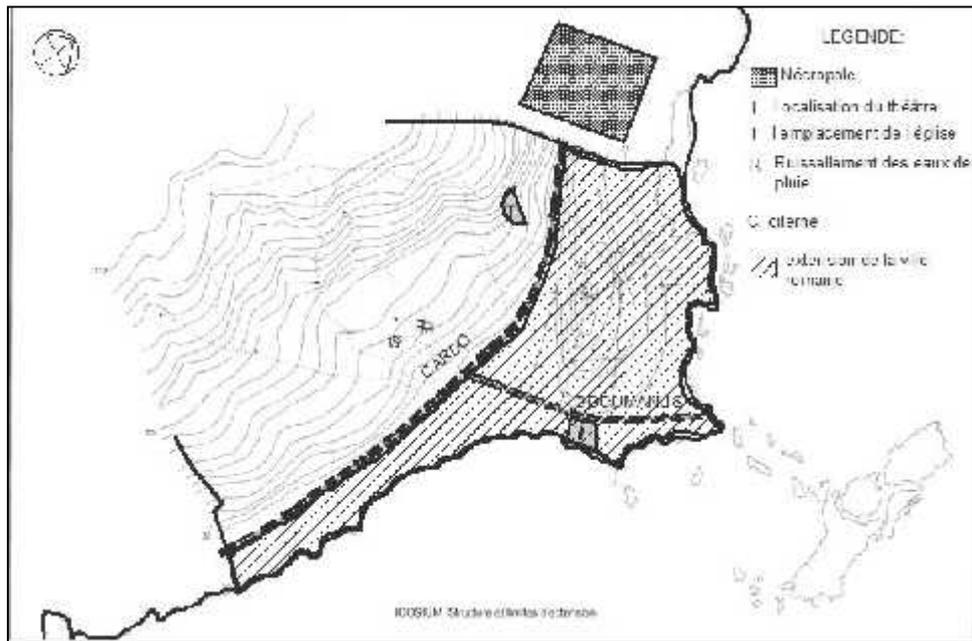


Figure 1 : Carte représentant la structure et limite d'extension de la ville d'Icosium.

Source: MISSOUM Sakina, Alger à la période Ottomane.

3 Epoque d'El Djazair Bani Mazghanna:

La ville à la fin du 10^{ème} siècle étant déjà entourée de murailles, prenait des règles de l'urbanisme islamique, tel que l'intimité, l'introversion et la hiérarchie fonctionnelle, elle est caractérisée par :

- La réoccupation des infrastructures existantes et la consolidation d'une nouvelle centralité dans la zone haute, alors que le cœur de la ville accueillait les différents édifices communautaires, les marchés, les mosquées, les mederssas.

- L'agrandissement du périmètre urbain par la réutilisation des vestiges romains.

- L'ouverture d'un système de portes qui constituait les premiers éléments de contact avec l'extérieur et avec la mer (Bâb el Behar).

- Le renforcement de ce lien urbano-marin avec la création d'une véritable entité portuaire avec une structure permanente et performance.

La forme initiale du port a pris naissance durant cette époque en 1067, par la réflexion d'une fortification de la construction navale et la puissance sur les plans de mer. La continuité visuelle est assurée à travers les terrasses des maisons et des palais à l'échelle de l'unité d'habitation et à travers les grandes portes urbaines à l'échelle de la médina. Ainsi qu'aux différentes activités relatives à la mer qui ont permis à la relation ville/mer de persister devant les grands remparts.

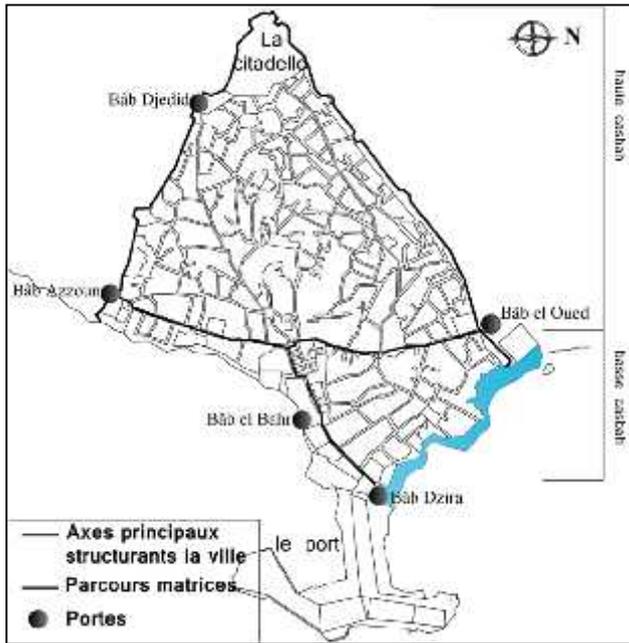


Figure 4 : Carte représentant Alger au XVI^{ème} siècle.
Source : Nadir Assari, Alger des origines à la période turque, Ed Alpha, 2007, Alger.

Figure 3 : Carte représentant les cinq portes de la casbah : Bâb Azzouan, Bâb el Oued, Bâb Djedid, Bâb Djézira et Bâb el Bahr.

Source : Fait par les auteurs en basant sur les cartes de Sakina Missoum.



Bâb Djedid



Bâb Azzouan



Bâb El Oued

Au sommet du triangle de la ville se trouve la forteresse appelée la "casbah". Le plan de la citadelle se présentait sous la forme d'un triangle aux côtés irréguliers.

A cette époque la ville s'organise en deux parties:

-La partie basse (wtaa) : là où s'implantent les palais, les grandes mosquées, les casernes des janissaires et les immeubles des riches particuliers.

-la partie haute (djbel) : où se situe la casbah occupée par les unités d'habitation, des mosquées et des salles de prières de second rang.

A l'extérieur de la ville s'implantaient des villas d'été constituant de grands Fahs (maisons de campagne des Alghas, Deys et Pachas sur les hauteurs de Mustapha, d'El Biar et sur les pentes de Bouzareah).⁵

⁵ René LESPES, ALGER, Etude de Géographie et d'Histoire urbaine, Edition : LIBRAIRIE FELIX ALCAN, Paris, 1930.

La ville à travers ses structures était organisée autour de quelques axes importants structurants qui sont :

Pour la partie basse : La rue Bâb El Oued-Bâb Azzoun (reliait les deux portes importantes Bâb El Oued et Bâb Azzoun) et la rue de la marine (relie le centre de la ville avec le port).

La rue de la porte Neuve (tariq Bâb al-jadîd) et la rue de la citadelle (tariq al-casbah) montant vers les quartiers hauts de la ville.

Expansion urbaine vers l'extérieur de la muraille avec la fondation de deux faubourgs:

Faubourg Bâb Azzoun: installation des étrangers et les commerçants autochtones.

Des fondouks pour les voyageurs, et les souks (souk Bâb Azzoun, souk el khacheb et souk el kamh).⁶

Les tanneries, les abattoirs et les marchés aux bestiaux, activités polluantes, étaient situées hors de la porte Bâb Azzoun.⁷

Faubourg Bâb El Oued: installation des commerçants juifs et quelques souks (souk Bâb El Oued).⁸

Des activités en dehors de la médina tels: les fours de Chaux, les usines de la tuile et les carrières.⁹

Les fours à charbon de bois, fours chaux et à plâtre, tailleurs de pierre, potiers étaient principalement du côté de Bâb El Oued, à l'extérieur de la ville, vers le nord-ouest.¹⁰



Faubourg Bâb Azzoun



Faubourg Bâb El Oued

5 Epoque Coloniale : 1830-1962 :

5.1 Première phase (1830 - 1846) : était caractérisé par une occupation militaire, des aménagements d'urgence ont été lancés pour que la ville soit facile à lire et à maîtriser, et pour qu'elle s'adapte aux exigences de la vie militaire.

Démolition des habitations donnant sur les voies importantes (la rue Bâb Azzoun-Bâb El Oued, et la rue de la marine), ces voies sont élargies afin de faciliter le passage des convoies et des chariots.

La création d'une grande place d'armes à l'emplacement de la place de Djenina (à l'intersection des deux voies citées précédemment).

⁶ الديوان ، السليماني، تاريخ مدينة الجامعية ، المركزية- 24 ، -

⁷ Nadir Assari, Alger des origines à la Régence Turque, Edition Alpha, 2007, Alger, P 50.

⁸ الديوان ، السليماني، تاريخ مدينة الجامعية ، المركزية- 26 ، -

⁹ Idem, P 26.

¹⁰ Nadir Assari, Alger des origines à la Régence Turque, Edition Alpha, 2007, Alger, P 50.



Figure 5 : Extrait du plan général de la ville d'Alger, 1832, rectification des rues Bab el-Oued, Bab-Azoun, et de la marine.

Source : HADJI Farah et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013, P 18.

Des arcades ont été conçues tout le long des rues principales du nouveau quartier français à proximité du port (actuel quartier de la marine), pour abriter les passants européens du soleil, « le soleil dévorant de l'Afrique effrayait les nouveaux venus ».¹¹

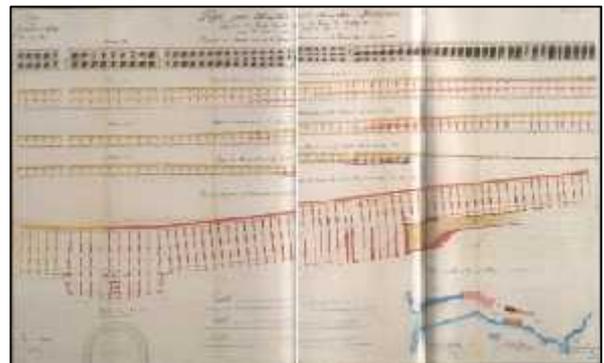


Figure 6 : Génie militaire, fortification du front de mer, boulevard de l'Impératrice, 1859-1860.

Source : HADJI Farah et HADJI Meriem Lina, Consolidation du quartier de tafoura à Alger centre, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2013, P 18.

L'immigration d'Européens est importante. Tous les nouveaux venus commencent d'abord par l'occupation des maisons mauresques qui sont transformées pour répondre à des exigences nouvelles, puis la construction des nouvelles bâtisses sur les fondations des habitations démolies, ces nouveaux bâtiments deviennent mal aérés après la suppression des cours intérieures, des édifices de quatre ou cinq étages donnaient sur des ruelles étroites.

¹¹ René LESPES, ALGER, Etude de Géographie et d'Histoire urbaine, Edition : LIBRAIRIE FELIX ALCAN, Paris, P 213.

Dès 1832, l'autorité militaire avait occupé les palais et les villas jusqu'au Champ de manœuvres, avec la création d'un formidable jardin pour être un jardin d'essai ou de naturaliste,¹² la plaine d'El Hamma présentait un tracé agricole avec quelques bâtisses.

Un arrêté ministériel du 27 novembre 1833 ordonna le classement dans la grande voirie des rues de la Marine, Bâb El Oued et Bâb Azzoun, et y joignit deux autres voies, la rue de Chartres et celle des Consuls à prolonger jusqu'à la rue Bâb El Oued.

5.2 Deuxième phase (1846 - 1880) : Durant cette période, la ville a connu sa première extension extra-muros ainsi que la naissance de nouveaux quartiers : Agha et Mustapha (qui a pris la forme d'une ville). En effet il y a eu la création de la première ville européenne le long de la rue d'Isly jusqu'à l'actuelle place de Emir Abdelkader Extension du port, Extension des rampes (Rovigo et vallée, Dbih Cherif et Arezki).

La percée de la rue de Lyre pour relie le quartier de Bâb El Oued au quartier Isly.

Avec les deux visites de Napoleon III en 1860 et en 1865, il décide de créer des infrastructures ainsi que le front de mer sur lequel se déroule le boulevard de l'impératrice, ¹³comme une façade de la ville vers la mer.

Ce boulevard constituait en effet le nœud de passage entre la ville et le port, et la relation ville-mer était assurée par le projet d'une double rampe symétrique de grande extension, cette rampe mettait en communication -dans la partie central du boulevard – les quais du bassin commercial avec la terrasse artificielle formée par les arcades de soutien du boulevard.



Figure 7 : Les arcades de Chaussériau.

Source : Alger métropole, région - ville - quartier, Edition EPAU SIAAL, 2000, P 15.

L'enceinte de la période turque, était éliminée, le plan d'Alger de 1870 montre les deux boulevards Gambetta (actuelle Ourida Meddad) et Verdun (actuelle Haddad Arezki).

¹² René LESPES, ALGER, Etude de Géographie et d'Histoire urbaine, Edition : LIBRAIRIE FELIX ALCAN, Paris, 1930.

¹³ Idem, P 213.

L'époque a connu la proposition de plusieurs plans à pour but de créer « Alger moderne », tels que : le plan Chassériau (1858), le projet Fiévée (1855) et le projet Roux (1856). Elle a connu aussi la réalisation des immeubles du 19^{ème} siècle.

1868 – 1880 : toute la partie située entre la rue Michelet et l'hôpital civil, était peuplée de constructions, on trouvait des immeubles de rapport le long des grandes voies : la rue de Med Belouizdad (ex rue de Lyon) et la rue de Constantine, ainsi que la création de petits quartiers autour de Champs de Manœuvres et du Hamma, avec l'implantation de quelques habitations.¹⁴

5.3 Troisième phase (1880 - 1930) : En effet, cette période est caractérisée par :

- Le premier des lots livrés par le génie militaire, a permis enfin d'achever la rue d'Isly.¹⁵ Par conséquent, la Casbah était solidement soudée à la ville française, et le quartier d'agha relié à celui de Mustapha.
- Le développement des quartiers d'Isly jusqu'au boulevard de la ferrière (Khemisti), ainsi que celui du quartier du Champ de Manœuvre jusqu'au jardin d'essai.
- Le développement du chemin de fer :¹⁶ -1887: Alger – Constantine.
-1890: Alger - Tizi-Ouzou – Bougie.
-1892: Alger - Blida – Berrouagua.
- Démolition des fortifications, et à ce moment « qu'il faut situer la mutation d'Alger de ville militaire au centre tertiaire »¹⁷.
- Une forte soudure s'est faite entre le quartier d'Isly et celui du Mustapha en 1921 (boulevard La ferrière).
- Le développement des lotissements en périphérie (à cause de la crise de logement entre 1941 et 1918).
- Après la guerre mondiale, et entre 1924 et 1925 : Début de la première opération des immeubles HBM (Habitat à Bon Marché) au niveau de Champs de Manœuvres, comme réponse à la naissance du nouveau urbanisme (l'urbanisme démocratique).

¹⁴ AYACHE Riad..., Requalification du quartier d'Hussein Dey, encadré par Mr. OUAGUENI.Y, Mémoire de 5^{ème} année, 2002, P 23.

¹⁵ René LESPES, ALGER, Etude de Géographie et d'Histoire urbaine, Edition : LIBRAIRIE FELIX ALCAN, Paris, 1930, P 386.

¹⁶ Idem, P 369.

¹⁷ J.J.Deluz, URBANISME ET ARCHITECTURE D'ALGER, Aperçu Critique, Pierre Mardaga éditeur et OPU, 1988 Alger, P 17.

5.4 Quatrième phase (1930 - 1962) :

1931 : le premier plan directeur d'Alger.

Projet Redon 1910 s'est basé sur 2 opérations : démolition totale du quartier de la marine, l'extension du port jusqu'à Ruisseau, et le front de mer à Agha.

Apparition des premiers logements sociaux (HLM : Habitat à Loyer Modéré).

1950-1954 : boulevard 1 novembre, rupture ville port.

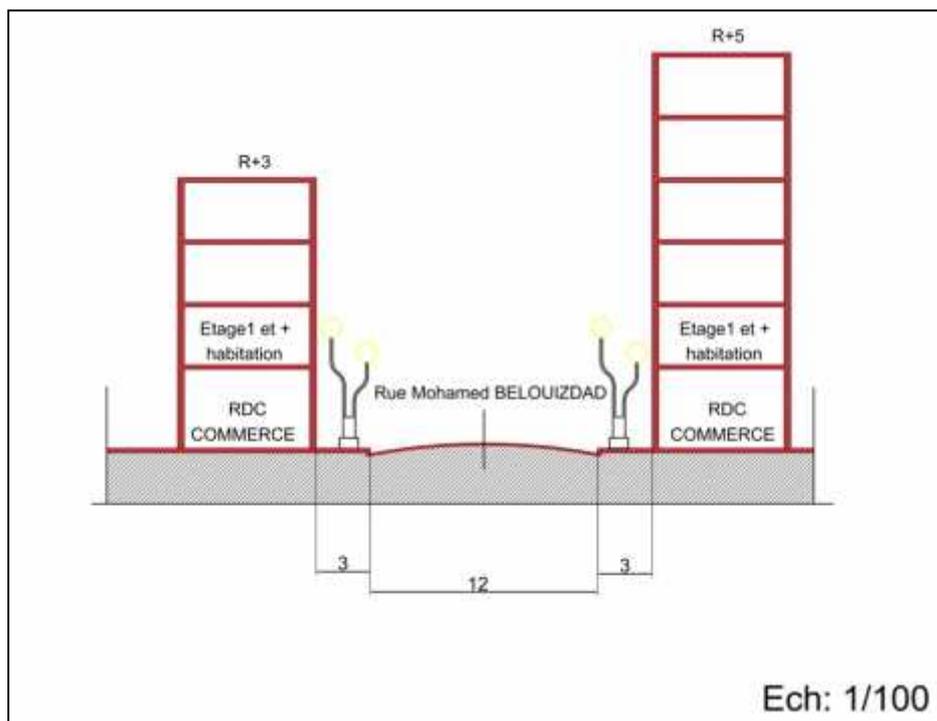
1954 : Réalisation des cités Diar El Mahçoul, Climat de France par Pouillon.

6 Epoque poste coloniale : 1962 à nos jours:

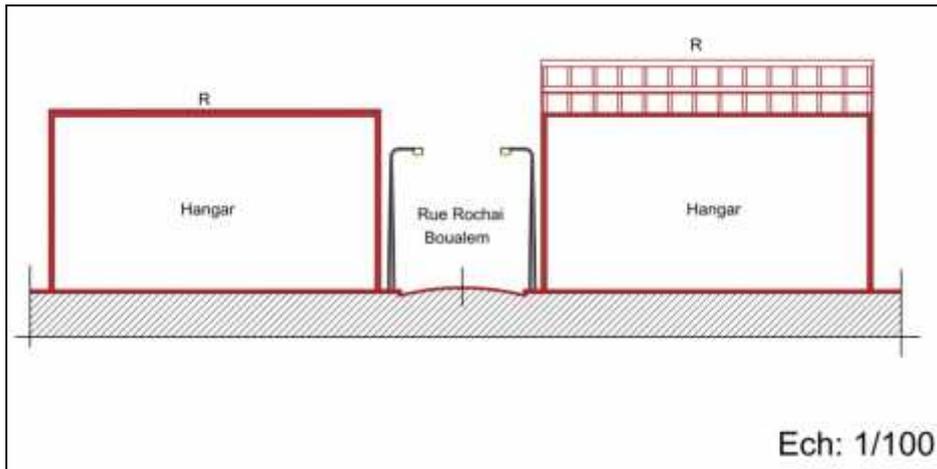
Après 1962 : période de la politique des grands ensembles HLM. La ville finit par atteindre les agglomérations suburbaines d'El Biar, Bouloghine, Hussein Dey, Bir Mourad Rais et autres et forme le grand d'Alger.

La ville d'Alger après l'indépendance, a connu une forte conurbation pour atteindre les agglomérations suburbaines (El Biar, Bouloghine, Hussein Dey, Bir Mourad Rais ...), formant ainsi le grand Alger.

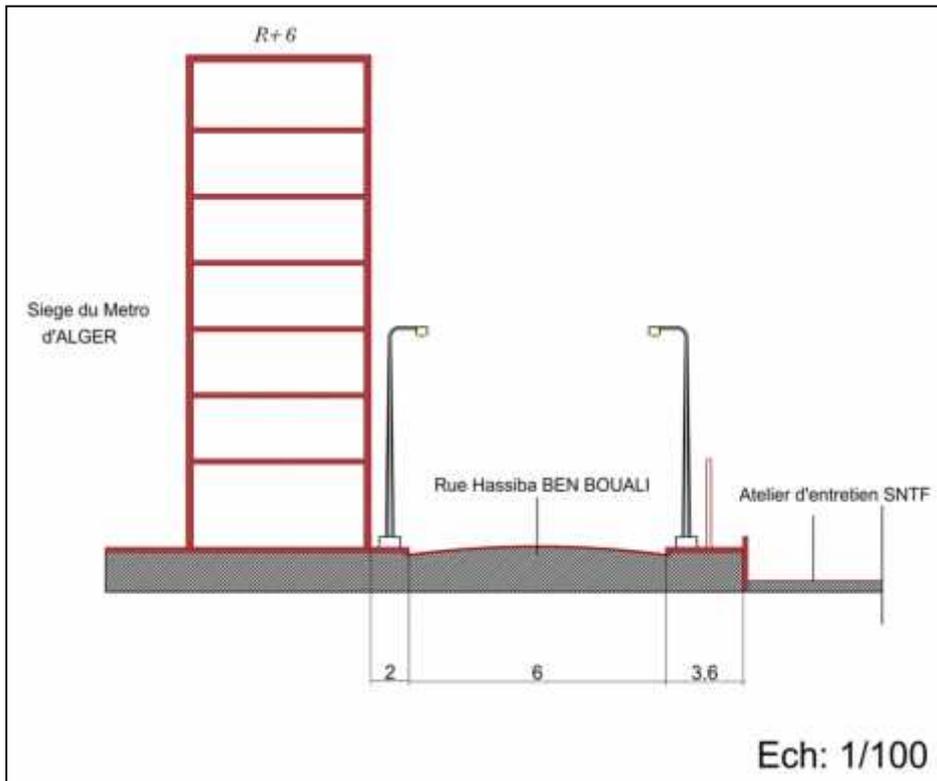
Annexe 2 : Coupe schématique du Boulevard Med BELOUIZDAD :



Annexe 3: Coupe schématique du Boulevard Boualem ROCHAI



Annexe 4: Coupe schématique du Boulevard Hassiba BEN BOUAL :



Annexe 5: Diachronie d'El Hamma :

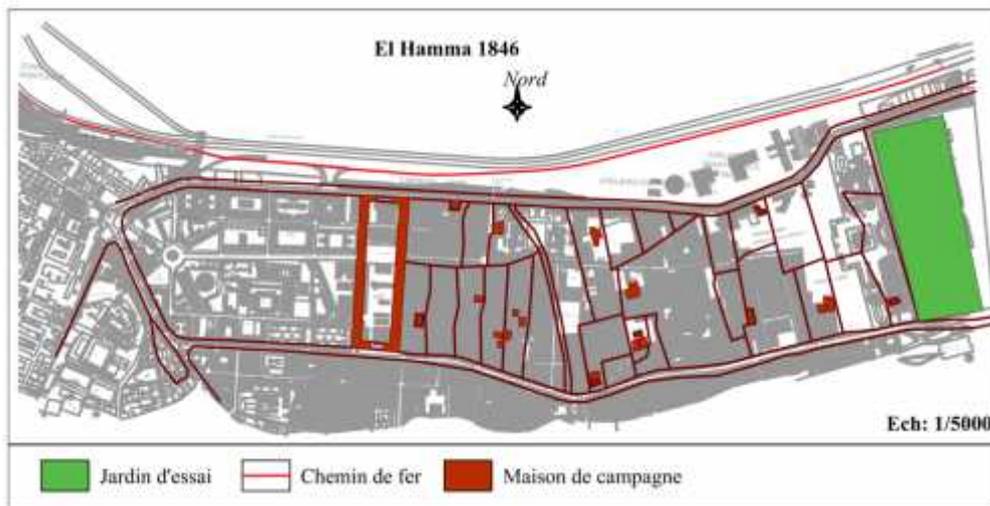


Figure 8 : Hamma 1832-1846.

Hamma 1832-1846 :

- Le Hamma: banlieue agricole de l'agglomération algéroise.
- L'Arsenal: structure militaire implantée en 1846 sur l'emplacement d'une ancienne batterie turque.
- Présence d'un camp militaire accompagné d'un Champ de Manœuvres.

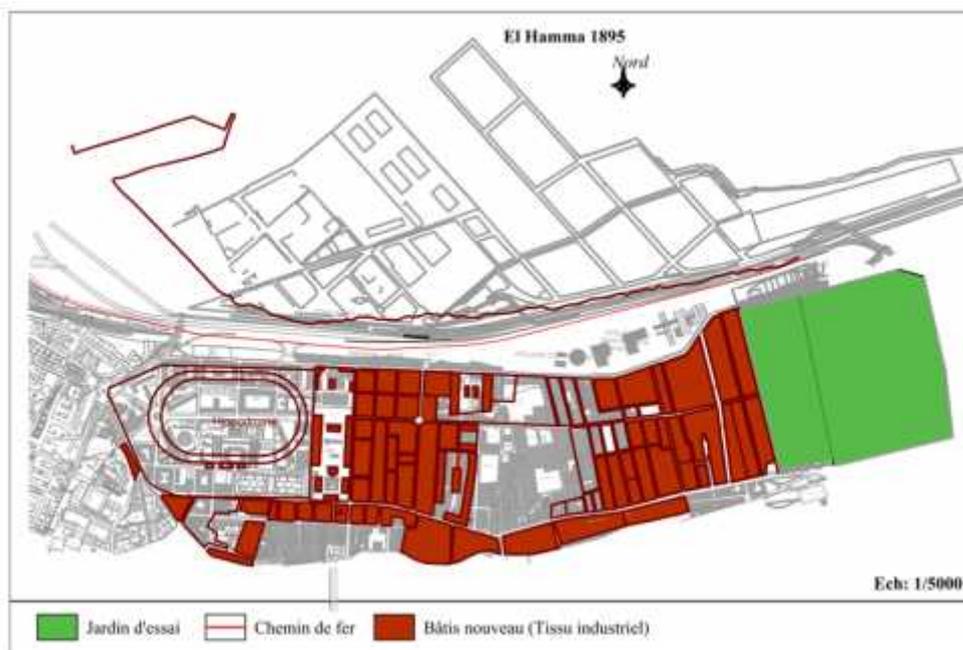


Figure 9 : Hamma 1846-1895.

Hamma 1846-1895 :

- Affirmation du Hamma en tant que zone à caractère industriel en périphérie d'Alger.
- Début d'aménagement du port.

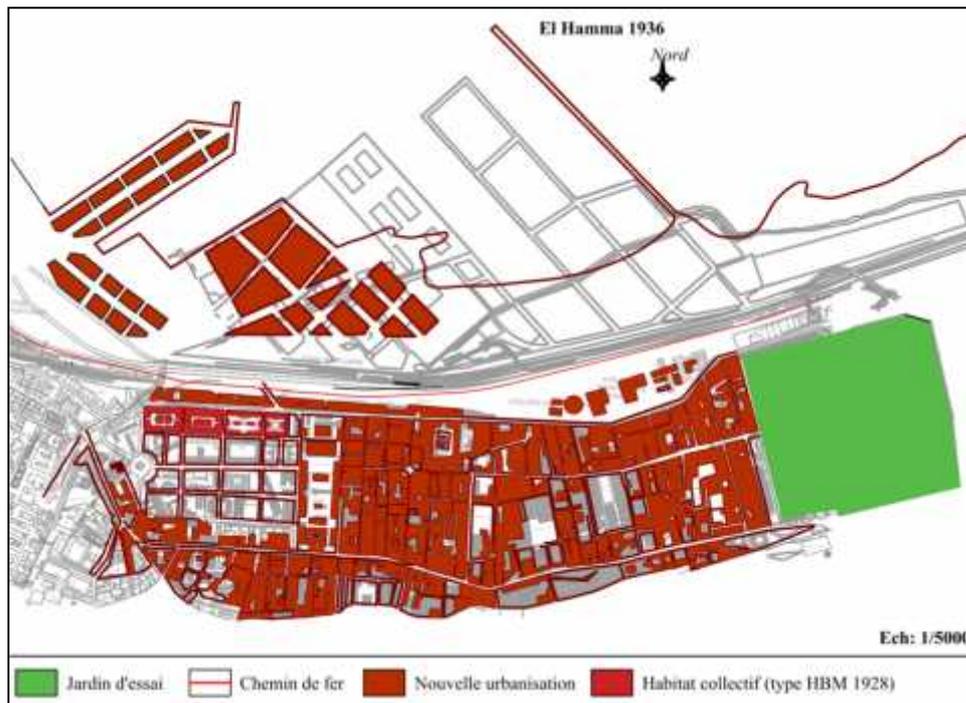


Figure 10 : Hamma 1895-1936.

Hamma 1895-1936 :

- Extension de port.
- Urbanisation totale du Hamma entre l'Arsenal et le jardin d'essai.
- Création d'un groupement de logements sociaux (HBM-1928).

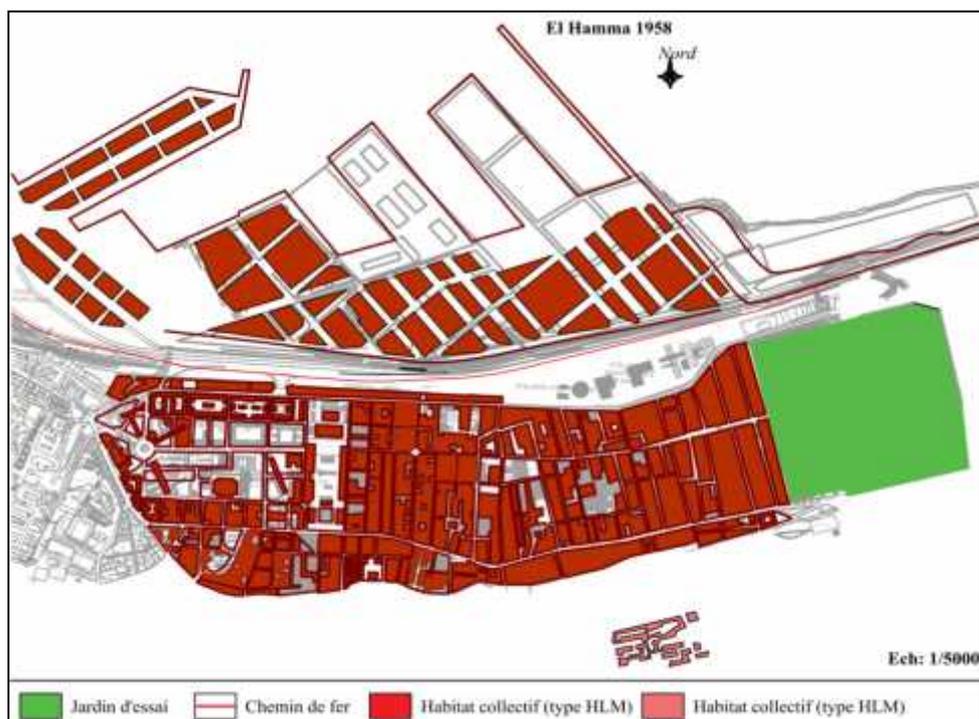


Figure 11 : Hamma 1936-1958.

Hamma 1936-1958 :

- Extension définitive du port vers le Hamma.
- Construction des grands ensembles:
 - Habitat collectif (HLM Zehrfuss 1948 au CDM).
 - Cité Diar El Mahçoul (1954).

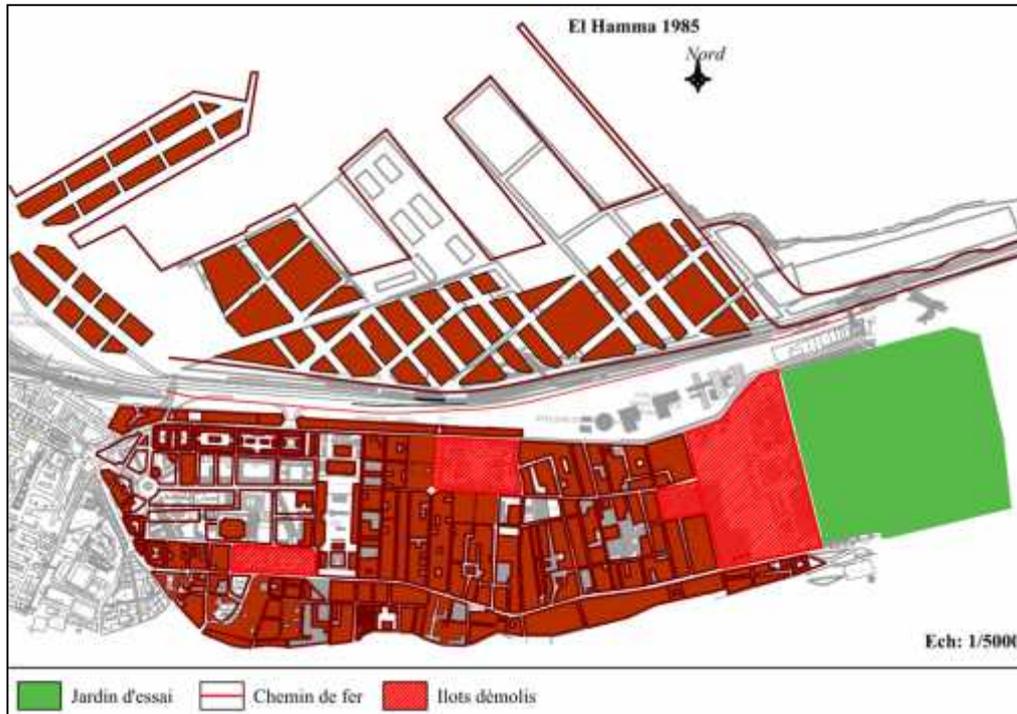


Figure 12 : Hamma 1958-1985.

Hamma 1958-1985 :

- Début de la rénovation du quartier d'El Hamma.
- Etablissement d'un plan d'urbanisme par le CNERU dans le but de transformer le Hamma et Hussein-Dey en un centre politico-administratif de la capitale, 2ème pôle du Grand Projet Urbain.

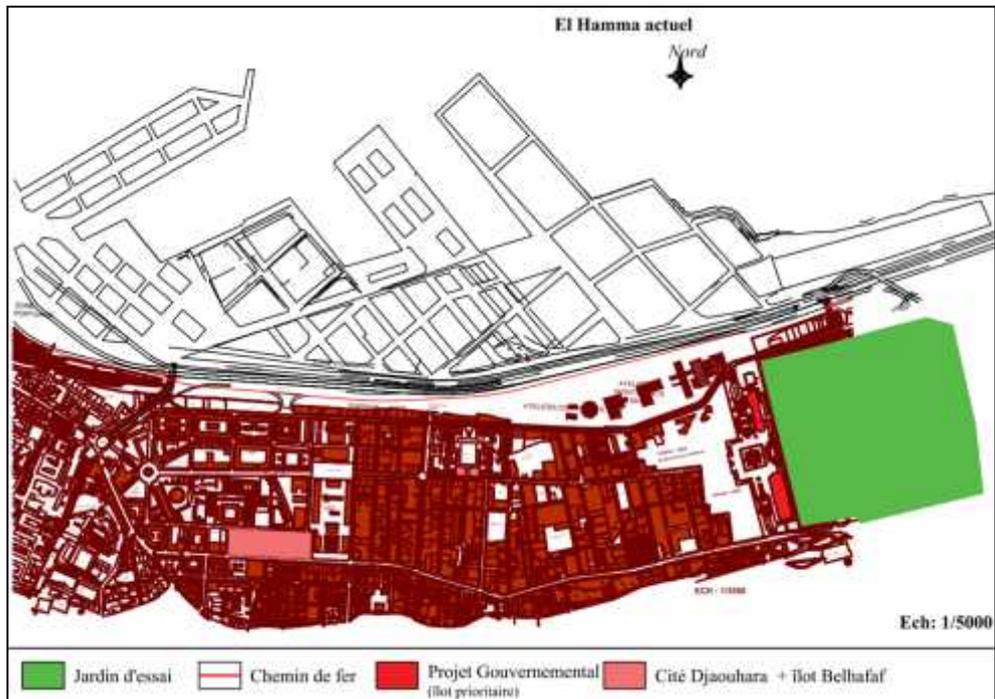


Figure 13 : Hamma actuel.

- Nouveaux Tissus résidentiels
 - Cité El Djaouhara
 - Îlot Belhaffaf (en cours de réalisation)
- Les premières réalisations du projet gouvernemental
 - Hôtel Sofitel
 - Bibliothèque Nationale

Annexe 6: Les relevés:

- Bâti spécialisé (Équipement) :

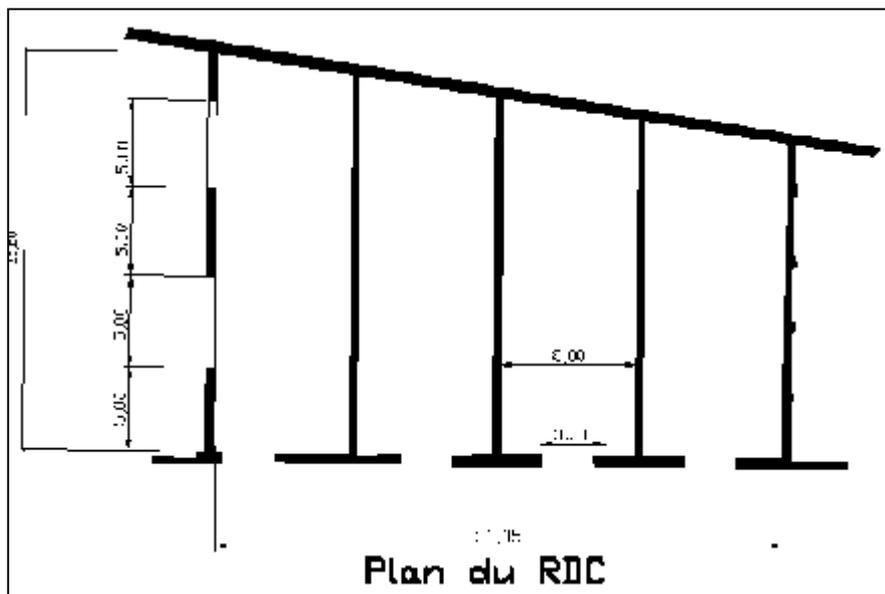


Figure 14 : Hangar.

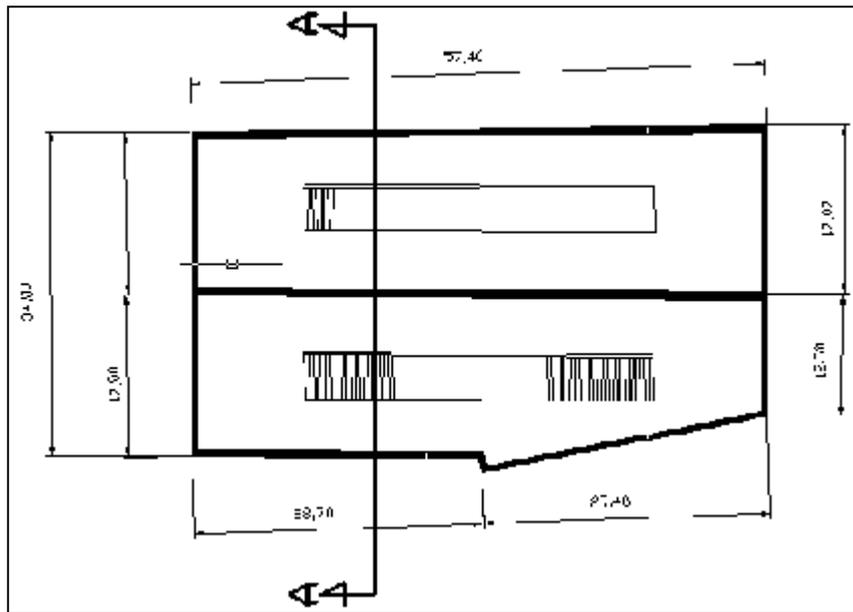


Figure 15 : Plan de toiture.

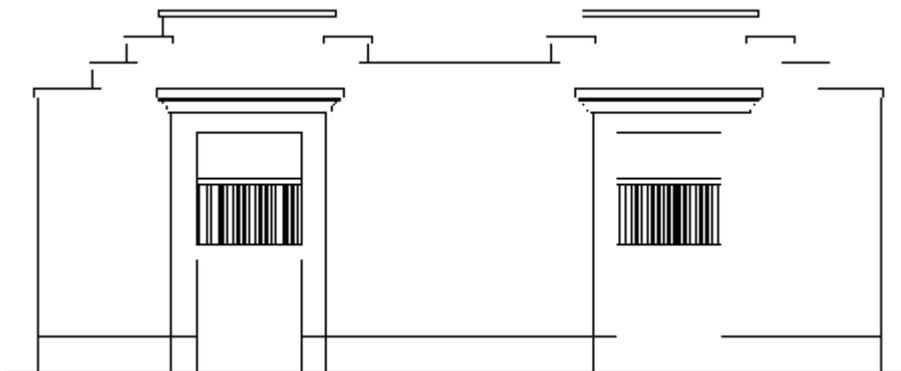


Figure 16 : Façade principale.

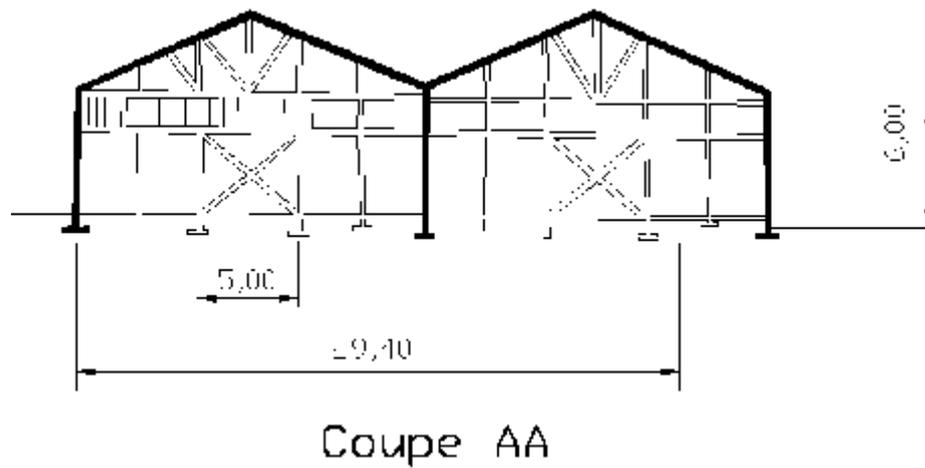
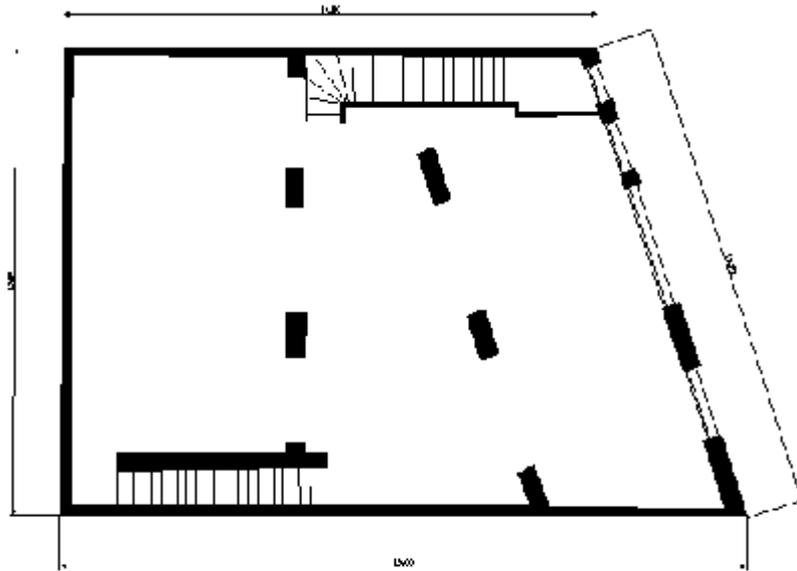


Figure 17 : Coupe.



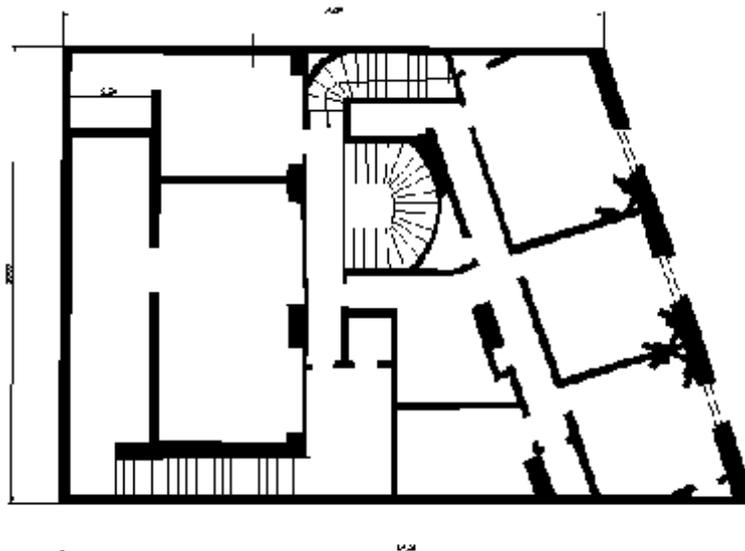
Figure 18 : Façade du lycée EL IDRISSEI.

- Bâti de base (Habitat) :



Plan du RDC

Figure 19 : Plan de RDC.



Plan d'étage

Figure 20 : Plan d'étage.

Annexe 7: Le port d'Alger en 1930.



Figure 23: Le port d'Alger vers 1911, l'emprise ferroviaire avec les hangars accentuent la séparation entre ville et le port.

Source : AOUISSI Khalil Bachir, *Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger*, Mémoire de Magister, 2013, P 90.

Résumé :

La rupture ville/mer : le cas d'Alger

Les villes portuaires aujourd'hui occupent des places vraiment stratégiques parce qu'elles ont été les premières à tisser des relations internationales, pour cela elles ont cherché à renforcer leur position, en lançant des opérations de reconquête dit « waterfront revitalization » qui vise à une recomposition ville/port.

Plusieurs villes comme Alger ont suivi ce mouvement de réaménagement de leurs fronts d'eau afin de mettre fin à cette déconnexion visible entre la ville et le port qui vivent depuis plusieurs décennies.

L'objectif de notre recherche est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture ville/mer, les raisons de ce clivage, et comment ce dernier a influencé négativement sur la ville d'Alger, ainsi que les stratégies et les méthodes soulignées par l'Etat pour garantir la réussite des opérations d'aménagement et de renouvellement des fronts d'eau.

Mots clés : Villes portuaires, reconquête des fronts d'eaux, opération waterfronts revitalizations, recomposition ville/port, Alger, réaménagement des fronts d'eau, port, rupture ville/port, clivage.

Abstract:

The rupture city/port: The case of Algiers

Port cities now occupy strategic places because they really were the first to build international relations, why they sought to strengthen their position by launching the waterfront operations says "waterfront revitalization" aimed at a recomposition city / port.

Several cities like Algiers followed the redevelopment movement of their water fronts to end this apparent disconnect between the city and harbor living for decades.

The aim of our research is to shed light on the issue of breaking the city / sea, the reasons for this divide, and how it has influenced negatively on the city of Algiers, and the strategies and methods outlined by State to ensure the success of development projects and renewal of water fronts.

Keywords: Port cities, reconquest waterfronts, waterfronts revitalizations operations, recomposition city /port, Algiers, replanning waterfronts, port, rupture ville/port, cleavage.

_____:

الانشقاق بين المدينة و الميناء: حالة الجزائر

ساحلية اليوم مكانة إستراتيجية
م ببناء العلاقات الدولية، و لهذا
لتعزيز وضعهم
عمليات إعادة تهيئة واجهاتها البحرية "تنشيط الواجهة
البحرية " تستهدف التركيب بين المدينة و الميناء .
الجزائر و على غرار باقي المدن الساحلية حركة إعادة تطوير الواجهات المائية
حد نهائي لهذا الواضح بين المدينة و الميناء الذي عاشته .
الهدف من هو تسليط قضية الافتراق بين المدينة و البحر، أسباب هذه الفجوة، وكيف
على مدينة الاستراتيجيات والأساليب التي حددها الدولة
مشاريع تنمية تجديد هات لمائية.

_____ : لمدن المينائية، إعادة تهيئة الواجهات البحرية، تنشيط الواجهة البحرية

التركيب بين المدينة و الميناء ميناء، الانشقاق بين المدينة و الميناء.