

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



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

Projet urbain et nouvelles centralités

*Insertion de la commune d'Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine
d'Alger*

Projet d'un îlot mixte sur le front de mer

Etudiant(s): BENANTAR Nesrine
DERARDJA Yasmine

Encadreur:
Mr Kaci

RESUME

Le travail présenté ci-dessous traite comme thème, l'insertion de la commune d'Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger, pour ce faire, nous avons suivi un processus qui comporte trois phases :

- Première phase : phase introductive, elle consiste en la formulation de la problématique général et une problématique spécifique à notre aire d'intervention ; la commune d'Hussein Dey et son Front de mer.
- Deuxième phase : état de l'art, qui a pour objectif de définir et d'expliquer tous les concepts et les notions clés qui vont servir comme base pour la suite du travail mais aussi facilité la compréhension du thème, ajouter à cela une analyse comparative d'exemples internationaux mondiale, d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude.
- Troisième phases : le cas d'étude qui se définit par une analyse typologique et morphologique expliquant la croissance de la baie d'Alger et de la commune d'Hussein Dey, afin de bien connaître la structure de l'aire d'intervention.
- Enfin, nous aboutirons avec de nouvelles suggestions et recommandation d'aménagement pour réaménager, restructuré notre site afin que la commune puisse assumer son nouveau statut de centralité métropolitaine

Notre intervention s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du front de mer de la commune d'Hussein Dey comme zone à fonction touristique et de loisir dominante. Il s'agit de créer un nouveau morceau de ville générant une dynamique de croisement de flux entre l'ancien tissu et la mer assurant la continuité avec les nouveaux équipements couronnant l'axe de la baie.

- العمل المقدم أدناه يتعامل مع موضوع بلدية حسين داي في مركزية العاصمة الجديدة في الجزائر العاصمة، للقيام بذلك، تابعنا عملية مع ثلاثة مراحل:
- المرحلة الأولى: مرحلة تمهيدية، هو صياغة مشكلة عامة ومشكلة معينة في منطقت من التدخل، البلدية حسين داي والواجهة البحرية.
 - المرحلة الثانية: حالة من الفن، والتي تهدف إلى تحديد وتوضيح جميع المفاهيم والأفكار الرئيسية التي من شأنها أن تخدم كأساس لمزيد من العمل، ولكن أيضا في تخفيف فهم للموضوع، إضافة إلى هذا التحليل أمثلة دولية عالمية المقارنة التي نحن يمكن أن يوجه توصيات حاولنا أن تدرج في الدراسة حالتنا.
 - المرحلة الثالثة: دراسة الحالة التي تم تعريفها من قبل التحليل النمطي والصرفية في تفسير نمو خليج الجزائر العاصمة ومدينة حسين داي، لنعلم جيدا هيكل .
 - وأخيرا، فإننا سوف ينتهي مع اقتراحات جديدة والتنمية توصية لإعادة تطوير، إعادة هيكلة موقعنا بحيث يمكن أن تتحمل البلدية مكانتها الجديدة من مركزية العاصمة
- تدخلنا هو جزء من تطوير الواجهة البحرية للمدينة ووظيفة حسين داي كمنطقة سياحية وترفيهية المهيمن. هذا هو خلق قطعة جديدة من المدينة توليد عبر تدفق الحيوي بين النسيج القديم واستمرارية البحر ضمان مع المعدات الجديدة تتوجها لمركز الخليج.

REMERCIEMENTS

Nous remercions Dieu Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.

Nous remercions nos parents pour leurs sacrifices, leurs présences et leurs encouragements.

Nous exprimons notre profonde reconnaissance à Monsieur Kaci. M, d'avoir accepté d'encadrer ce projet de fin d'étude et pour tous les conseils orientations qu'il a su nous promulguer durant l'évolution de notre projet.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury qui ont acceptés de bien vouloir examiner ce modeste travail

Enfin, nous remercions infiniment toutes personnes ayant contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail

TABLES DES MATIERES

RESUME	01
.....	02
REMERCIEMENTS	03
TABLE DES MATIERES	04
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES	08
 CHAPITRE01 : CHAPITRE INTRODUCTIF :	
I.1 INTRODUCTION	11
I.1.1 Thématique générale du master « <i>Architecture et projet urbain</i> »	11
I.1.2 Thématique de l'Atelier « <i>Architecture et projet urbain en centre historique</i> »	15
I.1.3: Introduction au thème spécifique « <i>Projet urbain et nouvelles centralités</i> » ..	16
 I.2 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE	 17
I.3 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE	18
I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE	19
« <i>Insertion de la commune de Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger</i> »	 19
I.5 LES HYPOTHESES	20
I.6 L'OBJECTIF DE L'ETUDE	20
I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE	21
 CHAPITRE 02 : ETAT DE CONNAISSANCE :	
II.1 INTRODUCTION	23
II.2 LE PROJET URBAIN	24
II.2.1 Définition	24
II.2.2 Historique	25
II.2.3 Les échelles du projet urbain	26
II.2.4 Les enjeux du projet urbain	27
II.2.5 Les modes d'actions du projet urbain	27
II.2.6 Le projet urbaine en Algérie	28
• Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune d'Hussein dey	

II.3 LES CENTRALITES URBAINE	30
II.3.1 Le centre	30
• Les dimensions et/ou indicateurs du centre	30
II.3.2 La centralité	31
• Historique.....	31
• Définition de la centralité	32
• Les dimensions de la centralité	33
II.4 LA METROPOLE ET LA METROPOLISATION	33
II.4.1 La métropole	33
II.4.2 La métropolisation	34
II.5 LES ESPACES PUBLICS	34
II.5.1 Définition de l'espace public	34
II.5.2 Historique des espaces publics	34
II.5.3 Les types d'espace public	35
II.6 LA RENOVATION URBAINE	36
II.7 LE RENOUVELLEMENT URBAIN	36
II.7.1 Définition	36
II.7.2 Les interventions du renouvellement urbain	36
II.7.3 Les objectifs du renouvellement urbain	36
II.8 LA REHABILITATION URBAINE	36
II.9 EXEMPLE D'ILOT MIXTE	37
II.9.1 Ilot mixte Bac d'Asnières	37
II.9.2 Ilot Terrasse 9	38
II.10 ANALYSE COMPARATIVE	
II.10.1 Projet Euro-méditerranée à Marseille	39
II.10.2 Projet Lyon Confluence	41
II.10.3 Recommandations	43

CHAPITRE 03 : LE CAS D'ETUDE :

III.1 INTRODUCTION	45
III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE	46
II.2.1 Présentation de l'aire d'étude : la baie d'Alger	46
II.2.2 Présentation de l'aire d'intervention : Hussein Dey	46
III.3 LECTURE TERRITORIAL	47
III.3.1 Structure naturelle du territoire d'Alger	47
III.3.2 Processus de Formation et de transformation du territoire d'Alger	47
III.3.3 Synthèse	49
III.4 LECTURE HISTORIQUE	50
III.4.1 Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger	50
III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger	54
III.4.3 Lecture de l'évolution historique de la commune d'Hussein dey	55
III.4.4 Synthèse	57
III.5 LECTURE URBAINE	58
III.5.1 Lecture morphologique	58
• Accessibilité	58
• Les parcours	59
• Les équipements	60
• Les espaces publics	60
• Logique de découpage des ilots	61
III.5.2 Lecture typologique	62
• Typologie des maisons	62
• Etat du bâti	66
• Gabarit	66
III.5.3 Synthèse : plan de la structure urbaine	67
III.5.4 bilan et diagnostic	68

III.6 INTERVENTION URBAINE	69
III.6.1 Schéma de structure	69
III.6.2 Genèse de la forme urbaine	70
III.6.3 Plan d'aménagement.....	74
III.6.4 Projet architecturale	76
III.7 CONCLUSION GENERALE	77
III.8 BIBLIOGRAPHIE	78
III.9 ANNEXES	79
- Coupes urbaines	
- Vues 3D de l'Aménagement	
- Vue 3D du projet	
- Plan du sous-sol 01	
- Plan du sous-sol 02	
- Plan du RDC	
- Plan du 1 ^{er} étage	
- Plan du 2 ^{ème} étage	
- Plan du 3 ^{ème} étage	
- Plan du 4 ^{ème} étage	
- Plan du 5 ^{ème} étage	

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

- Liste des tableaux :

-Tableau 2.1 : Classification des critères de comparaison pour l'exemple de Marseille...	41
-Tableau 2.2 : Classification des critères de comparaison pour l'exemple de Lyon.	43
-Tableau 3.1 : Potentialité et problèmes.	68

- Liste des Figures :

- Figure 1.1 : L'aire d'étude la baie d'Alger	17
- Figure 1.2 : La zone d'intervention Hussein Dey	17
- Figure 1.3 : Le cheminement méthodologique	22
- Figure 2.1 : Schéma expliquant les échelles du projet urbain.	26
- Figure 2.2 : Coupe longitudinal sur le front de mer d'Hussein Dey	28
- Figure 2.3 : Aménagement projeté par le PDAU d'Alger	39
- Figure 2.4 : Ilot mixte Bac d'Asnières	37
- Figure 2.5 : Repartitions des fonctions dans Ilot mixte Bac d'Asnières	37
- Figure 2.6 : Ilot Terrasse 9	38
- Figure 2.7 : Vue de l'extérieur d'Ilot Terrasse 9	38
- Figure 2.8 : l'aire d'intervention du projet Euro-méditerranée	39
- Figure 2.9 : La skyline du port de Marseille prévu par Euro-méditerranée	39
- Figure 2.10 : La nouvelle image de Lyon.....	41
- Figure 3.1 : L'aire d'influence la baie d'Alger	46
- Figure 3.2 : L'aire d'intervention : la commune d'Hussein Dey	46
- Figure 3.3 : Carte de la structure du territoire d'Alger	47
- Figure 3.4 : la phase 01 : structuration du territoire	47
- Figure 3.5 : la phase 02 : Prise de possession du territoire: Établissement	47
- Figure 3.6 : la phase 3: productivité artificielle: aire productive	48
- Figure 3.7 : la phase 04 : les noyaux urbains	48
- Figure 3.8 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne	50
- Figure 3.9 : Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine	50
- Figure 3.10 : Carte d'Alger à l'époque Arabo-berbère	51
- Figure 3.11 : Carte d'Alger à l'époque Ottomane	51
- Figure 3.12 : Carte d'Alger au XIX siècle.	52
- Figure 3.13 : Carte d'Alger au XXe siècle (1900-1930)	52
- Figure 3.14 : Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962)	53
- Figure 3.15 : Carte d'Alger contemporaine (1962-2008).....	53
- Figure 3.16 : Schéma de dédoublement de la structure de la baie d'Alger	54
- Figure 3.17 : Carte Hussein Dey à l'époque Ottomane.....	55
- Figure 3.18 : Carte d'Hussein Dey en 1834	55
- Figure 3.19 : L'hippodrome de Caroubier.....	55
- Figure 3.20 : Caserne La Cavalerie	55
- Figure 3.21 : Minoterie Narbonne	55

- Figure 3.22 : Carte Hussein Dey en 1873.....	56
- Figure 3.23 : Carte d'Hussein Dey en 1961	56
- Figure 3.24 : Carte d'Hussein Dey actuellement.....	57
- Figure 3.25 : Carte montrant l'accessibilité et le transport	58
- Figure 3.26 : Carte montrant les parcours	59
- Figure 3.27: Carte montrant les équipements	60
- Figure 3.28 : Carte montrant les espaces publics	60
- Figure 3.29 : Carte montrant le découpage des ilots	61
- Figure 3.30 : Plan RDC et de toiture	62
- Figure 3.31 : Façade principale	62
- Figure 3.32 : Plans du RDC et du 1 ^{er} étage	63
- Figure 3.33 : Différentes vues de la maison	63
- Figure 3.34 : Plan de situation	64
- Figure 3.35 : Vue de l'extérieur de la maison	64
- Figure 3.36 : Plan du RDC et du 1 ^{er} étage.....	64
- Figure 3.37 : Carte montrant l'état du bâti	66
- Figure 3.38 : Carte montrant le gabarit	66
- Figure 3.39: Carte montrant la structure urbaine	67
- Figure 3.40: Schéma de structure	70
- Figure 3.41: Carte montrant la logique géométrique	71
- Figure 3.42: Carte montrant la hiérarchisation des voies	71
- Figure 3.43: Carte montrant le découpage parcellaire	71
- Figure 3.44: Carte montrant le bâti / non bâti	71
- Figure 3.45: Carte montrant le gabarit	72
- Figure 3.46: Carte montrant le programme d'aménagement	73
- Figure 3.47: Carte montrant le plan d'aménagement	74
- Figure 3.48: Situation du projet	75
- Figure 3.49: Plan de masse du projet	75
- Figure 3.50: Schéma fonctionnel	76

I.1 INTRODUCTION:

I.1.1 Thématique générale du master « ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN » :

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

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

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³: Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maitres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

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

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

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

Au courant de l'année universitaire 2015/2016 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

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

Dr. Arch. M. Zerarka
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'
Mai 2016

I.1.2 Thématique de l'Atelier « Architecture et projet urbain en centre historique »

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons et sur lesquels nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS).

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond dans l'optique dominante d'un projet urbain associant tradition et modernité, continuité et changement, mémoire du passé et préfiguration du futur.

I.1.3 Introduction au thème spécifique: « **PROJET URBAIN ET NOUVELLES CENTRALITES** »

Les notions traditionnelles de plan et de planification autrefois largement employées par les acteurs et les décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme sont progressivement remplacées par la notion de projet urbain.

Ce nouveau mode d'action qui accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, qui réunit des acteurs et des compétences multiple par son implication sur la ville qui est une réalité complexe, ou forme sociale et formes matérielles sont liées dans des relations qui se sont établie dans le temps ; se présente comme un outil efficace pour agir sur la ville. En effet le projet de par son approche : « *« Est la reconnaissance de ce qu'il est là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lesquels on se situe des fondements pour d'autres qui viendront après. Faire du projet urbain, c'est parler de la relation plutôt que des objets, dans le temps autant que dans l'espace »* ⁵

Le projet urbain agit sur un large champ, entre autres : les opérations de renouvellement urbain, la création ou l'affirmation des nouvelles centralités urbaines, l'aménagement des espaces publics, la désindustrialisation des zones portuaires ou encore la reconquête du front de mer.

Notre travail s'intéresse essentiellement à la thématique des nouvelles centralités urbaines, un sujet d'actualité qui a fortement évalué ces dernières années dans ces définitions et ces niveaux d'action, et qui attirent de plus en plus d'acteurs et d'intervenants.

A travers le monde et avec le phénomène de métropolisation, de grandes opérations d'aménagement et de développement économique sont entrepris, plusieurs centralités voient le jour, d'autres sont nouvellement créés. Dans le cas de la ville d'Alger, métropole émergente, plusieurs projets ont vu les jours dans le cadre du plan stratégique d'Alger 2029, des grandes infrastructures de base sont réalisées, de nouvelles centralités sont créés d'autres sont affirmer et renforcer, pour quoi pas le cas de Hussein Dey ?

⁵ Christian Devillers, Le Projet Urbain, Ed : du Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994.

I.2 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE:

- Choix de la commune d'Hussein Dey :

Notre choix c'est porter sur la commune de Hussein Dey pour divers raisons, à savoir sa position géostratégique sur la façade maritime de la Baie d'Alger et dans l'axe de développement du centre, ce qui lui permet d'influencer l'image de la métropole ; une très bonne accessibilité par la présence d'une multiplicité d'infrastructure (autoroute, train, métro, tramway) qui est condition majeure de métropolisation ; et enfin le potentiel foncier important dont dispose la commune (les friches industrielles), et la topographie plane du site offre une opportunité pour la création d'une hyper centralité dans cette partie de la ville.

- Présentation de l'aire d'influence :

La Baie d'Alger par sa position stratégique dans le bassin méditerranéen berceau des civilisations, présente la porte d'Afrique et un lieu de convergence entre l'Europe et l'Afrique, tout au long de son histoire. La Baie d'Alger est située dans la partie centrale de la côte Algéroise, elle est caractérisée par une forme semi circulaire.



Figure 1.1: Carte présentant l'aire d'étude la baie d'Alger.
Source : Auteur

- Présentation de l'aire d'étude :

Notre aire d'intervention s'étend sur la commune Hussein Dey, commune côtière; située à 10km à l'est du centre d'Alger, elle s'étend sur une superficie de 425HA.

La commune d'Hussein dey est située dans la partie centrale de la baie d'Alger, elle est traversée par un important réseau de communication au niveau locale, régional et national (viaire, ferroviaire).



Figure 1.2: Carte montrant la zone d'intervention Hussein Dey. Source : Auteur

I.3 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE :

La ville d'Alger a été à travers l'histoire à la fois l'horizon commun d'innombrables cultures, le lieu de rencontre des différentes civilisations. Celle-ci en effet recèle un patrimoine très important qui témoigne d'un échange d'influence pendant une période donnée et qui représente un type de construction illustrant une période significative de l'histoire, son tissu urbain résulte de l'association ou la superposition de plusieurs tissus autonomes structurés physiquement par des tracés sur des sites particuliers, ayant chacun sa logique de formation.

Depuis le début du 21^e siècle, la ville d'Alger connaît une mutation significative de son paysage urbain, caractérisées principalement à ce jour, par la démolition intégrale d'îlots entiers et/ou la reconstruction partielle d'équipements publics ou de bâtiments tertiaires dans les quartiers péricentraux à l'exemple d' El Hamma, Abattoirs, Hussein Dey, El Mohamadia, ces quartiers mixtes de tradition industrielle, qui contiennent de nombreuses friches urbaines, connaissent beaucoup de problèmes de fonctionnement ayant des conséquences sociales et économiques, mais ils sont en réalité, compte tenu de la situation péricentrale, leurs accessibilité et leurs autres atouts paysagers, des lieux stratégiques, des centralités où se joue l'avenir de la capitale Algérienne.

C'est dans le cadre de cette prise de conscience que des interrogations susceptibles d'apporter des hypothèses de travail sont soulevées :

- Comment traduire ces centralités ?
- De quelle façon articuler entre ces différentes entités qui constituent la ville d'Alger pour en faire un organisme cohérent ?

Ces questions nous ont mené à formuler notre problématique générale comme suit :

« *Quel projet urbain pour concrétiser une nouvelle centralité ?* »

I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

Hussein Dey commune côtière du grand Alger fait face aujourd'hui à un déséquilibre majeur dans la structuration de son tissu, conséquence directe des variations de son statut à travers les périodes de l'histoire. En effet, cette agglomération a graduellement absorbé des activités diversifiées à tel point qu'il apparaît être impossible de cerner sa vocation actuelle.

La commune autre fois périphérie attenante à Alger, était jadis formée d'étendues de terres agricoles fertiles, dès la colonisation les militaires installèrent leurs camps et leurs casernes. Arriva l'âge du chemin de fer qui propulsant l'installation de l'industrie en rattachant la commune à la capitale, en retour il créa une rupture totale entre la commune et la mer.

Aujourd'hui Hussein Dey constitue une assiette d'urbanisation voisine du futur centre d'Alger. (Quartier du Hamma) ; mais son caractère industriel ne répond plus à sa nouvelle vocation. A l'échelle architecturale le tissu de Hussein Dey est composé d'habitat tel que les cités ouvrières est en inadéquation ni avec les standings actuel, ni avec les équipements et les activités secondaires (industries, entrepôts, dépôts, hangars) dont nombre d'entre elles ne sont pas compatible avec l'avancées de la centralité.

Un processus de désindustrialisation a été entrepris donnant naissance à de nombreuses friches et de poches vides, ces dernières par leurs situation dans des lieux stratégiques, notamment sur le front de mer de la commune sont perçues comme la principale cause de la dépréciation du paysage et de l'altération de l'environnement, constituent une perte considérable en capital foncier inexploité et non compatible avec le nouveau statut de la commune comme nouvelle centralité d'Alger.

Le front de mer est actuellement en chantier pour accueillir des activités de loisir et de détente s'inscrivant dans le projet d'aménagement de la baie d'Alger par le Plan stratégique d'Alger 2029. Il est donc impératif de faire profiter la ville d'Hussein Dey de toutes ses potentialités et de toutes ses richesses de la des questions se posent:

- Quels seraient les activités et la vocation à affecter à cette nouvelle entité du front de mer ?
- Comment articuler cette entité avec les quartiers déjà existant ?
- De quelle manière peut-on assurer l'articulation de la commune d'Hussein Dey avec la mer ?
- Comment créer une liaison entre le front de mer de la commune d'Hussein Dey et le front de mer d'Alger ?

Ces questions nous ont mené à formuler notre problématique spécifique comme suit :
 «*« Insertion de la commune de Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger ».*

I.5 LES HYPOTHESES:

Nos hypothèses de travail s'ordonnent comme suit :

- La liaison peut être assurée par une réinterprétation de l'unité du front de mer algérois au niveau de la commune d'Hussein Dey.
- La prise en charge de l'ancien tissu dans le nouvel aménagement urbain par la création de pénétrantes assurant la liaison entre l'ancien et le nouveau.

I.6 L'OBJECTIF DE L'ETUDE:

Les objectifs de notre travail se présentent comme suit :

- La prise en charge d'un site a grand potentiel afin de l'intégrer à la nouvelle dynamique du centre.
- Elaborer les recommandations adéquates pour un aménagement du front de mer compatible avec le nouveau statut de la ville, celui de nouvelle centralité métropolitaine.
- Assurer une relation harmonieuse entre la ville et son front de mer.
- Prendre exemple sur les expériences mondiales sur l'aménagement des fronts de mer et leurs contributions dans le renforcement des nouvelles centralités.

I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE:

Pour mieux mener cette recherche et pour cerner le sujet notre travail s'organise comme suit :

Chapitre 01 : qui sera un chapitre introductif

Chapitre 02 qui comporte :

- **UNE CADRE THEORIQUE** : Dans lequel nous allons essentiellement nous initier et nous familiariser avec tous les concepts clés qui se rapportent soit à notre sujet de recherche (le projet urbain ; les nouvelles centralités ; le renouvellement urbain, l'esplanade, le front de mer), soit à notre périmètre d'intervention.
- **UNE RECHERCHE THEMATIQUE** : Dans cette partie on analysera des exemples mondiaux comparables à notre cas d'étude, proches du point de vue géographique, chronologique et socio-économique, dans le but d'illustrer les options de réaménagements possible afin d'atteindre notre objectif

Chapitre 03 qui comporte :

- **UNE PHASE ANALYTIQUE** : Cette phase s'est effectuera sur deux échelles :
 - **Échelle territorial** : qui se traduit par l'étude de l'aire de référence pour comprendre la structuration naturelle du territoire algérois et son rôle dans le développement urbain de notre cas d'étude.
 - **Échelle urbaine** : qui se traduit par l'étude du processus de formation et transformation de la ville d'Hussein Dey à partir du premier noyau historique. C'est dans cette partie aussi que nous analyserons la structuration de la ville d'Hussein Dey et sa typologie du bâti selon deux approches: L'approche typologique et l'approche morphologique.

Ala fin de ce chapitre nous allons proposer par déduction une action qui vise à construire un scénario et une image future du développement de la ville qui s'effectuera en 3étapes :

- ✓ Proposer un **SCHEMA DE STRUCTURE** primaire sur lequel y'aura la géométrie du site avec les structures principales, les concepts clés et nos intentions d'aménagement aboutissant sur un plan de composition
- ✓ **PLAN D'AMENAGEMNT** pour formaliser nos intentions urbaines
- ✓ **SIMULATION URBAINE** par le biais d'un projet urbain (composition urbaine et architecturale spécifique ainsi que l'architecture de l'ilot avec un plan d'aménagement de détail, les différents plans d'architecture ainsi que les coupes et les élévations).

CHEMINEMENT METHODOLOGIQUE

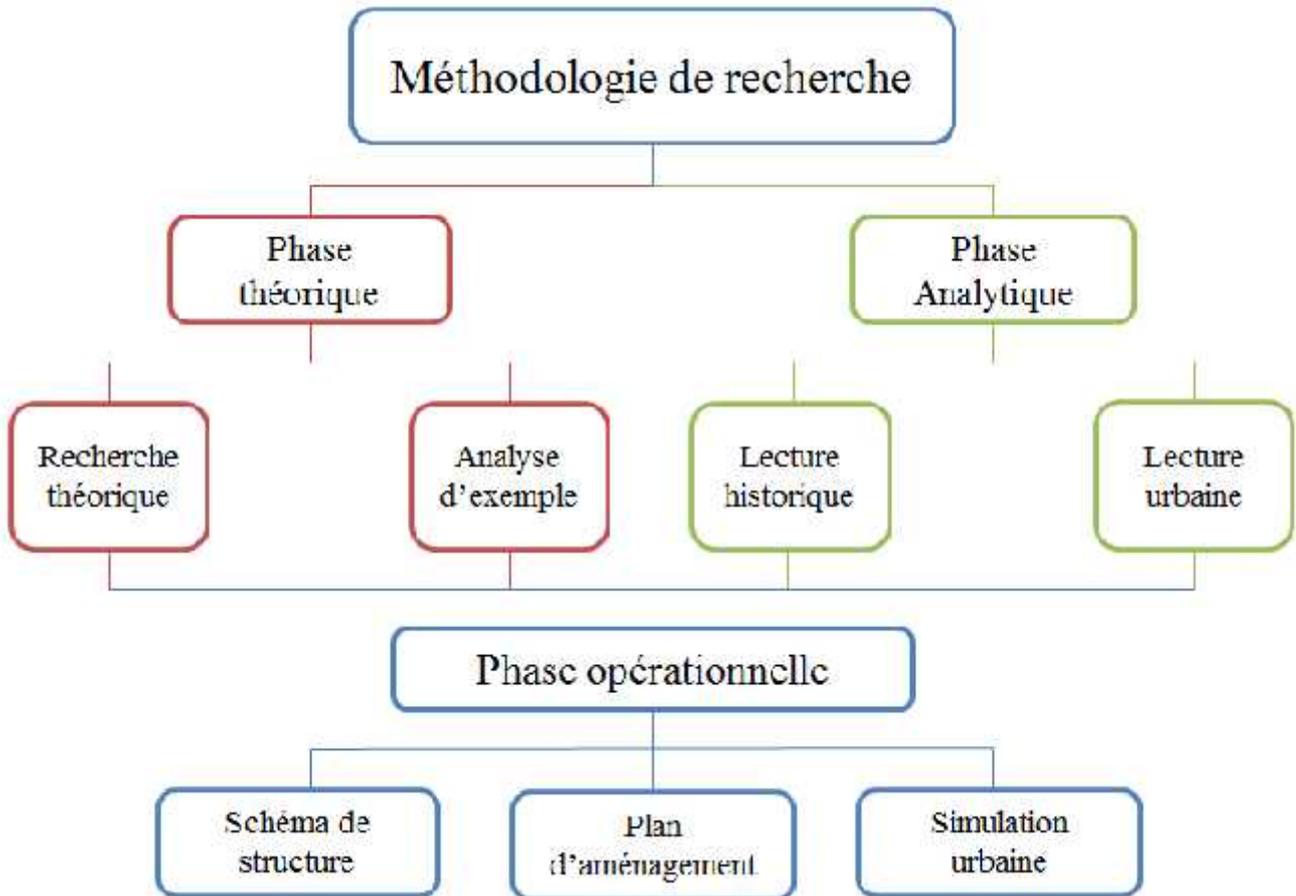


Figure1.3 : schéma expliquant le cheminement méthodologique
Source : Auteur

II.1 INTRODUCTION :

Notre travail s'inscrit dans le cadre de l'aménagement urbain dans la ville d'Alger par le Plan stratégique 2009/2029, notre intérêt se portera tout d'abord sur un concept indispensable qui est le projet urbain, d'après nos lectures sur le sujet, nous allons dans un premier lieu le définir, connaître son évolution historique à travers le temps, ses dimensions, ses échelles et ses modes actions ; en seconds lieux on abordera le projet urbain en Algérie avec le Plan stratégique 2009/2029, ses ambitions et ses actions .

Le projet urbain peut englober des thèmes différents et variés notamment la constitution ou l'affirmation de nouvelles centralités au niveau des grandes métropoles ; thème général de notre mémoire ; pour cela nous allons aborder le concept de nouvelle centralité, ou nous allons le définir, connaître son histoire et ses dimensions, nous allons également aborder le concept de la métropole et de la métropolisation.

Suite à l'analyse d'exemples de plusieurs villes, on a remarqué l'importance de l'espace public dans la création et l'affirmation de nouvelles centralités, de ce fait nous allons expliquer ce qu'est l'espace public, son historique, ses différents types avec leurs définitions.

La création d'une nouvelle centralité par le biais de Projet Urbain peut prendre différents aspects d'interventions : rénovation urbaine, renouvellement urbain, requalification urbaine, réhabilitation urbaine, réaménagement urbain, développement urbain et social, ...etc. aspects que nous allons définir brièvement.

Conforter par nos diverses lectures et conformément aux plans d'aménagement proposés par le PDAU d'Alger notre choix s'est porté sur un type d'ilots particulier composé d'un socle occupé généralement par des commerces et des activités surmontées d'immeuble d'habitation ou de tours d'affaire, pour cela nous allons présenter des exemples étrangers de ce type d'ilot.

II.2 LE PROJET URBAIN

II.2.1 Définition

Peut-on donner une définition au projet urbain ? Difficile de le faire du moment que ce concept a un sens de plus en plus insaisissable. "Utilisé à tout bout de champs par les maires, approprié par les architectes qui le considère essentiellement dans son aspect formel, discuté par les chercheurs des sciences sociales, et d'autres intellectuels qui en soulignent le caractère plus vaste que la seule dimension spatiale, cette notion devient de plus en plus confuse"⁶.

Le terme projet urbain sous-entend à la fois une opération particulière d'aménagement et un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle. Il est alors entendu comme étant une pratique planificatrice ouverte et souple, comme le produit de la rencontre d'acteurs autour d'un territoire.

INGALINA le définit dans son livre (Le projet urbain) par" *Expression d'une politique particulière, mais aussi d'une culture spécifique, le projet urbain touche aux innombrables problèmes soulevés par un territoire et sa population. Il se trouve à la croisée de plusieurs disciplines et ne trouve son sens que dans l'interaction de ces disciplines, il concerne directement la vie quotidienne de chacun, qu'il soit habitant d'une grande ville, d'une banlieue ou d'une zone rurale* ».

Elle rajoute que la réflexion sur le projet urbain est en cours; « *il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats* ».

Selon DEVILLERS Christian "*Le projet urbain est une démarche ayant pour but de rendre l'espace public à l'usage qui implique une multiplicité d'acteurs qui ne peuvent pas être mûrés par une seule pensée* ».⁷

⁶ MAGISTERE EN URBANISME, OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN. Université mentouri de Constantine : « renouvellement du centre originel de Guelma par le projet urbain » ; p.32

⁷ DEVILLERS Christian, Le projet urbain,, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 12-13

« Il intègre bien entendu une dimension programmatique et le droit général de l'urbanisme, mais il définit principalement la forme des espaces publics,... et représente les qualités concrètes de l'espace, c'est-à-dire ses qualités d'usage, de sens et de forme ».

Le projet urbain peut être défini comme étant une stratégie, à la fois pensée (dessin) et spatialisée (dessin). Il est rapporté à un contexte existant et à un territoire bien précis (métropole, agglomération, ville, centre, quartier ou autre secteur urbain). Il exige une articulation multidimensionnelle donc une médiation entre: des échelles architecturale, urbaine et territoriale ; des logiques sociale, économique, et spatiale, et des acteurs

II.2.2 Historique

Les notions traditionnelles de plan et de planification employée par les acteurs et décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme, sont progressivement remplacées par celle La formule « projet urbain » employée en Europe à partir des années soixante-dix pour s'opposer à l'urbanisme fonctionnaliste dans un contexte socio-économique en évolution.

D'après INGALINA dans son livre « *Cette expression de projet urbain était à la mode dans les année 1970, employée par les acteurs et les décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme en France, principalement employée par les architectes comme synonymes de (Composition urbaine) il y associent aussi l'idée d'un projet d'architecture à grande échelle* ». ⁸

Les expériences les plus marquantes de la naissance du projet urbain se résument comme suit :

- Le cas de Bologne en Italie vers la fin des années 1960 où a lieu une expérience de planification qui intègre l'idée de projet en ouvrant aussi la voie à la participation des citoyens.
- Elle la suit, l'opération de l'Alma-Gare à Roubaix (La vecindad à Mexico) entre 1975 et 1985 qui sont caractérisé par le passage des fonctionnements technocratiques aux actions gouvernantes, c'est les premières revendications associatives.

⁸ Patrizia Ingallina , Introduction Le projet urbain, une notion floue, Presses Universitaires de France, pages 128

- Et enfin le passage de l'urbanisme fonctionnaliste (S.D.A.U / ZAC / Pos) au Projet urbain par l'étape de la démocratie locale entre 1985 et 1995 , dont les associations des habitants à la conception , a la décision , à la formation des idées et a l'appropriation des lieux par ces même usagers .

II.2.3 Les échelles du projet urbain:

Le Projet Urbain est un procédé d'intervention spatiale envisagé contre la dégradation continue de la qualité et du cadre de vie. Il peut aller donc d'une réelle action de planification urbaine circonscrite dans le temps et l'espace à un simple projet ponctuel, passant par les différents niveaux et échelles de la planification. Cependant, il est toujours lié à un contexte, s'exprimant de manières variées : schéma stratégique à grande échelle, politique d'espaces publics, nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers en difficultés ou préservation de centres anciens. Dans ce sens le Projet Urbain peut être échelonné selon les cas de figures comme suit :

- Projet urbain global : à l'échelle de l'agglomération (communautaire).
- . Projet urbain local : à l'échelle de la ville (de secteur).
- Projet urbain ponctuel : à l'échelle du quartier (ou projet de proximité).⁹

Ce schéma tiré du livre d'Ignalina illustre et schématise la hiérarchisation de ses échelles¹⁰

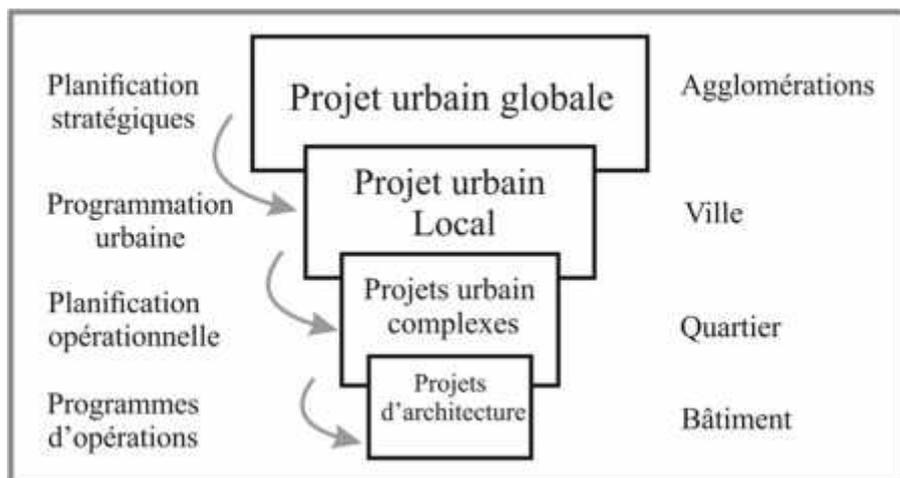


Figure 2.1: schéma expliquant les échelles du projet urbain.
Source : Echelle du projet urbain. Source : " Livre « Le projet urbain», Ignalina

⁹ Amina Sellali , " Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage ", Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l'IFA, Paris.

¹⁰ Echelle du projet urbain. source : " Livre Le projet urbain", Ignalina

II.2.4 Les enjeux du projet urbain :

Le projet urbain se définit par rapport à plusieurs contextes, en intégrant à la fois plusieurs dimensions. Il renvoie d'une part à l'aspect morphologique de la ville, et d'autre part à son aspect politico-décisionnel et gestion urbaine, passant par l'aspect social et culturel de cette dernière. De par sa finalité et sa conception, un projet urbain quel que soit sa taille et son échelle interpelle essentiellement des dimensions et des enjeux de différents ordres :

- Les enjeux urbanistiques
- Les enjeux décisionnels ou politiques
- Les enjeux sociaux du Projet Urbain
- Les enjeux économiques et financiers
- Les enjeux culturels du Projet Urbain

II.2.5 Les modes d'actions du projet urbain :

Parmi ses caractéristiques le projet urbain inclut dans son contenu une diversité d'actions tels que :

- L'amélioration du cadre de vie urbain
- Reconquête des fronts de mer et des berges fluviales
- Aménagement des espaces publics
- Création ou valorisation de nouvelles centralités
- La revitalisation urbaine
- Les opérations de renouvellement urbain

L'Algérie a pris conscience des enjeux stratégique du Projet Urbain, et des multiples dynamiques entourant la ville algérienne. De là un grand projet urbain a vu le jour sous le nom du plan stratégique d'Alger 2009/2029

II.2.6 Le projet urbain en Algérie : le plan stratégique 2009/2029 :

La stratégie de réhabilitation à l'orée 2029 de la ville d'Alger, qui comprend, entre autres, le plan d'aménagement de la baie d'Alger, vise à transformer la capitale en une « perle de la Méditerranée »

Elle s'inscrit dans le cadre du plan d'aménagement de la baie d'Alger, et répond, pour la première fois, à « une vision globale à très long terme destinée à restructurer, d'une manière progressive mais durable, la ville d'Alger ». Ce plan est constitué de quatre phases :

- La première phase (2009-2014) : Elle est axée sur la reconquête du front de mer algérois avec des opérations portant sur la réhabilitation du centre historique d'Alger, la restauration des équilibres écologiques, le réaménagement urbain de certains quartiers implantés autour des grands équipements publics.
- la deuxième phase (2015-2019) : ses actions porteront sur la réalisation d'un nouveau port en eaux profondes, la poursuite de l'aménagement de la baie d'Alger, la récupération d'espaces fonciers détenus par le secteur industriel et leur conversion en d'autres vocations urbaines.
- La troisième phase (2020-2024) : la poursuite de l'aménagement de la baie d'Alger constitue le principal axe de développement
- La troisième phase (2025-2029), l'achèvement des travaux d'aménagement de la baie et l'extension de la ville vers l'est. Les différents projets et opérations inscrits ou à inscrire dans le cadre de ce plan seront lancés et réceptionnés progressivement.
- Les recommandations du PDAU d'Alger pour la commune d'Hussein dey
 - En vue de la consolidation et de la croissance du réseau routier, une liaison entre Tripoli-Djamâa El Djazair sera établie.

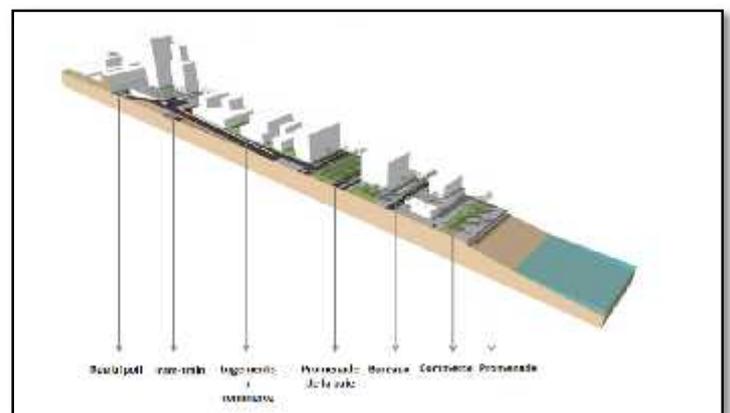


Figure 2.2: Coupe longitudinale sur le front de mer d'Hussein Dey d'après l'aménagement du PDAU d'Alger.
Source : <http://www.skyscrapercity.com/>

- L'autoroute de l'est sera reconvertie en boulevard urbain du front de mer. De grands espaces verts de récréation et de loisirs de la couronne urbaine d'Alger seront créés après l'aménagement du parc d'El Harrach.
- La transformation du faisceau de voies ferrées des trains de banlieue en système tram-train circulant dans un site plus urbain sera menée
- Dans la zone de Tripoli, la configuration du site et l'exigence de créer des liaisons entre le nouvel Alger et le tissu ancien, ainsi que des transparences vers la mer, conduisent à proposer un système de circulation en balcon au-dessus du site propre du tram train, ponctué par des franchissements aériens entre les deux secteurs de développement.



Figure 2.3 Aménagement projeté par le PDAU d'Alger sur la commune d'Hussein Dey.
 Source : <http://www.skyscrapercity.com/>

Le projet urbain peut englober des thèmes différents et variés notamment la constitution ou l'affirmation de nouvelles centralités au niveau des grandes métropoles, qui focalisent les pratiques urbaines et redonnent sens à la notion d'espace public. Nous nous intéressons particulièrement à ces thèmes et notions ou notre projet s'intégrera.

II.3 LES CENTRALITES URBAINES

Une centralité ne peut être définie sans faire référence au centre

II.3.1 Le centre :

Si la définition géométrique du mot « centre » se traduit par une transposition spatiale, le concept urbanistique ne peut se réduire à cette dimension. Il recouvre une réalité plus complexe. D'après le petit Larousse, il est comme « *le milieu d'un espace quelconque, point de convergence, de rayonnement de diverses forces...* ».

Un centre est habituellement identifié comme un lieu spécifique caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation de dominance. A. Zuchelli le confirme pour sa part que : « *ce lieu d'usage éminemment collectif, se distingue de l'environnement par la nature des activités qui s'y déroulent et par la configuration du bâti et de l'espace.* »¹¹.

- Les dimensions et/ou indicateurs du centre :

Un centre peut être défini par les critères suivants :

- ✓ L'accessibilité : Le centre est le point qui possède la meilleure position relative en termes de distances aux autres points. Aussi, le centre en termes d'accessibilité est entièrement dépendant de l'espace de référence
- ✓ Densité et/ou concentration : Le centre est caractérisé par une forte densité du bâti, une concentration maximum de population, d'emplois, d'activités économiques et/ou culturelles. Le centre serait ainsi le lieu où sont concentrées les fonctions urbaines les plus importantes.

¹¹. Zuchelli, Introduction à l'urbanisme opérationnel, édition.OPU, Alger, 1984. 30 Barthes, 1970, p.43 ; cité par Monet, p.409, 2000.

II.3.2 La centralité

- Historique

Durant l'antiquité, la centralité s'identifiait aux acropoles, aux châteaux, aux temples et aux cathédrales. Ainsi l'agora qui demeure le lieu de centralité par excellence.

A l'époque romaine, le forum est né au carrefour du cardo et du decumanus qui accueillait toutes les activités publiques et religieuses tels que thermes, amphithéâtres, forums ...

Quant à l'urbanisme médiéval était caractérisé par « la constitution de villes dont toutes les lignes convergent vers le centre, et le contour est généralement circulaire ». C'est le système radioconcentrique, composé d'un élément d'attraction : l'église, le château, la halle, le marché ou l'hôtel de ville et autour duquel la ville étend son attractivité.

La renaissance, le centre de la ville était toujours représenté par une place, les princes à cette époque ont cherché à donner à leur ville une image de marque basée sur la valorisation des places monumentales et à des perspectives d'allées vertes. A cette époque la centralité se manifestait par une appréciation plus qualitative de l'espace.

A la fin du XIX^{ème} siècle, la construction des gares en périphérie de la ville, crée un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville.

En 1933 W. Christaller dans la théorie des lieux centraux définit la centralité comme :

« La propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure ».

Et en 1972, Manuel Castells, concluait que *« la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville »*¹². Il part de l'idée que le centre doit rassembler les fonctions centrales économiques, politiques et idéologiques.

¹² Castells Manuel, La question urbaine, Maspero, Paris, 1972.

- Définition de la centralité

Concept universel, la centralité est la clé de bon nombre de disciplines. Elle est un instrument de mesure et d'analyse au niveau d'une agglomération urbaine.

La centralité, contrairement au centre n'est pas définie directement par un seul lieu, comme l'exprime J. Monnet « *la centralité est la qualité attribuée à un espace* »¹³.

Une centralité urbaine possède aussi cette caractéristique, la différence vient du fait du caractère unique du centre alors qu'une centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville. Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain.

Claire et Michel Duplay décrivent la centralité comme étant un phénomène de concentration : « *...supportée par du bâti, des figures urbaines qui ne sont pas nécessairement particulières, elle consiste en une densification, une accélération des fonctions et des réseaux de relations* »¹⁴.

Pour sa part, H. Lefebvre désigne la centralité comme un élément indispensable à la vie urbaine et, si elle vient à manquer ou à se disloquer, c'est la pratique urbaine qui est attaquée dans son essence même. En d'autres termes, la centralité est un critère décisif de l'accomplissement de la vie urbaine.

La centralité urbaine est généralement dépendante de ses usagers et des pouvoirs décisionnels des politiques et autres techniciens. Ceci dit, deux formes de centralités peuvent être dégagées :

- ✓ Les centralités planifiées, qui sont voulues mais pas toujours imposées par les pouvoirs publics, ces centralités renvoient à la volonté de mise en ordre du territoire urbain.
- ✓ Les Centralités induites par les pratiques des citoyens, qui sont journalièrement consommateurs des espaces centraux. Cette autre catégorie de centralités, est celles qui impliquent les habitants, les usagers, et les citoyens.

¹³ Cahiers de Géographie du Québec • Volume 44, n° 123 , Les dimensions symboliques de la centralité, Pages 399-418, décembre 2000.

¹⁴ Claire et Michel Duplay, Op. cit. p. 51 42 Grafmeyer Y., Sociologie urbaine, Paris, Nathan, 1994

- Les dimensions de la centralité :
 - ✓ **La centralité politique :** La centralité politique correspond à la localisation des principaux centres de décision et les sièges de l'administration notamment celles centrales et de souveraineté. Ce sont les équipements porteurs de centralité à vocation politique et juridique—ministères, sièges sociaux, mairie
 - ✓ **La centralité économique :** La centralité économique se mesure en fonction de la concentration des sièges des entreprises et des sociétés.
 - ✓ **La centralité commerciale :** La centralité que génère l'activité commerciale est en effet l'une des plus marquantes. Les commerces font de la ville tout à la fois un espace de vie, un espace économique, un espace de sociabilité.
 - ✓ **La centralité d'accessibilité :** L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité. Au schéma qui valorise un point unique comme celui qui offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points
 - ✓ **La centralité sociale :** la centralité sociale est caractérisée par le croisement de deux mesures principales : D'une part, l'observation des pratiques spatiales tout en identifiant les lieux les plus fréquentés, d'autre part, l'analyse des représentations de l'espace en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et les discours sociaux.

II.4 LA METROPOLE ET LA METROPOLISATION

II.4.1 La métropole :

Une métropole (du grec mêtêr, mère, et polis, ville) est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays. A la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, elle permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Elle n'est pas obligatoirement la capitale du pays comme, par exemple, New York qui est la plus grande métropole des États-Unis alors que Washington est sa capitale. Par extension, une métropole est un endroit où se concentre une activité, comme Milan qui est devenue une métropole de la mode, comme Hollywood est la métropole du cinéma. Tokyo est une métropole, elle est caractérisée par son nombres de sièges (banques ou entreprises).

II.4.2 La métropolisation :

Est un terme beaucoup plus récent et désigne les processus qui façonnent les métropoles... Ce regard peut être mis en relation avec le fait que les métropoles sont aujourd'hui en forte croissance, tant en taille qu'en nombre.

C'est tout à la fois un moment de croissance urbaine ou une phase de développement urbain et un concept original permettant de considérer le problème de la ville sous un angle nouveau adoptant les nouveaux enjeux de la vie contemporaine

II.5 LES ESPACES PUBLICS

II.5.1 Définition de l'espace public

Le terme espace public est un terme polysémique, il a beaucoup de significations, le dictionnaire Larousse le définit comme étant «*une surface, un volume, une étendue affectée à un usage public* »

Selon Philip Panerai « *L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation* »¹⁵

II.5.2 Historique des espaces publics

- ✓ La première forme de l'espace public apparaît dans la cité grecque appelée « l'agora ». Elle occupe le cœur de la ville réunit les fonctions essentielles , le forum romain véhicule les mêmes idées que celles de l'agora grecque.
- ✓ L'époque Médiévale : Elles sont nées spontanément sous l'action des causes économiques. Le développement des villes du moyen âge s'est fait sans planification ce qui leur donne un aspect organique.
- ✓ L'espace public de la renaissance se caractérise par des rues larges, régulières, en étoile ou en circonférence, mettant en perspective l'espace urbain.
- ✓ Avec la révolution industrielle au 19eme siècle les espaces urbains éclatent dans le sens de croissance, elle a fait apparaître des nouveaux modes de transport dont elle a changé le visage d'espaces urbains (création des gares, des voies mécaniques, parking...etc.)

¹⁵PANERAI, Philippe et MANGIN, David: *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille

- ✓ La période Moderne de 1920 à 1980 l'espace public était négligé, ce qui fait que dans cette période il a marqué une rupture. Du côté évolution de l'espace public, avec les époques précédentes
- ✓ Période actuelle : l'espace public est au cœur de tout le sujet ou il devient une composante imminente de la ville, les urbanistes et les architectes se penchent dessus et le retravaille car pendant toute ces années il a été négligé.

II.5.3 Les types d'espace public :

Parmi les différentes sortes de l'espace public on peut citer :

- La Rue: La rue est un espace de circulation dans la ville qui est bordée de bâtiments ou de clôtures et qui dessert les logements et les lieux d'activité économique. Elle met en relation et structure les différents quartiers.
- La Ruelle: C'est une rue secondaire étroite et généralement de peu de longueur et est un sorte de venelle, et principalement à l'usage des piétons.
- Avenue: Généralement bordée d'arbres et de bâtiments, établie théoriquement de façon radiale par rapport au centre d'une agglomération. Elle conduit parfois à un édifice important ou à une place.
- Boulevard: Généralement plantée d'arbres, établie théoriquement de concentrique autour du centre d'une agglomération. Souvent à l'emplacement ou à l'extérieur d'une enceinte ou d'un octroi.
- Parvis: Espace libre, en forme de petite place, aménagé devant l'entrée de certains édifices importants, généralement délimité par une barrière ou un garde-corps.
- Place: Espace non bâti, desservi par des voies, affecte aux piéton ou/et ou voiture, entouré principalement par des bâtiments, et agrémenté de mobilier urbain et édicules comme une fontaine ou un obélisque.
- Esplanade: C'est une vaste place ouverte parfois attenante à grand édifice, souvent plantée de quinconces, d'où la vue est parfois dégagée sur le paysage qu'elle domine. Elle est alors à la limite de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau.

Un Projet Urbain peut prendre différents aspects d'interventions : rénovation urbaine, renouvellement urbain, requalification urbaine, réhabilitation urbaine, réaménagement urbain, développement urbain et social,etc

II.6 LA RENOVATION URBAINE

Une opération de rénovation urbaine consiste à apporter d'importantes modifications à un quartier pour le rénover et y améliorer la qualité de vie des habitants. Cette rénovation peut nécessiter la réhabilitation, la construction et la démolition de logements, mais également d'équipements collectifs, de rues,

II.7 LE RENOUVELLEMENT URBAIN

II.7.1 Définition du renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain désigne une action de reconstruction de la ville sur elle-même. C'est un outil privilégié de lutte contre l'habitat indigne, les « villes dortoirs » et la ségrégation sociale. Dans ce contexte, le renouvellement urbain se définit comme « *un nouveau mode de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie, à régénérer les territoires urbains dégradés et à accroître la mixité sociale* »¹⁶.

II.7.1 Les interventions du renouvellement urbain :

Le projet de renouvellement urbain intervient sur trois axes :

- ✓ La requalification des espaces collectifs et publics.
- ✓ La redistribution optimale des équipements publics et commerciaux.
- ✓ La reconstitution d'un nouveau quartier suite à des actions de démolition.

II.7.2 Les objectifs du renouvellement urbain :

- ✓ la mise en œuvre d'une diversité urbaine dans toutes ses composantes
- ✓ création d'espaces publics de qualité
- ✓ L'amélioration des équipements publics

II.8 LA REHABILITATION URBAINE

La réhabilitation consiste à rénover sans détruire, sans raser, à la différence de la rénovation. Elle suppose le respect du caractère architectural des bâtiments et du quartier concerné. Il s'agit parfois de "trompe l'œil" : la façade extérieure respecte les apparences

¹⁶ Jegouzo Yves (2001) La loi SRU. Dossier in L'actualité juridique - droit administratif, 20 janvier 2001, p. 9-1

d'un bâtiment qui est entièrement restructuré, réaffecté, à la différence de la restauration. Impliquant un retour à l'état initial.

II.9 EXEMPLE D'ILOT MIXTE

Pour notre aménagement nous avons choisis un type d'ilot particulier, constitué s'un socle occupées par du commerce ou des activités, surmonté par des immeubles d'habitation ou des bureaux nous présentons ci-dessous deux exemples étrangers de ce type d'ilots.

II.9.1 Ilot mixte Bac d'Asnières

- Fiche technique :

- LIEU :	Clichy-La-Garenne, France
- ANNÉE :	2015
- PROGRAMME :	Immeuble mixte avec bureaux, logements et commerces
• Logements	12 675 m ²
• Bureaux	1850 m ²
• Commerce	603 m ²
• Activité	475 m ²
Total	15 603 m ²



Figure 2.4: Ilot mixte Bac d'Asnières.
Source : <http://www.zundelcristea.com/>

L'opération de construction VP1 de la ZAC du Bac d'Anières se situe proximité immédiate de la gare SNCF Clichy-Levallois. Le projet est constitué d'un programme mixte de logements, bureaux, commerces et activités repartit en trois bâtiments indépendants, dont deux à usage d'habitation et un à usage tertiaire.

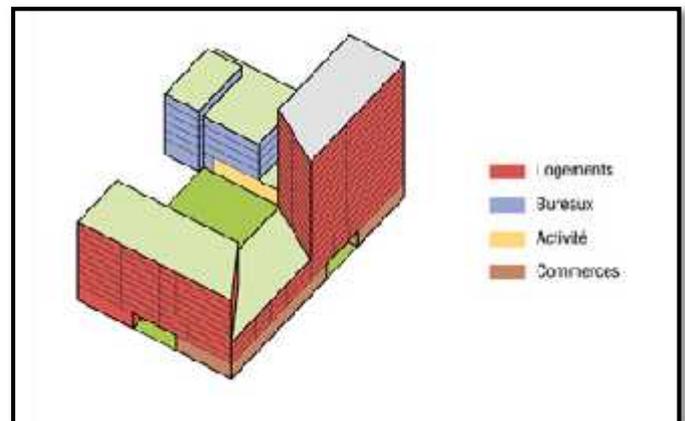


Figure 2.5: Repartitions des fonctions dans Ilot mixte Bac d'Asnières. Source : <http://www.zundelcristea.com/>

Les trois immeubles, reposent en superstructure sur un socle commun, occupé par des commerces. L'indépendance de chacun des bâtiments est assurée par la répartition claire des noyaux de circulation verticale. Ainsi les deux tours sont placées sur les côtés très

dégagés de la parcelle, côté nord et ouest, pour bénéficier de vues imprenables et éviter de fabriquer des masques d'ombres portées dans la cour.

Le projet prend en compte la spécificité du site, la relation des vues dégagées vers le parc et la Seine et un quartier en pleine mutation dont persistent les traces d'un passé industriel et ferroviaire encore très fortement ancré dans le territoire.

II.9.2 Ilot Terrasse 9

- Fiche technique :

- LIEU : Nanterre, France
 - ANNÉE : 2012 – en cours
 - PROGRAMME : Immeuble mixte avec bureaux, logements, commerces, centre culturel

- Logements 9 700 m²
 - Equipements 900 m²
 - Commerce 850 m²
- Total 11 470 m²



Figure 2.6: Ilot Terrasse 9.
 Source : <http://www.zundelcristea.com/>

Le projet Seine-Arche concerne un terrain vaste, en prolongement de l'axe de la Défense ; il se distingue par le caractère à monumental et paysager de l'espace public. La 9ème terrasse, destinée à des logements et des locaux commerciaux, mesure 113 m sur 21 m. Le projet propose

un ensemble cohérent de trois bâtiments et assume avec clarté ses deux concepts

structurants : pour le socle qui se continue avec un bâtiment écran, une expression urbaine ; pour les deux immeubles à l'est une expression plus libre, paysagère.



Figure 2.7: Vue de l'extérieur d'Ilot Terrasse 9.
 Source : <http://www.zundelcristea.com/>

II.10 ANALYSE COMPARATIVE

Ce deuxième chapitre sera clôturé avec une présentation d'exemple mondiaux semblable à notre cas d'étude c'est-à-dire des exemples de création ou d'affirmation de nouvelle centralité au niveau des grandes métropoles ou encore des exemples de réaménagement du front de mer d'où nous allons tirer des recommandations d'aménagement .Cette approche constituera pour nous une référence pour le reste de notre travail .

Pour cela nous avons choisi de comparer deux exemples : le projet Euro-méditerranée à Marseille et l'exemple de Lyon confluence, cette comparaison se fera suivant quatre critères :

- Les voiries
- La mobilité
- La vocation fonctionnelle
- Les espaces publics.

II.10.1 Projet Euro-méditerranée à Marseille

- Présentation du projet :

Euro-méditerranée est opération d'aménagement et de développement économique. La plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud engagée en 1995, elle engage la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole marseillaise

Opération de réaménagement mais aussi de développement économique, social et culturel.

Euro-méditerranée construit une nouvelle « ville sur la ville », dans le respect des grands principes du développement durable.



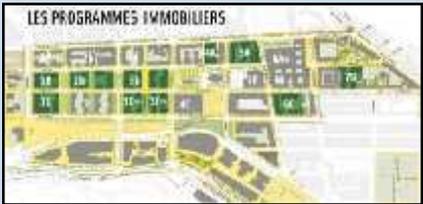
Figure 2.8: Vue aérienne de l'aire d'intervention du projet euro-méditerranée. Source : Euromediterranée.fr



Figure 2.9: La skyline du port de Marseille prévu par Euro-méditerranée. Source : Euromediterranée.fr

- Objectifs :

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

<p>Voiries</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'enfouissement du viaduc autoroutier et l'aménagement d'un boulevard urbain de 45 mètres de large - Création de tunnels sous la Gare St-Charles et sous la cathédrale de la Major pour alléger le trafic de surface - L'aménagement du boulevard du littoral permettra de créer un grand espace public de entre la ville et mer. 	
<p>Vocation fonctionnelle</p>	<p>Euro-med engage des programmes ambitieux, redonne tout son éclat au front de mer et dote Marseille d'équipements culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires à l'exemple du « Centre régional de la Culture Méditerranéenne », « Tour CMA-CGM », Le musée public « Mucem », « Pôle de santé » articulé autour du projet de regroupement des hôpitaux. Ajouté à cela des quartiers d'habitat complémentaire de l'expansion économique prévue, répondant aux attentes des habitants du quartier, des usagers du quartier d'affaires et des actifs de la métropole marseillaise.</p>	  

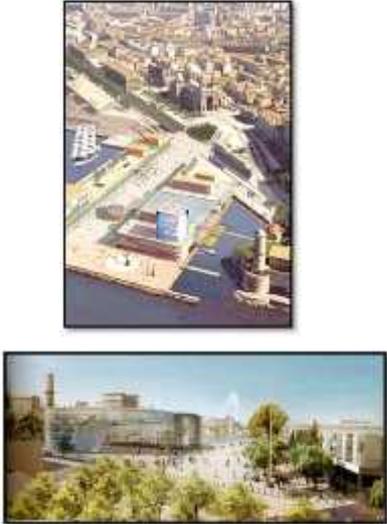
<p>Espace public</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'une esplanade sur les terrasses du port de 13,000 m² qui logera le quai sur 120 m. - Le J4/Esplanade St-Jean; une esplanade sur la mer, Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés, - Aménagement d'environ 27 600 m² de squares et jardins ouverts au public - L'aménagement du boulevard du littoral permet de créer un grand espace public entre ville et mer. 	
<p>Mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un remodelage des infrastructures de transport pour diminuer les nuisances des flux automobiles en centre-ville, notamment pour les entrées et sorties de la ville. - La réalisation d'infrastructure de transport pour renforcer les transports dans la ville (à l'instar des lignes de tramway, ligne TGV, tunnel Saint-Charles). - De nombreux parkings sont créés en souterrain, afin de libérer l'espace au sol. 	

Tableau 2.1: Tableau de classification des critères de comparaison pour l'exemple de Marseille

II.10.2 Projet Lyon confluence

- Présentation du projet :

Le Projet Lyon Confluence est une opération de rénovation urbaine, la deuxième plus grande en Europe après Euroméditerranée. Le territoire situé à la confluence du Rhône et de la Saône a longtemps accueilli des activités industrielles et logistiques jugées indignes d'un centre-ville. Leur disparition progressive a libéré un trésor urbain pour Lyon : 150 hectares à reconquérir au cœur de l'agglomération.



Figure 2.10: La nouvelle image de Lyon.
Source : LyonConfluence.fr

- Objectifs :

- ✓ Étendre la centralité lyonnaise historique à toute la presqu'île en liaison et en complémentarité avec Gerland ainsi que toutes les communes du sud-ouest.
- ✓ Intégrer ce nouveau morceau de ville dans l'agglomération, notamment avec des évolutions sensibles du réseau routier, ferroviaire et de transports en commun.
- ✓ Favoriser la mixité entre le développement économique, l'habitat et les espaces verts, une mixité sociale.
- ✓ développer une offre innovante et attractive de loisirs urbains,
- ✓ mettre en valeur les fleuves et les qualités paysagères du site,
- ✓ reconquérir les friches industrielles et logistiques,

<p>Voiries</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Construction du pont Raymond Barre est inauguré en 2015, reliant La Confluence à Garland. - Réalisation du passage Panama, nouvelle voie à double sens réalisée dans le sud du quartier. Il ouvre un nouvel accès au port Cet aménagement, qui a la particularité de se situer en partie sous les voies ferrées, permet le passage des véhicules de 3,40 m de hauteur. - Réaménagement et élargissement de nombreux axes de la Confluence. 	
<p>Mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Prolongement de la ligne du tramway du Gerland passant par la confluence jusqu'au centre de Lyon. - Aménagement de pistes cyclable le long des berges - Dépassement du chemin de fer Par le biais d'une esplanade implanté au-dessus des rails reliant la place Camot a la place des Archive. 	 <p>De la place des Archives à la place Camot.</p>
<p>Vocation fonctionnelle</p>	<p>La fonction résidentielle est dominante dans la zone rénovée (Le nombre de logements prévus à terme est de 2076 dont 28 % de logements sociaux en plus des équipements d'accompagnement</p>	

<p>Espace public</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement des rives de façons a ce qu'elle soit plus près de encore plus proches de leur rivière. - les deux quais se rejoignent et s'ouvrent désormais sur le large espace du Parc de Saône - Aménagement le la promenade des Docks Rambaud le long de la rivière - « Les Jardins de Saône », partie centrale, associent deux univers : promenade et flânerie côtoient jeu et pratique sportive. - Aménagement d'un ensemble de places animées ; place nautique, le la place des Archives. 	
-----------------------------	---	---

Tableau 2.2: Tableau de classification des critères de comparaison pour l'exemple de Marseille

II.10.3 Recommandations :

- Voirie :
 - ✓ Développement du réseau de voiries existant pour permettre une meilleure perméabilité sites et pour faciliter la circulation avec le centre.
 - ✓ Aménagement de nouvelles voies rependant à la nouvelle vocation du site et au nouveau statut de la commune comme nouvelle centralité métropolitaine.
 - ✓ Favoriser les parcours piétons en assurant une relation entre la ville et la mer, tout en intégrant la végétation dans le but de créer des séquences animées.
- Mobilité :
 - ✓ Assurer une bonne desserte en transport en commune, en plus de la ligne de tramway et du tram-train projeté, une ligne de bus doit être mise en place.
- Espaces publics :
 - ✓ Pour un meilleur paysage urbain de la ville, il est nécessaire de créé des espaces publics.
 - ✓ Afin d'animer les espaces publics, ils doivent impérativement avoir des équipements d'accompagnement
 - ✓ Favoriser un espace public comme élément de repère contribuera à son animation constante.

- Vocation fonctionnelle
 - ✓ Pour redynamiser le front de mer, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville.
 - ✓ L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
 - ✓ Un large panel d'équipement mis en place destiné à l'animation tel que des showroom, salle d'exposition, centre commercial et hôtel.
 - ✓ Un programme de logement est à prévoir (logement social, promotionnel, haut standing).

III.1 INTRODUCTION :

Dans les précédents chapitres, nous avons eu l'occasion de présenter notre thème « projet urbain et nouvelles centralités » nous avons aussi défini clairement notre problématique spécifique « insertion de la commune d'Hussein dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger ».

Nous avons aussi abordé dans le chapitre d'état de connaissance, les concepts, les exemples et les recherche thématique relative à notre thème qui va par la suite nous servir d'appuis pour atteindre notre objectif.

Dans ce dernier chapitre qui est l'étude du cas d'étude, nous allons présenter toute la phase opérationnelle, à savoir l'analyse de la ville par l'approche typo morphologique dans le but de connaître la genèse de la ville, sa croissance jusqu'au jour d'aujourd'hui, et les différents systèmes qui la compose pour aboutir à la fin à une stratégie, un aménagement et une structure urbaine cohérente.

III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

III.2.1 Présentation de l'aire d'étude (La baie d'Alger) :

La baie d'Alger a toujours fasciné les plus grands architectes du siècle, de voir une des plus belle baie au monde, même avec L'abandon du front de mer qui a pour conséquence des problèmes dans l'adhérence des différent tissus entre une cote Est pauvre, privatisé et spontané, et un centre abandonné attribué à l'industrie et délaissé par l'urbanisation, et une cote Ouest riche de son historique planifiée et bien lié avec son environnement « la mer » , présente une opportunité pour un architecte en terme de création architecturale et urbanistique .



Figure 3.1: l'aire d'influence la baie d'Alger

III.2.2 Présentation de l'aire d'intervention (Hussein Dey) :

Notre aire d'intervention s'étend sur la commune d'Hussein Dey, Se situant dans la demi-couronne de la baie d'Alger, elle occupe une position stratégique dans l'agglomération Algéroise, constituant une partie de la plaine côtière entre la place du 1er Mai et Oued El-Harrach. Elle se limite par

Limites physiques :

- Au nord: Chemin de Fer et la RN 11
- Au Sud : Avenue Fernane Hanafi
- À l'est : Le pont d'El Harrach
- À l'ouest : Le chemin des Fusilles

Limites Naturelles :

- Au nord: par la Mer Méditerrané
- Au Sud : Un talus presque continue
- À l'est: Oued El Harrach
- À l'ouest : Le nid du Oued Kniss.



Figure 3.2: L'aire d'intervention la commune d'Hussein Dey

III.3 LECTURE TERRITORIALE :

III.3.1 Structure naturelle du territoire d'Alger :

Le territoire d'Alger est un ensemble constitué de divers éléments morphologiques, c'est une succession de massifs de montagnes, côtes et plaines, avec de nombreux cours d'eau. Il est limité au nord par la mer méditerranéenne, au sud par La plaine de la Mitidja, à l'est par Oued El Harrach et à l'ouest par Oued Mazafran.



Figure 3.3 : Carte montrant structure du territoire d'Alger
Source : Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

III.3.2 Processus de Formation et de transformation du territoire d'Alger

- Première phase : parcours de crête principale :

Les nomades se déplaçaient d'un lieu à un autre, en empruntant le parcours de crête principale qui représente la ligne d'altitude la plus élevée dans l'objectif de dominer le territoire. Ce parcours matrice commença près du Oued Mazafran pour aboutir sur les monts de Bouzareah à partir duquel dérivèrent trois autres parcours.



Figure 3.4 : Carte montrant la phase 01 : structuration du territoire Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

- Deuxième phase : parcours de crête secondaire :

Dans cette phase, l'individu s'établit en passant d'un promontoire à un autre. Ainsi il s'installa temporairement à Bouzareah, Beni Messous, Douera ...etc. Ce sont des établissements de hauts promontoires atteints au moyen de parcours de crête secondaires qui s'orientent parallèlement aux cours d'eau de part et d'autre du parcours de crête principale.

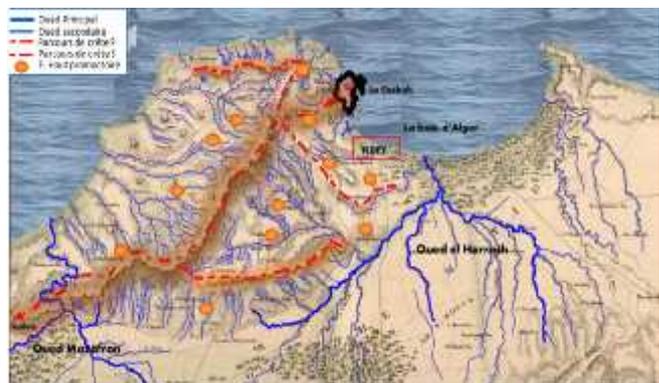


Figure 3.5 : Carte montrant la phase 02 : Prise de possession du territoire: Établissement. Source : Fond : Atlas Mondial modifié par l'auteur

Troisième phase : parcours de contre crête locale :

Dans cette phase, l'homme s'installe dans les établissements de bas promontoires que sont El Madania, El Magharia, Kouba, La Casbah...etc., atteints au moyen de parcours de contre crêtes locales qui se prolongèrent en

franchissant les cours d'eau au niveau d'un gué dans le but de joindre plusieurs établissements entre eux. .

- Quatrième Phase : parcours de crête continue et de contre crête synthétique

Cette phase se caractérise par la consolidation des noyaux de haut et bas promontoires à l'image de de Ain Banian, de la Casbah et d'El Harrach.... Par la suite, un parcours de crête continue, longeant le fond de vallée et traversant les oueds au moyen d'un gué, se forma à partir de l'oued

Mazafran côté ouest, passant par la Casbah, jusqu'à l'oued El Harrach coté Est et de ce dernier jusqu'à Koléa passant par Birtouta côté sud. La consolidation de la Casbah d'Alger permis à la ville de se développer le long du parcours de Constantine pour donner naissance à de nouveaux établissements tel que : Belcourt, Hamma, Hussein Dey. À la fin de cette phase apparaissaient plusieurs parcours de contre crête synthétiques reliant les

noyaux urbains de deux versants opposés (Birtouta, Khraicia, Draria, El Achour, Bouchaoui...) en remontant vers la ligne de crête principale et en la traversant à travers un col pour redescendre au point le plus bas.



Figure 3.7 : Carte montrant la phase 3: productivité artificielle: aire productive. Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur



Figure 3.6 : Carte montrant la phase 04 : les noyaux urbains. Source : Atlas Mondial modifié par l'auteur

III.3.1.3 Synthèse

L'occupation de la ville d'Alger et sa structure actuelle est le résultat d'un long processus de formation dont la nature du site, sa structure et sa morphologie ont déterminé le développement urbain de ce territoire à travers l'histoire.

Hussein dey, commune Est d'Alger, elle est apparue dans la quatrième phase d'humanisation du territoire, elle fut engendrée à la fois par un parcours de contre crête local et un parcours de contre crête continu.

De lecture territoriale, on déduit que la commune d'Hussein Dey a été générée par deux parcours territoriaux matrices. D'abord le parcours de contre crête local venant de Bir Mourad Raïs, passant par Kouba. Par la suite, le prolongement de la rue Hassiba Ben Bouali, parcours de contre crête continu, venant relier la Casbah d'Alger à El Harrach en longeant le littoral fut à l'origine de la formation de la rue Tripoli. Ce parcours, longeant le front de mer reliant deux importants lieux d'échanges (celui de la Casbah et d'El Harrach) représentait la route qui menait vers Constantine.

III.4 LECTURE HISTORIQUE

III.4.1 Lecture de l'évolution historique de la baie d'Alger :

« *La forme urbaine est un processus continu, si on veut la décrire à une période précise, on ne peut la négliger pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'on littéralement formée* ¹⁷ ».

Alger est une importante ville qui a subi beaucoup de transformations tout au long de son développement. Son histoire se caractérise par les périodes suivantes :

- **Alger à l'époque Phénicienne (xvi av. J-C - iii siècle apr. J-C):**

La présence d'une acropole naturelle, dotée d'une vue sur toute la baie, a favorisé les premières implantations à usage d'habitations, grâce au double avantage d'être un abri pour les embarcations et une position facilement défendable face aux prédateurs. Vint ensuite, l'établissement d'une centralité, grâce au port commercial de mer d'où une fixation urbaine sur la plateforme rive basse sur la baie d'Alger et adopte le nom d'Icosim en 1200 av. JC).

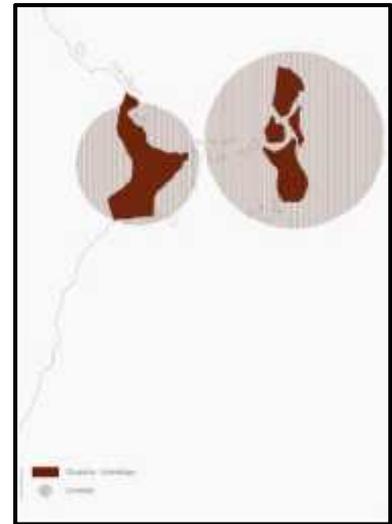


Figure 3.8 : Carte d'Alger à l'époque Phénicienne. Source: PARQUE-EXPO 2009

- **Alger à l'époque Punico-romaine (II siècle av. J-C - V siècle apr. J-C):**

En 146 apr. J-C: Après les Guerres Puniennes, Alger, appelée alors Icosium intègre l'Empire Romain. Le tracé de la ville fut sous forme d'échiquier suivant deux axes structurants : CARDO correspond à l'actuel rue de la Marine qui était un cours d'eau et le DECUMANS actuellement rue Bâb El Oued, Bâb Azoun, l'intersection de ces deux axes forme le forum lieu de convergence politique, sociale et religieuse qui aujourd'hui la place des martyrs.

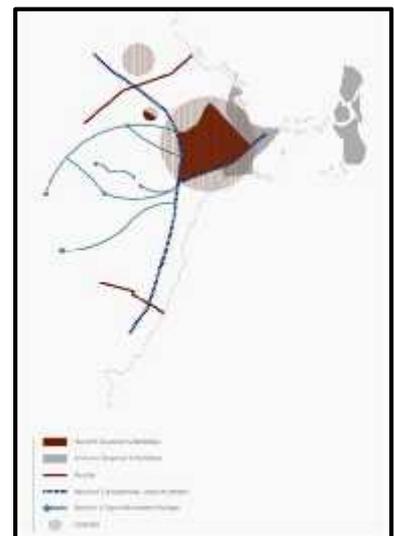


Figure 3.9 : Carte d'Alger à l'époque Punico-romaine Source: PARQUE-EXPO 2009

¹⁷ PANERAI Philippe, analyse urbaine, Edition parenthèse, Marseille, 1999.

Extension du CARDO engendre la rue vers Constantine. Construction d'un aqueduc alimentant la ville en eaux qui contribua plus tard dans le tracé de la rue vers Laghouat.

• **Alger à l'époque époque Arabo-berbère (vii siècle - xvi siècle):**

En 650 Icosium est prise par les Arabes, cette période marqué par l'organisation de l'espace urbain avec l'introduction d'équipements religieux, sociaux et culturels jalonnant et intégrant de nouvelles centralités dans l'espace urbain. El-Djezaïr prend l'expression d'une médina méditerranéenne, en partant de l'occupation et de la fortification du massif géologique continental le long des deux vallées et de la dissémination d'un tissu dense et hétérogène stratifié et organisé.



Figure 3.10 : Carte d'Alger à l'époque Arabo-berbère .Source: PARQUE-EXPO 2009)

• **Alger à l'époque Ottomane (XVIe siècle – 1830):**

- Consolidation et extension de la muraille périmètre vers l'ouest, avec renforcement du système défensive.
- Ouverture d'une cinquième porte à l'ouest, appelée Bab al-Jadid.
- Expansion, hiérarchisation et réorganisation du tissu urbain établissant une distinction fonctionnelle entre zone haute (civile/résidentielle) et zone basse (politique et administrative).
- Consolidation du système d'approvisionnement hydrique constitué des aqueducs de Télémy, de Bi'r Trarya, d'Hamma et d'Ayn Zabouja et sous-systèmes de fontaines et de bains publics.
- Expansion urbaine vers l'extérieur de la muraille avec la fondation des faubourgs de Bab Azzoun (noyau commercial et d'accessibilité à la province) et de Bab el Oued (noyau industriel).

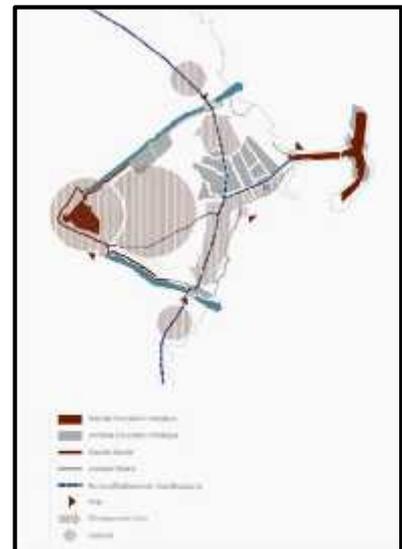


Figure 3.11: Carte d'Alger à l'époque Ottomane. Source: PARQUE-EXPO 2009)

- **Alger du XIXe siècle (1830-1900) :**

- Création d'une place des armes pour les concentrations militaires, appelée actuellement Place des Martyrs.
- Occupation et réadaptation des infrastructures existantes pour installer le contingent militaire.
- Démolition de quartiers dans les zones basses de la ville pour installer des casernes.
- Ouverture de certains secteurs de la Casbah, et agrandissement du système viaire et des voiries et prévue la Promenade Militaire dans le Boulevard de l'Impératrice.
- Démolition partielle de la muraille et relocalisation des portes.

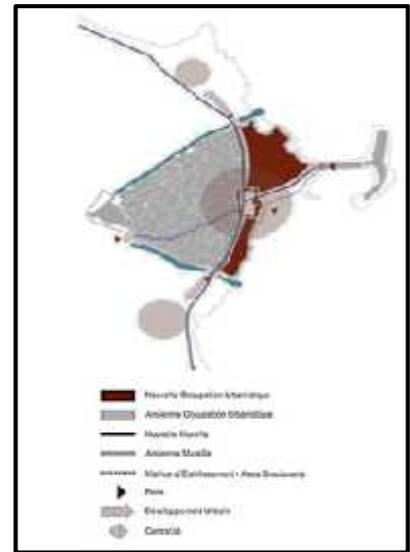


Figure 3.12 : Carte d'Alger au XIXe siècle. Source: PARQUE-EXPO 2009)

- **Alger du XXe siècle (1900-1930) :**

- Établissement de nouvelles centralités et début du processus d'affirmation d'une structure polycentrique.
- Conquête progressive de la baie grâce à l'expansion vers le sud de la terrasse portuaire.
- Renforcement des infrastructures, des accessibilités et des grands équipements.
- Expansion urbaine vers le sud et le nord-ouest.
- Fragmentation de l'espace urbain en trames homogènes.
- Démolition progressive du périmètre de la muraille.
- Fixation de petites centralités et de nouveaux tissus urbains à la côte élevée, à l'ouest du cœur historique.



Figure 3.13 : Carte d'Alger au XXe siècle (1900-1930) Source: PARQUE-EXPO 2009)

- **Alger du XXe siècle (1930-1962) :**

- En 1919, la loi qui prévoit l'obligation de développer des plans d'organisation et d'expansion urbaine dans des villes ayant une population égale ou supérieure à 10.000 habitants est publiée.
- Un ensemble de décrets qui prévoient le développement durable de la totalité du territoire algérien en établissant une priorité d'action sur les centralités urbaines, parmi lesquelles se distingue Alger, sont produits entre 1922 et 1929.
- Entre 1927 et 1928, un programme de développement de grands équipements et de l'extension de la terrasse portuaire et du front maritime est implanté et consolide à Alger
- De nouveaux tissus urbains qui s'étendent sur les zones hautes sont créés et dilatent la centralité à des zones voisines comme El Biar et Hydra.

- **Alger contemporaine (1962-2008) :**

- Le centre colonial demeure l'espace central d'Alger et l'on procède à la récupération du bâti et à son occupation respective avec différentes fonctions
- L'intégrité de la structure urbaine est maintenue dans le centre historique.
- Établissement de nouvelles centralités périphériques sur des noyaux coloniaux ou des tissus urbains de genèse récente
- Renforcement des infrastructures urbanistiques et des systèmes d'accessibilité et de transport.
- Développement de centralités littorales et prospection du potentiel d'attraction touristique.

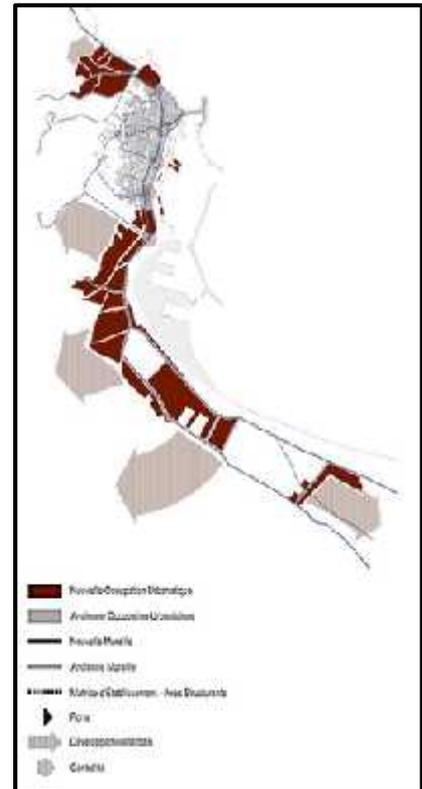


Figure 3.14 : Carte d'Alger au XXe siècle (1930-1962). Source: PARQUE-EXPO 2009)

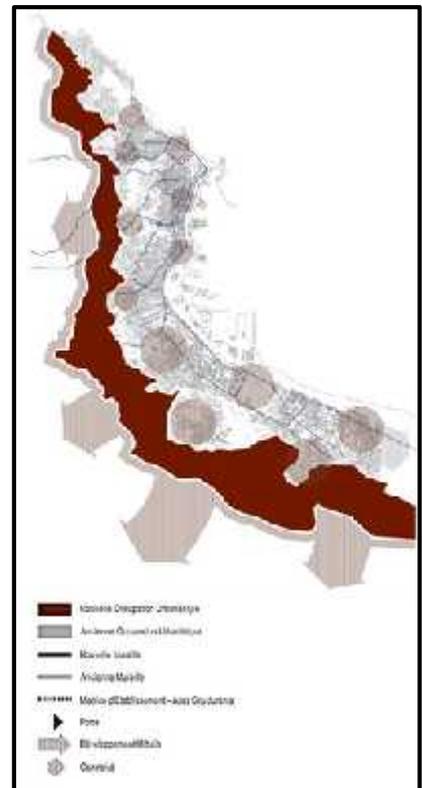


Figure 3.15 : Carte d'Alger contemporaine (1962-2008). Source: PARQUE-EXPO 2009)

III.4.2 Structure urbaine de la baie d'Alger :

La baie d'Alger s'est développée selon un processus de formation et de transformation basé sur l'hypothèse **de modularité** (le dédoublement) Le dédoublement est conditionné par la morphologie de la ville, et assuré par un module de base élémentaire qui correspond à l'organisme urbain de la Casbah d'un module de 900m de dimension, l'équivalent de la distance qui se trouve entre **Bab Azoune** et **Bab El Oued**.

Les dédoublements ont été marqués par des articulations « axes de dédoublements » qui délimitent les différentes entités et relient le centre à la périphérie. Ils sont souvent matérialisés par des points de départ « HAUT » et points d'arrivée « BAS » comme exemple « Axe KHMISTI : square Sofia jusqu'à hôtel l'Aurassi ». Ces liaisons sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins. Tous ces éléments constituent des éléments de repère et d'articulations importantes.

Les articulations perdent progressivement leur logique de liaison en se confrontant au niveau de l'axe Ali Mellah et l'axe des Fusillés qui sont matérialisés par des axes de circulation mécanique (voies rapides).

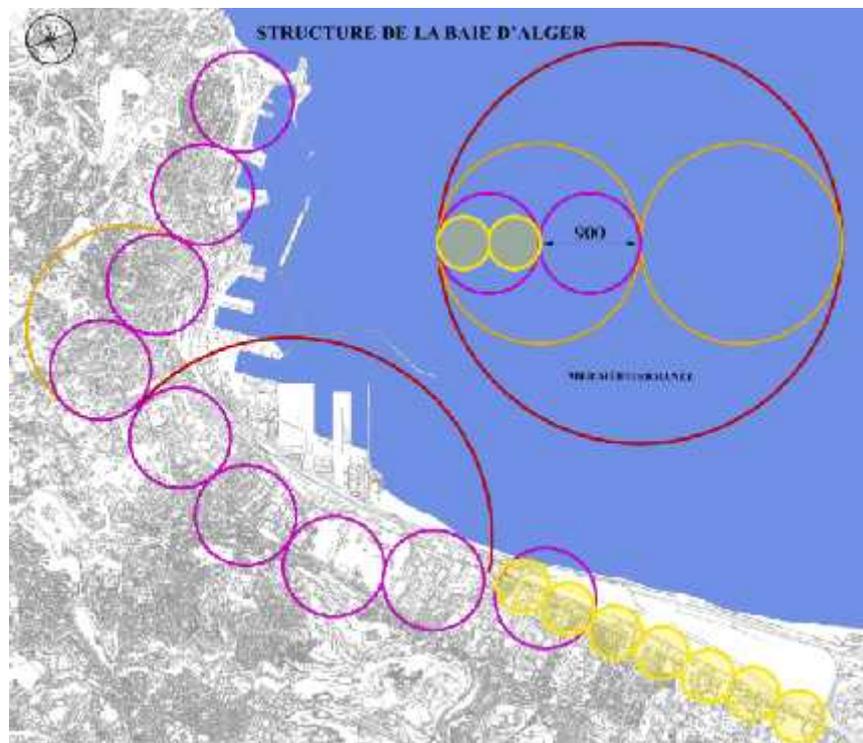


Figure 3.16 : Schéma de dédoublement de la structure de la baie d'Alger

III.4.3 Lecture l'évolution historique de la commune d'Hussein dey :

- L'époque Ottomane :

Hussein Dey, le 17ème arrondissement de la wilaya d'Alger, faisait partie du Fahs Bâb Azzoun, elle ne fut tout d'abord qu'une agglomération de maisons de Fahs, de jardiniers et de villas modestes. En 1821, Hussein khoudja Ben Ali, Dey de la régence d'Alger, y fit bâtir un pavillon de plaisance.

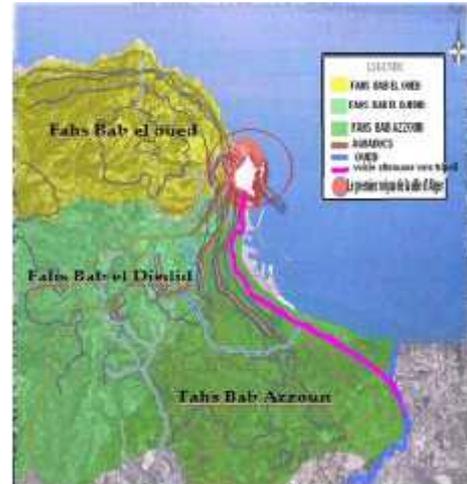


Figure 3.17: Carte d'Hussein Dey à l'époque Ottomane. Source: bibliothèque des Glycines

- Hussein Dey Avant 1870:

Pendant l'époque coloniale (1846) une structure militaire s'installa (Arsenal) sur l'emplacement d'une ancienne batterie Ottomane.

En 1858 fut implanté le hippodrome du Caroubier: à la même période que la route moutonnaire. , sur un terrain agricole au Nord de la rive gauche d'El-Harrach.

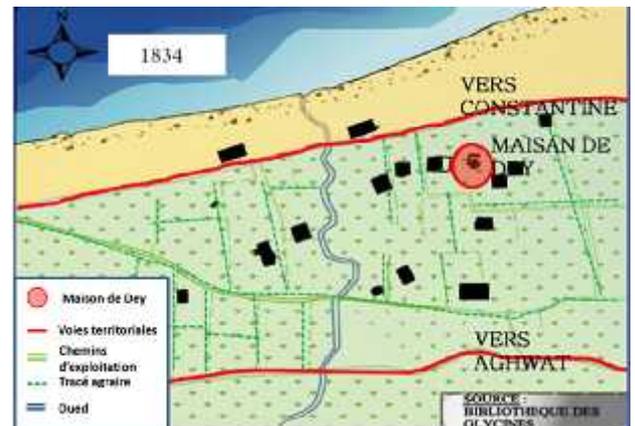


Figure 3.18: Carte d'Hussein Dey en 1834. Source: bibliothèque des Glycines

Dès 1867 la ville est reliée par le chemin de fer et on assiste à l'inauguration des de la gare de triage et la gare des voyageurs. En 1863 s'établit un grand moulin à vapeur. Cette usine agrandie est la première industrie créée à Hussein-Dey.



Figure 3.19 : L'hippodrome de Caroubier. Source : <http://www.vitaminech.com>



Figure 3.20 : Caserne La Cavalerie Source : http://algerroi.fr/Alger/hussein_dey/



Figure 3.21: Minoterie Narbonne. Source : http://algerroi.fr/Alger/hussein_dey/

- Hussein Dey Apres 1870 :

Dès 1870, Hussein dey passe de l'autorité militaire à l'autorité locale conformément au décret impérial de Napoléon 3, érigeant la section d'Hussein-Dey en commune libre et autonome, engendrant l'installation officielle du Maire et de la 1ère municipalité d'Hussein-Dey. Dès 1879, apparaît, à proximité de l'entrepôt principal des tabacs, et de la minoterie, une fabrique de ciment.

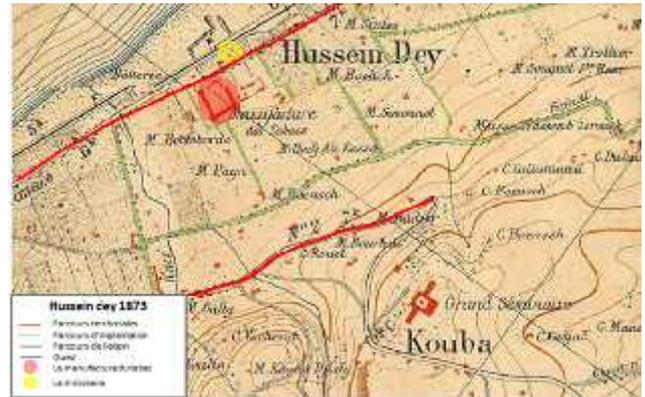


Figure 3.22 : Carte d'Hussein Dey en 1873. Source : http://www.cardona-pj.net/cartes_plan_hd.html

En 1939, s'est implanté à Hussein.Dey, un département hydraulique .Ces ateliers ont attiré une population de travailleurs donnant naissance aux maisons ouvrières.

Le quartier Hussein Dey s'est développé autour de la maison du dey, en implantant des immeubles et des équipements tels que: l'église, l'école des sœurs, la poste...Etc. En périphérie apparaît l'hôpital Parnet.

- Hussein Dey Entre 1940– 1962:

À partir des années 1920, d'importants programmes de logements collectifs ont été réalisés, afin de répondre à la crise du logement.

Des lotissements tels que Nouvel Ambert, Trottier, St. Jean, Navarre, Leveilley. Ce quartier fut qualifié de secteur résidentiel de moyen standing avec présence d'industries.

À partir de 1950, il prend une forme différente, avec des blocs identiques parallélépipédiques disposés parallèlement, et dont l'implantation est déterminée plus par « Le chemin de grue » que par les caractères culturels et sociaux.

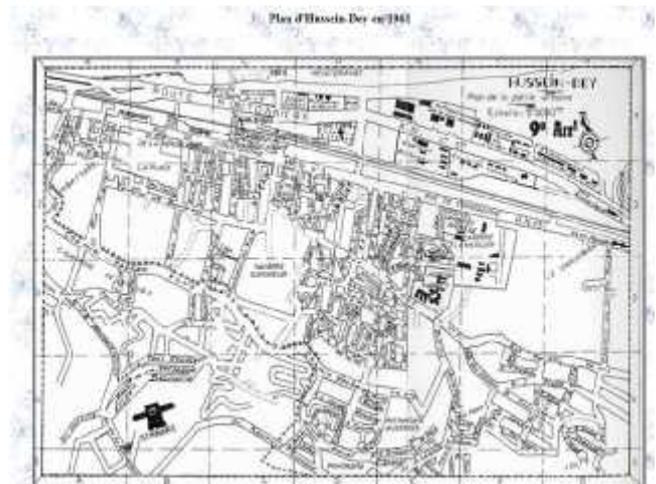


Figure 3.23 : Carte d'Hussein Dey en 1961.
Source : http://www.cardona-pj.net/cartes_plan_hd.html

- Entre 1962– 1984:

Les quartiers ouvriers ont connu une densification non contrôlée, on assiste à une prolifération des friches jusqu'au début de 1980 après la création de nouveaux espaces de centralité polyfonctionnelle à dominante tertiaire dans l'opération de restructuration, rénovation et réhabilitation des immeubles industriels, tel que la zone de dépôts à l'ouest des quartiers, réhabilitée en zone d'activité appartenant à Naftal. À la fin de cette période, la structure du quartier résultante ne répond à aucune logique d'implantation, car elle évolue suivant la structure des parcours élaborés par l'armée.

- De 1984 à nos jours:

Une gare routière fut édiflée au Nord du Caroubier engendrant une forte polarité accentuée par l'université des sciences islamique et l'implantation d'habitations et d'équipements à proximité. A cette période le quartier saturé entama l'occupation des poches vides sans logique d'implantation.

Des infrastructures routières se sont développées récemment tels que le tramway longeant la rue de Tripoli ainsi qu'une ligne de Métro sur le parcours Fernane Hanafi.



Figure 3.24 : Carte d'Hussein Dey actuellement. Source : Google Earth

SYNTHESE :

La commune autre fois périphérie attenante à Alger, était jadis formée d'étendues de terres agricoles fertiles, dès la colonisation les militaires installèrent leurs camps et leurs casernes. Arriva l'âge du chemin de fer qui propulsant l'installation de l'industrie Aujourd'hui Hussein Dey son caractère industriel ne répond plus à sa nouvelle vocation de nouvelle centralité.

III.5 LECTURE URBAINE

III.5.1 Lecture morphologique :

- Accessibilité

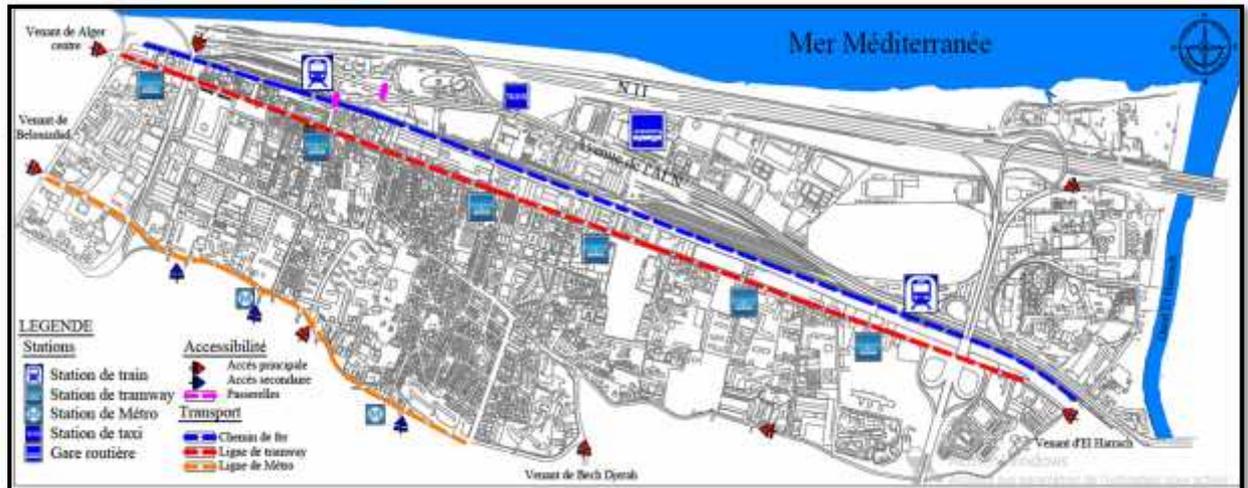


Figure 3.25 : Carte montrant l'accessibilité et le transport. Source : Auteur

Le site est desservi par un réseau très important, ce qui permet une accessibilité facile de tous les côtés :

- L'autoroute N11 à partir de la pénétrante Mohamed Marbouche, la pénétrante d'Oued Ouchaiah
- L'avenue de L'ALN et la rue Tripoli qui relie notre zone d'étude avec l'aéroport et l'est du pays.
- Le chemin Fernan Hanafi venant de l'avenue Hassiba Ben Bouali
- Des routes venant de Kouba, Bechdjerah, El Harrach
- L'avenue des Fusillés
- Deux passerelles: une du côté de la gare d'Hussein Dey et l'autre du côté de la gare routière.

En ce qui concerne le transport permettant l'accessibilité à notre site :

- Le chemin de fer qui longe de la rue Tripoli et qui relie l'est à l'ouest du pays.
- La ligne de métro avec 2 stations
- La ligne de tramway le long de l'axe Tripoli avec 6 Stations.

- Les parcours

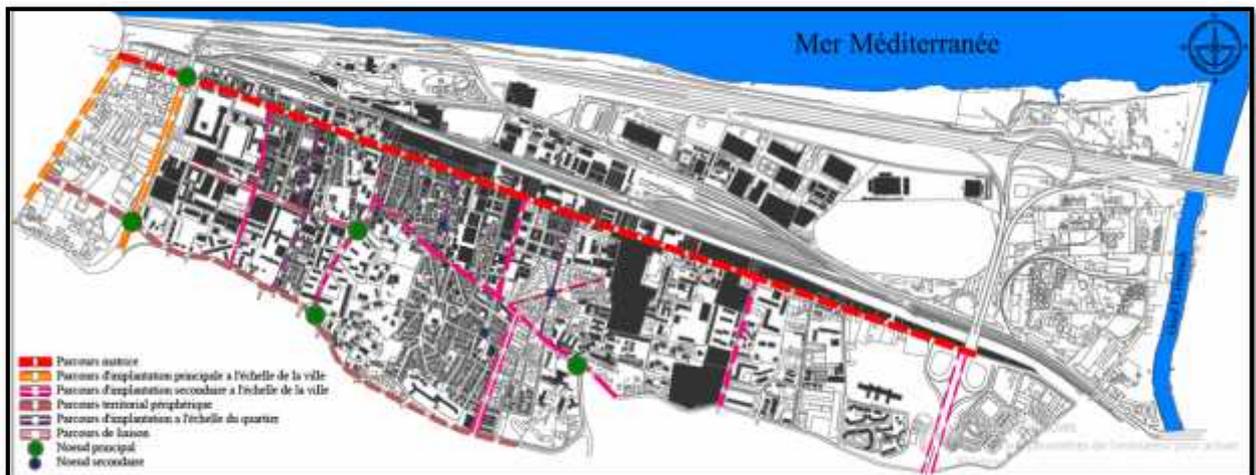


Figure 3.26 : Carte montrant les parcours Source : Auteur

Les parcours traversant notre zone d'étude sont hiérarchisés comme suit :

- **Parcours Matrice** : correspond à la Rue Tripoli parcours à l'origine de la formation de la commune représentait à l'époque coloniale le parcours qui menait vers Constantine, il s'est consolidé avec l'installation de la ligne de chemin de fer
- **Parcours d'implantation principale à l'échelle de la ville** : perpendiculairement à l'axe matrice les parcours d'implantation correspondent au chemin de fusillés à l'avenue Mohamed Merbouche, la première urbanisation s'est faite toute au long.
- **Parcours d'implantation secondaire à l'échelle de la ville**: parallèlement au parcours d'implantation principale, plusieurs parcours d'implantation secondaire se forment. A mesure qu'on se rapproche du parcours d'implantation principale les parcours d'implantation secondaire sont de plus en plus rapprochés.
- **Parcours territorial périphérique** : correspond au chemin Fernane Hanafi, situé à la périphérie se caractérise par une modalité linéaire due à l'implantation de plusieurs cités de logements collectifs, de résidences, d'un lycée, Il se caractérise par se singularise par un flux mécanique important.
- **Parcours d'implantation à l'échelle du quartier** : c'est des parcours qui viennent organiser les unités comprises entre deux parcours d'implantation principale à l'échelle de la ville
- **Parcours de liaison** : Ces parcours qui viennent relier perpendiculairement deux parcours d'implantation à l'échelle du quartier sont à l'origine de la formation de l'ilot

- Les équipements

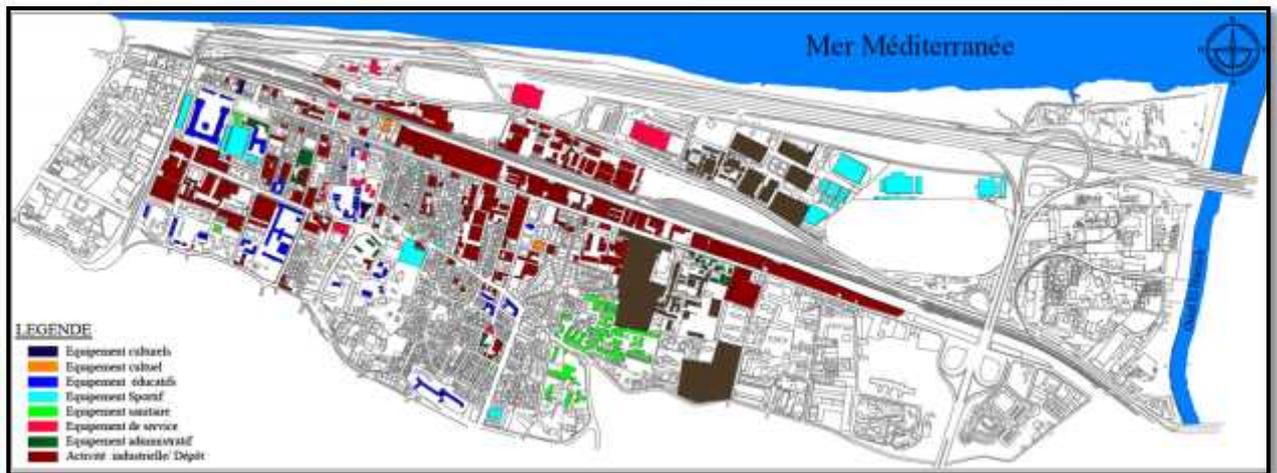


Figure 3.27 : Carte montrant les équipements Source : Auteur

- Après la répartition des différentes activités sur le site nous avons pu constater :
- Une grande variété d'équipements (à l'échelle nationale régionale et à l'échelle du quartier)
- Une grande concentration de l'activité industrielle
- Les équipements sont non équitablement répartis sur le site, constatation sur une seule partie de la ville (Nord-Ouest) ce qui rend difficile surtout pour l'entité d'habitat individuels d'en faire usage.
- Les espaces publics

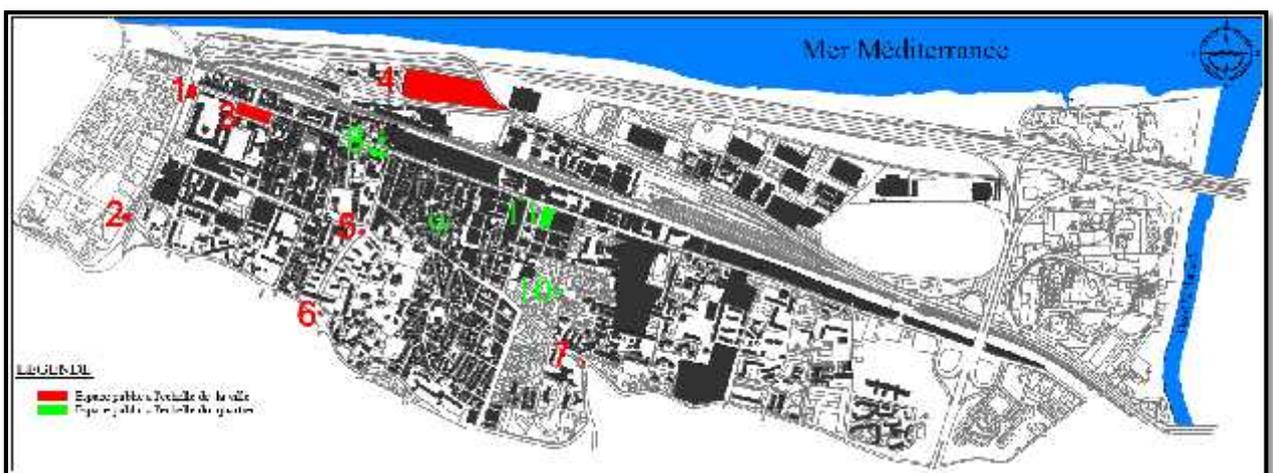


Figure 3.28 : Carte montrant les espaces publics .Source : Auteur.

Les espaces publics identifiés dans la commune d'Hussein Dey sont classée selon deux échelles :

- Espace public à l'échelle de la ville :
 1. La place de La Farge
 2. La place Emilio Zabatero
 3. La placette de la daïra d'Hussein Dey
 4. Le parc
 5. Carrefour du centre d'Hussein Dey
 6. Carrefour de la cité Amirouche
 7. Carrefour de l'hôpital Parnet
- Espace public à l'échelle de la ville :
 8. La place de la mosquée
 9. Carrefour de Cartier
 10. Le jardin Brossette
- Logique de découpage des ilots

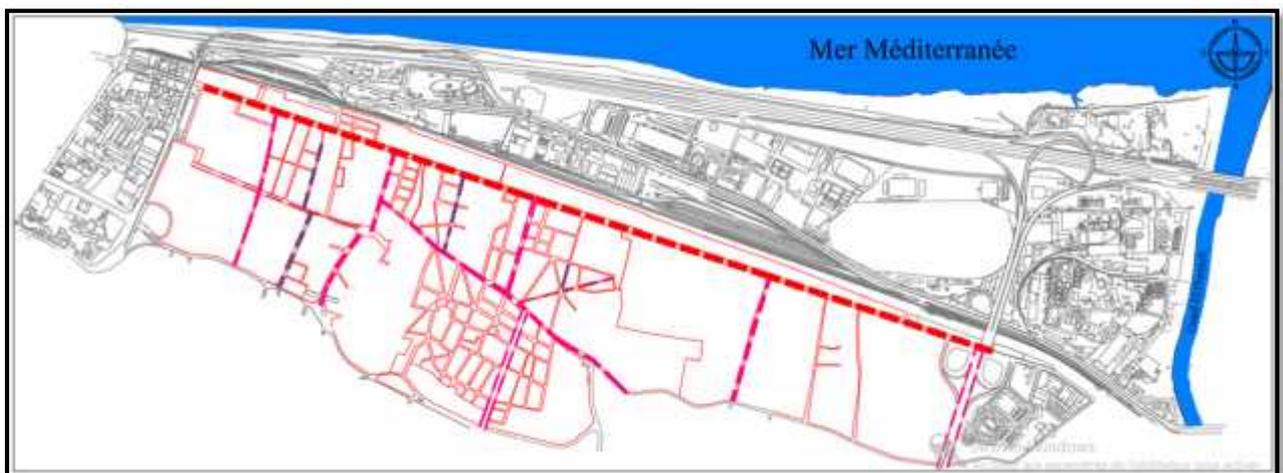


Figure 3.29 : Carte montrant le découpage des ilots .Source : Auteur

Hussein Dey est une ville non planifiée, son urbanisation est faite progressivement au fur et à mesure de son histoire et du changement de sa vocation, le découpage des îlots obéit à une seule logique : celle des parcours d'implantation, on se rapprochant du parcours d'implantation principal, les parcours d'implantation secondaire sont de plus en plus rapprochés donnant naissance à un tissu de base formé de lots de taille réduite et à mesure qu'on en s'éloigne, les parcours sont de plus en plus espacés étant donné naissance à un tissu spécialisé occupant des lots de grande surface (hangars, entités militaires, entrepôt).

III.5.2 Lecture typologique :

▪ Typologie des maisons

✓ Maison à cour de la période ottomane

Le type à cour est la première typologie de maison à Hussein Dey qui date de l'époque ottomane à l'exemple du palais du dey et du palais Boulekine et de quelques maisons individuelles des travailleurs de la terre.

✓ Maison à cour de la période coloniale

Sur les hauteurs de la commune, les colons ont construit c'est des maisons unifamiliales qui s'inspirent du type à cour des palais qui existaient à l'époque ottomane adapter au mode de vie des colons. C'est ainsi que la maison, au départ introvertie, s'ouvre vers l'extérieur. Elle s'aligne à la rue et s'établit sur un ou deux niveaux desservis par un escalier à une seule volée. De nouveaux systèmes constructifs ont été adoptés tel que la structure poteau-poutre avec plancher voutain.

Relevé N: 01

- Construite en 1958.
- Situation: Rue Ouarezki Hocine
- Type : Maison à cour de la période coloniale
- Occupe une position de rive.
- Longueur : 8.85
- Profondeur: 8.24
- Nombre d'étages: RDC.
- Nombre de travées: 2 modules et demi.
- Structure: Ossature métallique, cloison en brique. Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.

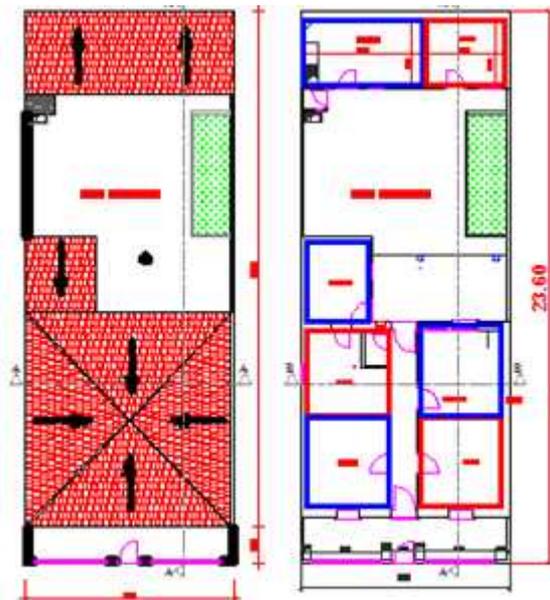


Figure 3.30 : Plan RDC et de toiture.

Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.31 : Façade principale.

Source : Archive d'Hussein dey

✓ Maison en ligne (la maison ouvrière)

Après l'installation des industries, la commune se dote d'une typologie très particulière, destinée aux ouvriers, qu'on retrouve sur les deux bandes de pertinence de la rue Tripoli. Celle typologie, reflète la vocation industrielle de la zone. La maison ouvrière est de type en ligne. Un escalier menant à une coursive, agencé dans la cour centrale, dessert les pièces de l'étage, avec des sanitaires collectifs placés de part et d'autre de la coursive.

L'accès se fait soit depuis la rue Tripoli, les cellules élémentaires, disposées en série sont constituées d'un module sur le front (3- 4m) et de deux modules en profondeur (6-8m). La première cellule qui donne sur la rue, représente l'espace nuit englobant la chambre et le séjour et la seconde cellule représentant l'espace jour se limite à une cuisine éclairée par la cour. La structure adoptée est généralement en pierre de moellon d'une dimension de 50 à 60cm avec une toiture en charpente en bois.

Relevé N: 02

-Situation: Rue Tripoli

-Type : Maison en ligne

-Occupe une position d'angle.

-Orientation: La façade principale orientée Nord.

- Longueur : 33 m

- Profondeur: 10 m

-Nombre d'étages: R+1.

-Nombre de travées: 6 modules, dont un demi-module occupé par l'escalier.

-Structure: Mur porteur en pierre de moellon. Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.

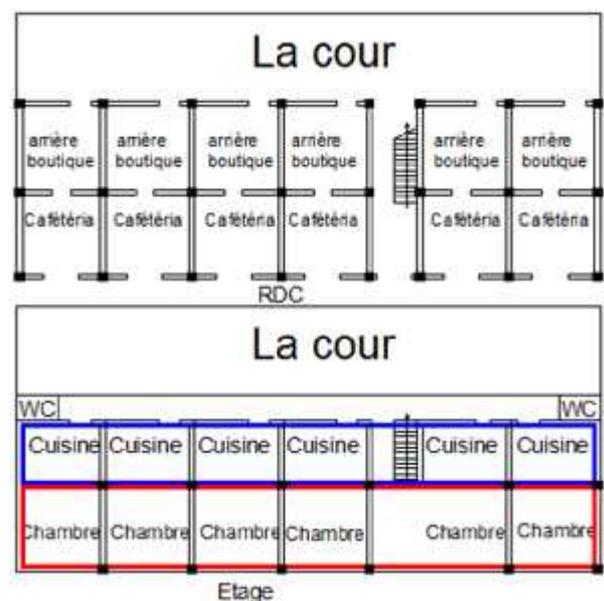


Figure 3.32 : Plans du RDC et du 1er étage

Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.33 : Différentes vues

Source : Archive d'Hussein dey

✓ La maison à logements superposés

C'est une maison multifamiliale de deux modules de front et de deux modules de profondeur (10 à 12 m), obtenue par la superposition de trois ou quatre logements desservis par une cage d'escalier située sur le côté. Le rez-de-chaussée est réservé aux commerces ou aux garages

Relevé N: 03

- Situation: Rue Tripoli
- Type : La maison à logement superposés
- Occupe une position de rive.
- Longueur : 23,10 m
- Profondeur: 18,90m
- Nombre d'étages: R+1.
- Nombre de travées: 2modules et demi.
- Structure: Ossature en béton armée,
Plancher en corps creux

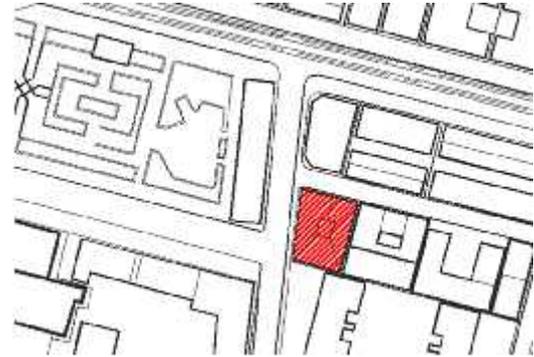


Figure 3.34 : Plan de situation

Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.35 : Vue de l'extérieur de la maison

Source : Archive d'Hussein dey



Figure 3.36 : Plan du RDC et du 1 er étage

Source : Archive d'Hussein dey

SYNTHESE

Après l'analyse des différents relevés, nous avons constaté ce qui suit:

C'est durant la période ottomane qu'est apparu le type base qui correspond à la maison à cour. A l'époque où Hussein Dey faisait partie de la périphérie Est d'Alger, elle était caractérisée par la présence de maisons de campagne et de résidences qui vont servir de modèle par la suite

Durant la colonisation, ce type fut remplacé par les maisons ouvrières étant donné que la commune changea de statut en passant d'une vocation maraichère à une vocation militaire puis industrielle. Ces maisons ouvrières qu'on retrouve particulièrement sur la rue Tripoli.

Au même moment émerge sur les hauteurs un type évolué du type à cour. Réservé aux colons, ce type a été adapté au type base suivant la configuration ci-contre: les maisons en R ou R+1 avec une toiture en pente, agrégées l'une à côté de l'autre donnent une façade unique sur le parcours. L'intention de l'architecte était de concevoir à la place de la cour, des espaces attenants à l'édifice desservis par un couloir.

Avec l'évolution de la ville, une autre variante de la maison en ligne apparaît, que sont les grands ensembles, .Ces cités de logements collectifs ont été planifiées.

- Etat du bâti

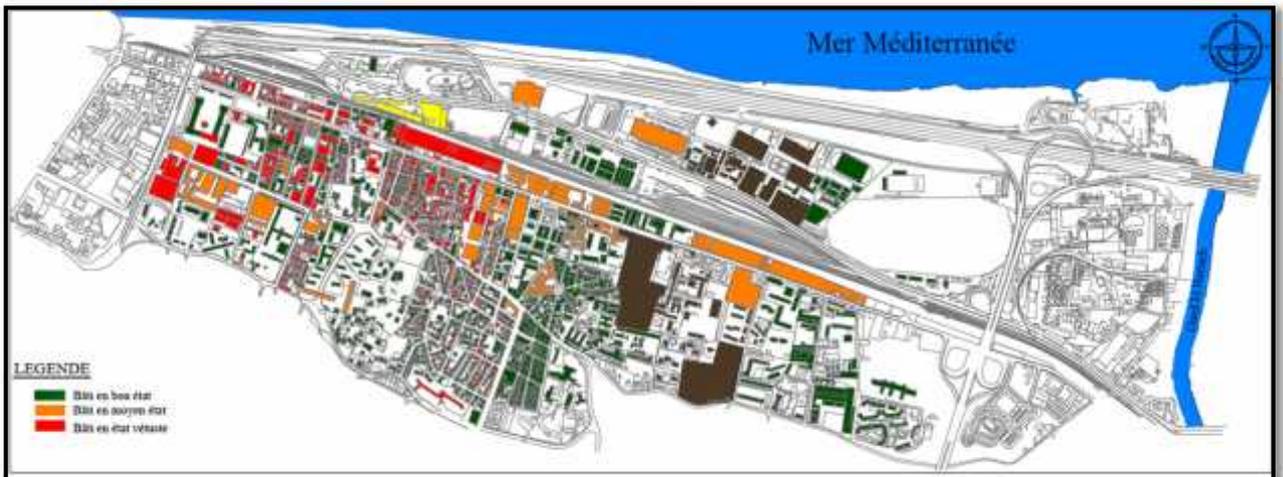


Figure 3.37 : Carte montrant l'état du bâti Source : Auteur

Notre site est composé d'un tissu non homogène qui varie du bon état à un état dégradé :

- Bâti en bon état : Correspond aux équipements et au tissu d'habitat individuel.
- Bâti en moyen et mauvais état : situé le long de la rue Tripoli et au sud au Sud-Ouest du site, correspond aux friches industrielles et aux bâtiments qui datent de l'époque coloniale.

- Gabarit

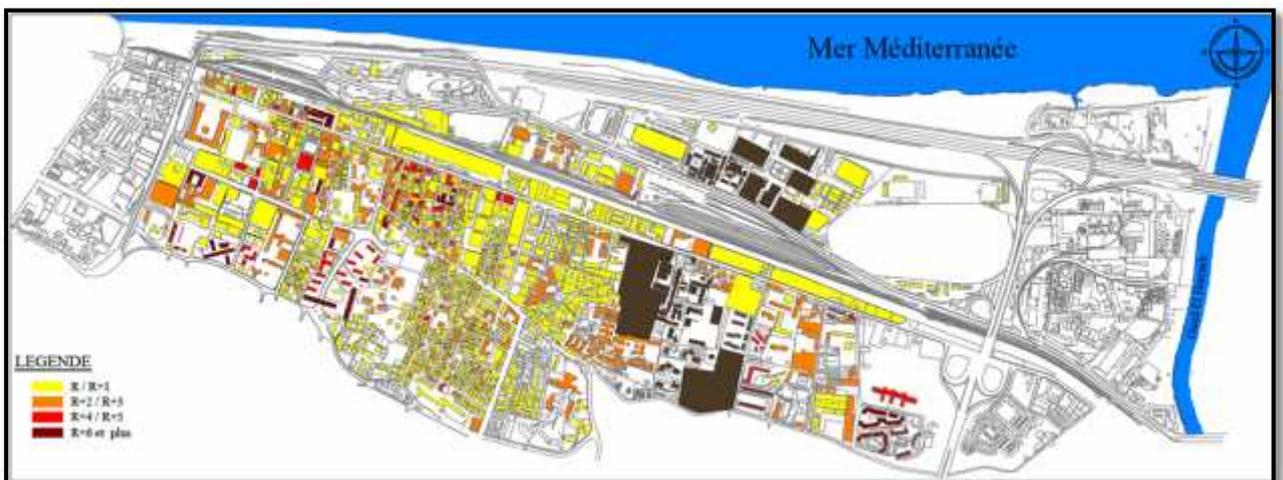


Figure 3.38 : Carte montrant le gabarit Source : Auteur

Le gabarit se limite globalement entre le rez-de-chaussée et R+3 (habitats individuels et industries), pour quelques immeubles d'habitation le gabarit peut arriver jusqu'au R+5, pour les grands ensembles (Cité Amirouche et Cité Sonatrach, La cité CILA) on arrive à sept niveaux et plus.

III.5.3 Synthèse : plan de la structure urbaine

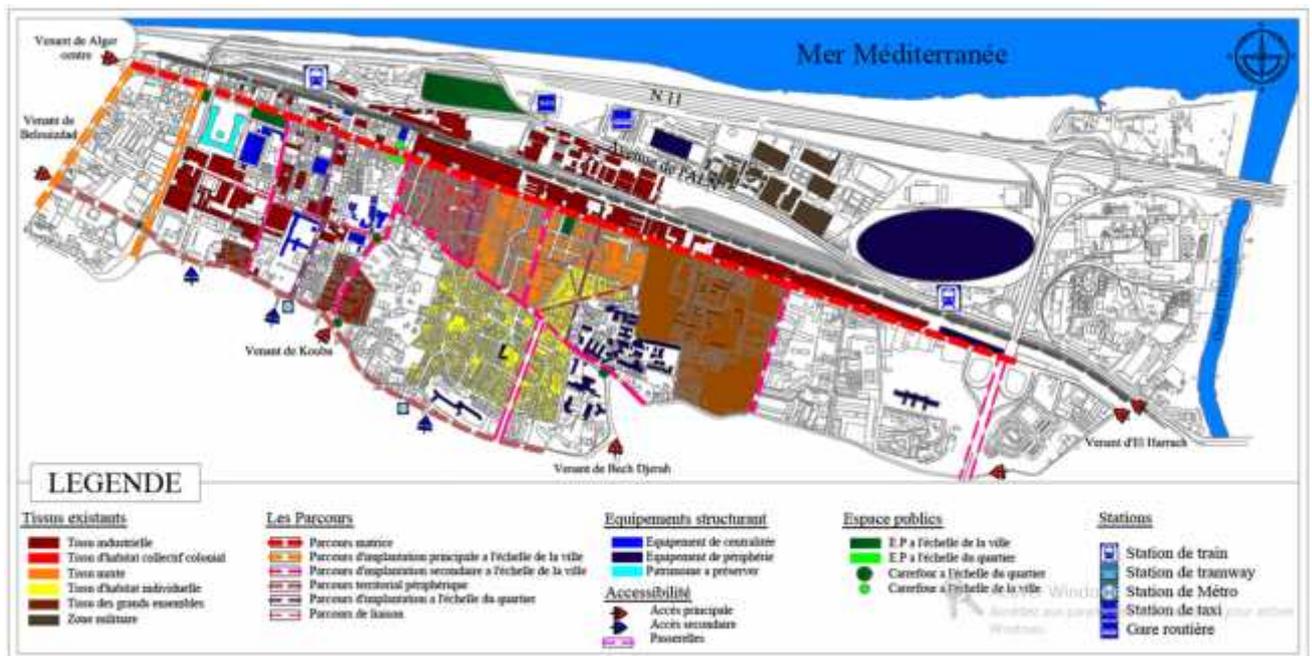


Figure 3.39 : Carte montrant la structure urbaine Source : Auteur

La commune d'Hussein Dey occupe une situation géostratégique par rapport à la baie d'Alger :

- Position centrale qui lui offre le statut d'une porte vers la métropole).
- La proximité du centre et l'extension du nouveau centre (El Hamma).
- La proximité du port Une bonne accessibilité à l'aéroport

En matière d'équipement, on note l'existence d'équipements de proximité mais aussi des équipements à l'échelle régionale, voire nationale, tels que l'hôpital Parnet, l'école paramédicale, la gare routière et le parc de loisirs du Caroubier.

En matière d'infrastructure, Hussein Dey est bien lié aux autres pôles de la centralité (les accès sont aisés) par le biais de l'autoroute est, les deux pénétrantes des Annassers et celle de Oued Ouchaiyah qui relie la rocade sud à l'autoroute est, la RN5, l'avenue de Tripoli (suite de rue Hassiba Ben Bouali) La gare routière du Caroubier, le chemin de fer avec ses deux gares, le métro et le tramway.

En ce qui concerne le tissu on note une diversité en ce qui le concerne : un tissu d'habitat colonial concentré spécialement sur l'axe de Tripoli, un tissu résidentiel et de grand ensemble plus au sud de la commune mais aussi une grande présence de l'industrie et de zone militaire notamment sur le rivage marin.

Jardin est place publique sont concentré en grande partie sur l'axe matrice à savoir la Rue tripoli mais aussi à chaque entrée de la commune.

III.5.4 Bilans et diagnostic

L'étude des différentes structures urbaines nous a permis de dégager les potentialités u site ainsi que les problèmes et les contraintes auxquels il est confronté.

LES POTENTIALITÉS	LES PROBLÈMES
<ul style="list-style-type: none"> - Situation géostratégique par rapport à la baie d'Alger (position centrale qui lui offre le statut d'une porte vers la métropole). - La proximité du centre d'Alger -La proximité du port (porte internationale). -Une bonne accessibilité à l'aéroport (l'autoroute est la RN5) -En matière d'équipement, on note l'existence d'équipements à l'échelle régionale, voire nationale, tels que l'hôpital Parnet, l'école paramédicale, la gare routière et le parc de loisirs du Caroubier. -Les potentialités foncières non exploitées ou mal exploitées (réservées aux activités incompatibles avec le milieu urbain). -En matière d'infrastructure, Hussein Dey est bien lié aux autres pôles de la centralité (les accès sont aisés). 	<ul style="list-style-type: none"> - Grandes potentialités foncières du front de mer non exploitées ou mal exploitées (réservées aux activités incompatibles avec le milieu urbain). - Dégradation parfois très avancée du cadre bâti au nord au niveau du tissu colonial et au côté sud-ouest de la commune - Déficit en matière d'équipements culturelles d'espace publics (places et jardin publics). - Grande présence d'activités industrielles et des friches notamment sur l'axe structurant (La Rue Tripoli) qui représente une source de pollution et de nuisance. - Présence de deux zones militaire qui engendrent une rupture ville/ ville - Etroitesse de la Rue Tripoli par rapport à son importance et dégradation de ces parois - Rupture ville/ mer totale causée par le chemin de fer qui est parallèle a la rue Tripoli et l'autoroute qui longe la baie d'Alger

Tableau 3.1: Tableaux représentant les potentialités et les problèmes d'Hussein Dey. Source : Auteur

III.6 INTERVENTION URBAINE

III.6.1 Schéma de structure

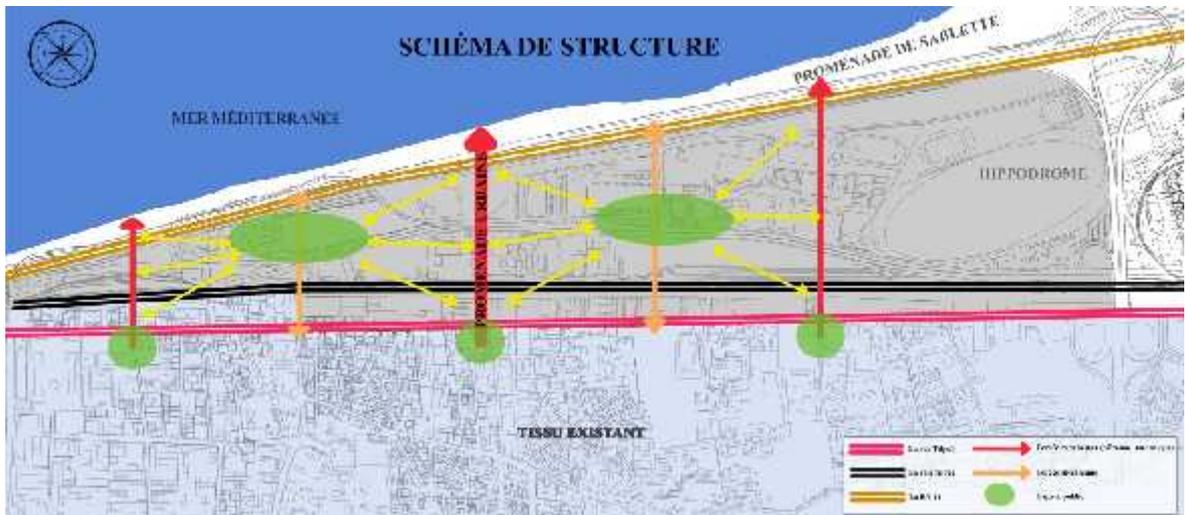


Figure 3.40 : Schéma de structure Source : Auteur

Intention d'aménagements :

- Elargissement de la rue de Tripoli et reconstruction de ses parois nord
- La transformation du faisceau de voies ferrées des trains de banlieue en système tram-train circulant dans un site plus urbain mettant fin à la rupture entre la ville et la mer.
- Création d'une promenade urbaine reliant le centre-ville ancien d'Hussein Dey au nouvel aménagement et débauchant sur la promenade des Sablette pour afin d'assurer une relation ville/mer
- Aménagements du front de mer avec les équipements rependant à son nouveau statut de centralité urbaine
- Création d'un ensemble d'espace vert de qualité afin de donner un souffle à la ville au passé industrielle.

III.6.2 Genèse de la forme urbaine

- Logique géométrique :

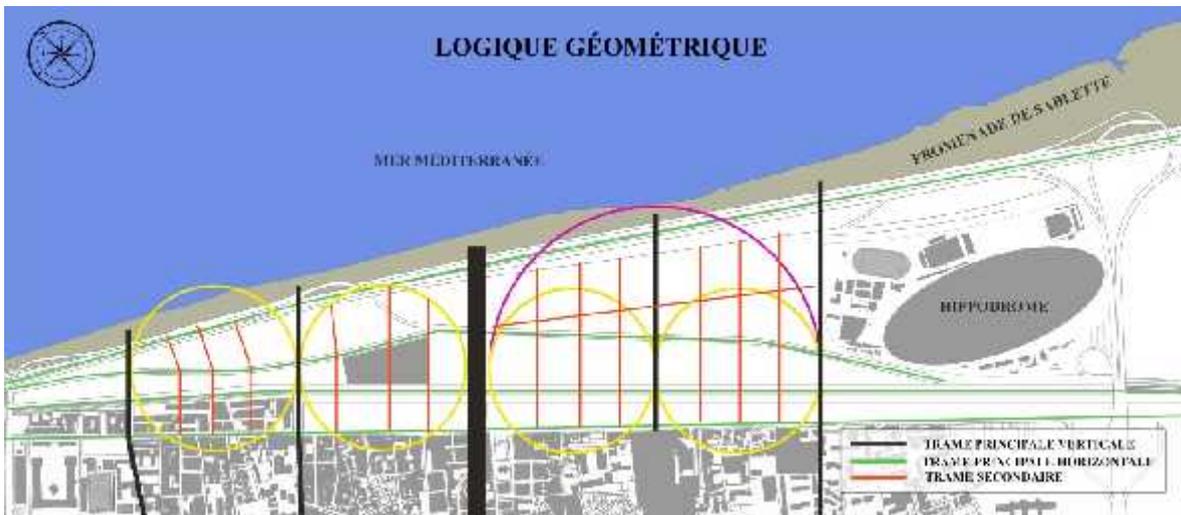


Figure 3.41 : Carte montrant la logique géométrique de l'aménagement

À partir de la lecture de la structure de la baie d'Alger, on a ressorti un module d'un rayon de 900m qu'on a utilisé comme module pour le tracé de notre aménagement et cela dans le but de retrouver cette unité du front de mer d'Alger qui a été abandonné

Etape 01 : Définition de la trame principale

Positionnement de cercles à partir du chemin des fusillées jusqu'à l'échangeur d'Oued Ouechayah, le tangent de chaque cercle constituera la trame principale verticale de notre aménagement, qui correspond également au prolongement des parcours d'implantations de la commune d'Hussein Dey qu'on a identifié lors de la lecture morphologique

La trame principale horizontale correspond au parcours déjà existant à savoir : la RN11, l'avenue de l'indépendance, le chemin de fer et la rue Tripoli.

Etape 02 : Définition de la trame secondaire :

À l'intérieur de chaque unité de 900m on trace deux unités de 450m de rayon, qu'on va deviser en 4 pour ressortir la trame secondaire, cette dernière est perpendiculaire à la rue de Tripoli dans une partie située à droite de l'Échangeur des Annaser, et perpendiculaire à la RN 11 de l'autre. On distingue déjà deux unités dans l'aménagement

Un axe horizontal parallèle viens deviser la plus grande unité en 2 sous-unité.

- Hiérarchisation des voies



Figure 3.42 : Carte montrant la hiérarchisation des voies Source : Auteur

- Découpage parcellaire

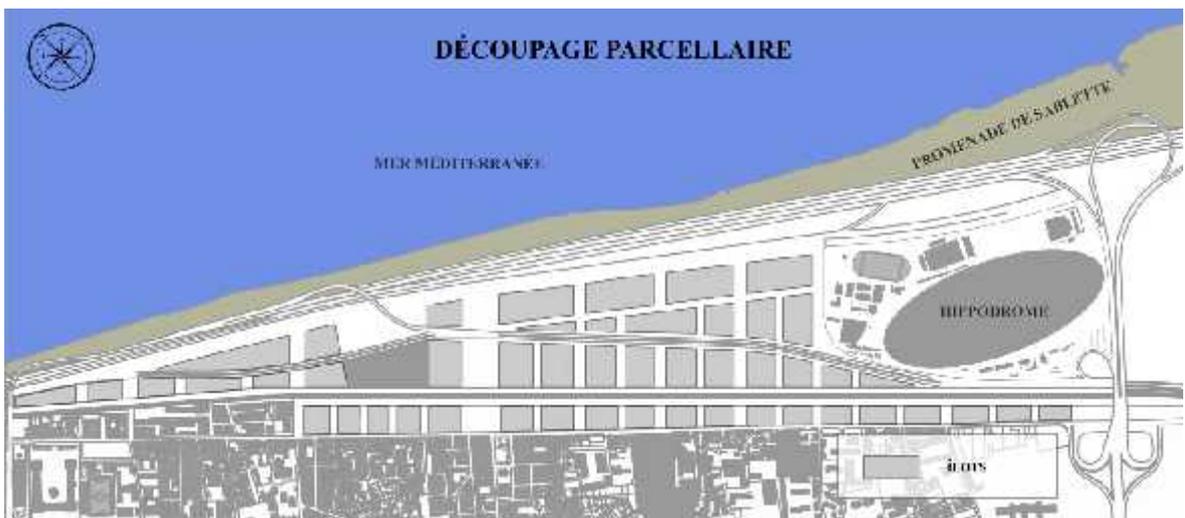


Figure 3.43: Carte montrant le découpage parcellaire Source : Auteur

- Système bâti/non bâti



Figure 3.44 : Carte montrant le système bâti et non bâti Source : Auteur

- Le Gabarit



Figure 3.45 : Carte montrant le gabarit Source : Auteur

Le gabarit est fixé entre R+7 et R+20 :

- le gabarit le plus haut est situé sur le front de mer et le long de la promenade avec des socles de 5 niveaux, surmonté de bar de 12 niveaux et de tours atteignant les 20 niveaux, le gabarit a été fixé ainsi pour faire la continuité avec le gabarit du front de mer du centre-ville d'Alger .
- Le long de la rue Tripoli le gabarit est fixé à 8 niveaux occupé par des commerces
- Le long des voies principales le gabarit atteint les 11 niveaux, quant aux voies secondaires il est de 9 niveaux
- Les deux niveaux inférieurs sont sous forme de socle occupée par des commerces et des activités.

- Programme d'aménagement



Figure 3.46 : Carte représentant le programme d'aménagement

Les vocations attribuées à notre aménagement sont

- Vocation touristique et de loisir : le long du front de mer nous avons affecté des équipements qui correspondent à cette dernière à savoir deux hôtels, un équipement culturel, une salle de cinéma, un centre commercial et du commerce.
- Vocation résidentielle mixte : avec un programme de logement (social, promotionnelle, standing) avec des activités dans les niveaux inférieurs.

III.6.4 Projet architecturale

Dans le cadre de notre intervention sur la commune d'Hussein Dey, Nous avons choisi de développer un îlot se situant sur le front de mer et cela pour les raisons suivantes :

- Sa situation importante par rapport au nouvel aménagement, il occupe une position stratégique sur le front de mer bordé par la promenade urbaine projetée).
- Son accessibilité facile (accessible depuis la promenade, l'avenue de l'indépendance et par une voie principale de l'aménagement).



Figure 3.48 : Carte montrant la situation du projet Source : Auteur

- Présentation du projet :

L'îlot que nous avons choisis de développer est un îlot mixte qui s'étend sur une superficie de 2 hectrs constitué d'un centre commercial, une tour d'affaire et deux immeubles d'habitation.

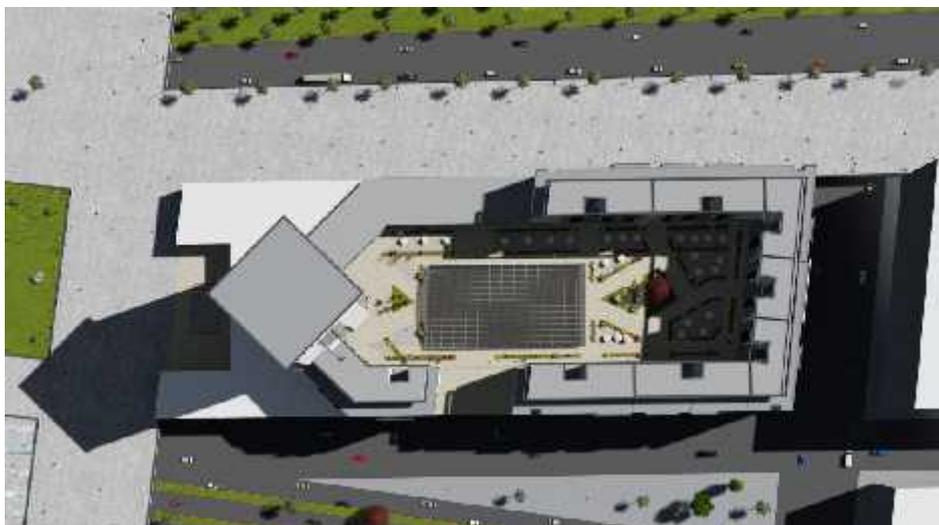


Figure 3.49 : Plan de masse Source : Auteur

- Schéma fonctionnel :

Le projet s'organise en trois entités différentes :

- le socle : le socle est un centre commercial qui s'élevait sur 7 niveaux, les deux niveaux inférieurs sont occupé par des souterrains terrains les 5 autres niveaux par des boutiques, des restaurants et une salle de conférences en relation avec la tour situer dans l'un de c'est coté . Le centre commercial s'organise autour d'un patio situé à la convergence de deux axes urbains ramassant ainsi un flux important pour le redistribuer par la suite. Surmontée par une grande cour l'accessibilité se fait par deux grande entré situé a l'est et au sud, ajouter à cela 8 petites entrée avec des escaliers urbains menant jusqu'à la cour à partir de la rue par le biais de 2 grandes entrées situées à l'est et au sud le centre commercial est aussi accessible à partir de la promenade
- La tour d'affaire : la tour d'affaire s'élève sur 22 niveaux, elle s'organise autour d'un noyau central abritant les escaliers et les ascenseurs, son accessibilité se fait à partir de la promenade passant par une place publique.
- Deux immeubles d'habitation desservis par des escaliers à partir de la cour centrale

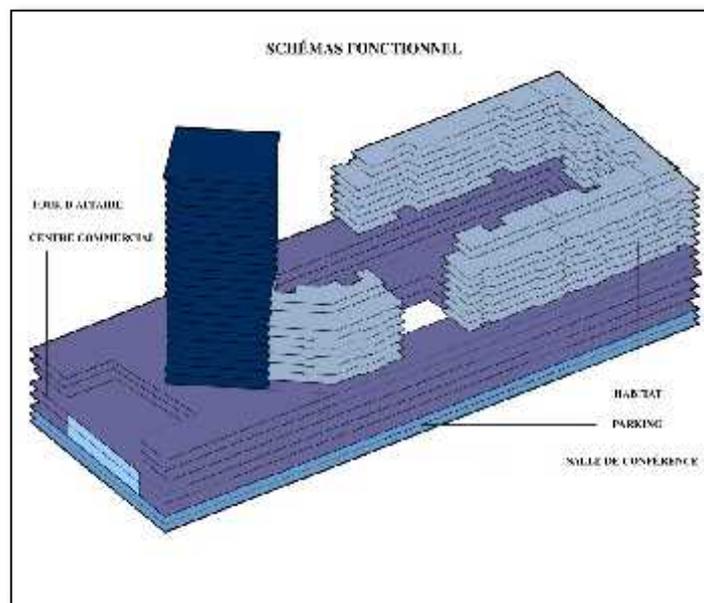


Figure 3.50 : Schéma fonctionnel Source : Auteur

III.7 CONCLUSION GENERALE

Après avoir effectué la présentation l'aire d'étude choisie « la baie d'Alger » et la zone d'intervention (la commune d'Hussein Dey) et après avoir procédé à la lecture du territoire, la lecture diachronique et synchronique, nous avons pu faire ressortir les potentialités et les carences de ce site afin de pouvoir intervenir correctement et en cohésion avec la ville sans créer de rupture qui pourra engendrer d'autres conséquences plus graves.

Nous sommes tenté de dire que la discipline de l'architecture gravite autour de 2 éléments majeurs ; le lieu, l'objet et la durabilité. Le lieu à travers ses contraintes, son histoire, sa morphologie, ainsi que sa situation géographique demeure la première source d'inspiration, l'objet en tant qu'œuvre dont les dimensions se confrontent et se font des compromis dans une quête d'harmonie.

Aujourd'hui, avec la volonté de procurer une nouvelle image à la ville autant que métropole, la conquête des sites similaire à notre cas d'étude peut constituer un atout pour le développement des villes

Dans notre projet nous nous sommes basé sur l'aspect urbain, dans la conception d'un projet architecturale, la diversité du projet urbain nous a incité à choisir certains paramètres d'étude qui nous ont semblé indispensable pour la lecture de la ville d'Alger d'une part et d'autre part connaître l'histoire et la structure de notre aire d'intervention, nous a mener a stipuler que la ville ne peut pas exister sans espace public bien conçu.

Nous avons essayé dans ce travail d'exprimer notre intervention par l'aménagement du front de mer afin de retisser le lien entre ville et la mer mais aussi donner une nouvelle image a la commune pour l'insérer dans la centralité métropolitaine d'Alger , cette problématique était l'essor de toutes les actions théoriques de notre mémoire.

Cette proposition d'intervention constitue une réponse et une vision possible à la problématique que nous avons abordé, et c'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche sur quel rôle joue une nouvelle centralité dans la métropolisation d'une ville ?

III.8 Bibliographie

Ouvrages :

1. CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Puf,
2. DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais. , *Le projet urbain*, 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris.
3. INGALLINA Patrizia. *Le projet urbain*, «Que sais-je ?", 2010, Paris

4. KRIER R., *L'espace de la ville. Théorie et pratique*, 1980, Archives d'architecture moderne, Bruxelles.
5. PANERAI, Philippe et MANGIN, David: *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
6. Christian Devillers, *Le Projet Urbain*, Ed : du Pavillon de l' Arsenal, Paris, 1994.
7. DEVILLERS Christian, *Le projet urbain*, édition. Un Pavillon de l' Arsenal, 1994, Paris.
8. Zuchelli, *Introduction à l'urbanisme opérationnel*, édition.OPU, Alger, 1984.
9. Castells Manuel, *La question urbaine*, Maspero, Paris, 1972
10. Patrizia Ignalina, *Introduction Le projet urbain, une notion floue*, Presses Universitaires de France.

Articles :

1. Amina Sellali , “ *Apprendre à projeter la ville, le territoire, le paysage* ”, Transcription de la conférence du 19 mars 2002 organisée à l' IFA, Paris.
2. *Cahiers de Géographie du Québec* • Volume 44, n° 123 , Les dimensions symboliques de la centralité, Pages 399-418, décembre 2000.
3. Jegouzo Yves (2001) La loi SRU. *Dossier in L'actualité juridique - droit administratif*, 20 janvier 2001, p. 9-1

Thèses :

1. Mr. BOUDRA Messaoud, *Mémoire de Magistère (renouvellement du centre originel de la ville de guelma par la démarche du projet urbain)*, université Mentouri de Constantine

Site internet :

1. <http://www.skyscrapercity.com/>
2. <http://www.zundelcristea.com/>
3. <http://www.Euromediterranée.fr/>
4. <http://www.LyonConfluence.fr>
5. <http://www.vitaminech.com>
6. <http://algerroi.fr/>