

4-720-603-EX-1

UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB DE BLIDA 1  
**Institut d'Architecture et d'urbanisme**



**MASTER 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**

**Mémoire de master**

**Réaménagement de la zone portuaire**  
**La ville de Tipaza**



**Étudiante :**

DJILAILI WASSILA

**Encadreur :**

Mr. Ben Ouared Djamel.

Co-Encadreur :

Mr. Tahari Mohamed Amine

Mr. Safar Zitoun Djaafar

Mr. Kharoubi Djilali

2015/2016

## REMERCIEMENT

APRÈS NOS REMERCIEMENTS À DIEU LE TOUT PUISSANT POUR  
NOUS AVOIR ACCORDÉ LA FORCE ET L'ENDURANCE AVEC  
LESQUELLES NOUS AVONS PU RÉALISER CE MODESTE TRAVAIL,  
NOUS EXPRIMONS NOTRE GRATITUDE ET NOS REMERCIEMENTS LES  
PLUS SINCÈRES À L'ÉGARD DE TOUS CEUX QUI NOUS ONT AIDÉ DE  
PRÈS OU DE LOIN ET PLUS PARTICULIÈREMENT NOS ENSEIGNANTS  
POUR LEUR GÉNÉROSITÉ, LEUR RIGUEUR ET LEUR DISPONIBILITÉ  
POUR NOUS ORIENTER ET INCITER EN NOUS L'AMOUR DE LA  
RECHERCHE ET LA PASSION DE L'ARCHITECTURE.

## DÉDICACE

JE DÉDIE CE MODESTE TRAVAIL À :

-À MES TRÈS CHERS PARENTS POUR L'AMOUR, LE SACRIFICE,  
L'AFFECTION, LE SOUTIEN ET LA COMPRÉHENSION DONT ILS  
M'ONT ENTOURÉ

-A MES FRÈRES :REDHA MOULOUD.FARES  
A MON ADORABLE SŒUR

MON IDOLE MA SOURCE D'INSPIRATION : FELLA  
À MA BELLE-SŒUR ET MA PETITE NIÈCE LYDIA  
À TOUS LES AMIS SPÉCIALEMENT KARIM

À MES CHÈRES COPINES : MA PRINCESSE (SARA) MA BIBI (RIMA)  
MA JUMELLE (RANDY) A MES CHÈRES COUSINES (AHLEM ET  
ZINEB)

-A TOUTES LES PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ À LA BONNE  
MARCHE DE NOTRE MÉMOIRE ET QUE J'AI OUBLIÉ DE CITER

### Résumé :

L'objectif de cette étude est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture ville/port dans le cas TIPAZA, le port est considéré comme une source de dégradation qui nuit à la qualité de vie de la ville.

La recomposition ville/port demeure comme l'opportunité ultime pour dépasser ce problème de rupture.

Ce travail traite du renouvellement et du réaménagement de toute la zone portuaire ou l'accent est mis sur le loisir afin de recomposer le lien entre Tipaza et son port qui va apporter un renouveau à la ville, pour ce faire, ce travail a suivi un processus qui comporte 3 parties:

- une phase introductive : qui présente la formulation de la problématique spécifique à notre aire d'intervention qui est Tipaza avec son port.
- une deuxième phase : état de l'art qui a pour objectif d'expliquer les concepts et les notions clés dont on a eu besoin pour la bonne compréhension du thème afin d'optimiser notre intervention nous avons développé une analyse d'exemples à l'échelle internationale d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude
- Une troisième phase : le cas d'étude qui se caractérise par une analyse synchronique et diachronique qui explique la croissance la ville de Tipaza, pour pouvoir ressortir avec les éléments de permanences et les éléments singuliers qui devront être pris en compte avant l'intervention.

En conclusion, notre intervention de réaménagement du front d'eau de Tipaza s'avère une réponse possible pour recomposer le lien la ville et son port.

### The Abstract:

The aim of this study is to enlighten the issue of the rupture In the relation between the city/ sea in the case of TIPAZA port, the latter was the primary cause of environmental degradation in this city.

city / port reconstruction remains as the ultimate opportunity to overcome this breaking problem.

This work deals with the process of renewal and redevelopment of the entire port area with the focus on the concept of leisure to redial the connection between Tipaza and its port to bring a revival to the city, to do this, this work has followed a process contains 3 parts:

- An introductory phase that presents the formulation of the specific problems in our area of intervention which is Tipaza port.

- A second phase state of art which aims to explain key concepts and notions that for the understanding of the theme we needed to optimize our response we have developed an analysis of examples in internationally where we could take the recommendations that we have tried to incorporate in our case study

- A third phase: the case study that is characterized by a synchronic and diachronic analysis that explains the growing city of Tipaza, in order to come out with the elements of permanence and unique elements that should be considered before surgery .

To conclude , our redevelopment intervention waterfront Tipaza proves a possible answer to redial the link the city and its port.&é<sup>2</sup>

## I. Table des matières

I.	Introduction.....	1
I.1	Introduction à la thématique générale du master : ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN <sup>7</sup> .....	1
I.2	Introduction à la thématique générale « le renouvellement urbain en zone portuaire » : 4	
I.2.1	La motivation du choix de l'aire d'étude :.....	5
I.2.2	La présentation succincte du cas d'étude :.....	5
I.3	La problématique :.....	6
I.3.1	La problématique générale de l'aire d'étude :.....	6
I.3.2	Problématique spécifique de l'aire d'intervention .....	7
I.4	Les hypothèses de la recherche .....	8
I.5	Approche méthodologique : .....	8
I.6	INSCRIPTION DANS LA PROBLÉMATIQUE DU MASTER :.....	9
I.7	La présentation succincte du contenu de chaque chapitre :.....	10
1.	Le premier chapitre .....	10
2.	Le deuxième chapitre .....	10
	Le troisième chapitre .....	10
II.	L'ÉTAT DES CONNAISSANCES .....	11 <sup>2</sup>
II.1	Introduction : .....	11
II.2	LE PROJET URBAIN: une démarche stratégique pour la relation ville/port : .....	11
II.3	Ville portuaire : définition terminologique et typologique.....	12
II.3.1	Définition terminologique .....	12
II.3.2	Définition typologique : .....	14
II.3.3	Un système ville-port : .....	16
II.3.4	Les actions entreprises sur les fronts d'eau:.....	17
II.3.5	Analyse d'exemples : .....	18
II.3.6	La reconversion de la zone portuaire de TANGER : .....	24
II.4	Conclusion : .....	29
III.	CAS D'EUDE .....	30
III.1	GENEST ET ÉVOLUTION : .....	30
III.1.1	Présentation de la ville : .....	30
III.1.2	Processus de formation et de développement de la ville de Tipaza : .....	32
III.1.3	Synthèse : .....	40
III.2	L'approche l'urbaine : .....	43

III.2.1	structure urbaine de la ville .....	43
III.2.2	Les limites : .....	43
III.2.3	Les voies : .....	44
III.2.4	Les nœuds : .....	47
III.2.5	Les points de repères : .....	47
III.3	Lecture du cadre bâti : .....	47
III.3.1	Lectures Des Gabarits .....	47
III.3.2	ÉTAT DE BÂTI .....	48
III.3.3	LES TYPES DE TISSUS EXISTANTS A TIPASA : .....	48
III.3.4	Bâti et non bâti : .....	48
III.3.5	TYPE DE BÂTI .....	49
III.3.6	TYPLOGIE DE L'HABITAT .....	49
III.3.7	Synthèse du cadre bâti : .....	49
III.3.8	Les équipements : .....	50
III.3.9	Découpage des ilots : .....	50
III.3.10	Les places, jardins et plantations : .....	53
III.4	Bilan et diagnostic : .....	55
III.4.1	Actions et Recommandations: .....	57-61
III.4.2	Plan d'Aménagement .....	61-63
III.4.3	Intervention Architectural .....	64-66
III.4.4	Dossier Graphique .....	67-74
IV.	Conclusion : .....	75

## Table des Figures

Figure I-1 parc archéologique - source:PPMVSA	Figure I-2
parc archéologique - source:PPMVSA.....	8
Figure I-3l'aire de l'intervention.....	9
Figure II-1type de port - source google.....	16
Figure II-2 configuration special -source Google.....	17
Figure II-3Systèmes ville port fin du 20e/21esiècles. Source : CHALINE Claude. 1994. p. 27..4	18
Figure II-4Projets Euro Med à Marseille, France ; réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville- source Google.....	21
Figure II-5Carte Périmètre d'Euroméditerranée source :Google	Figure II-6Carte de situation géographique de« Source : Google
.....	22
Figure II-7Les ZAC d'Euroméditerranée. Source : <a href="http://www.linternaute.com">http://www.linternaute.com</a> .....	23
Figure II-8bouvarde du littoral de Marseille- source google.....	24
Figure II-9Carte Plan de la ZAC Cité de laMéditerranée Source : fond de carte Euroméditerranée.....	25
Figure II-10Perspective du Projet Vue Côté Sud © SAPT source : AIVP - The worldwide network of Port Cities.....	26
Figure II-11Vue sur le téléphérique urbain.....	27
Figure II-12Le master plan du projet source: SAPT.....	27
Figure II-13les phases de reconversion du port de Tanger- source SAPT.....	28
Figure II-14Place Bab Al Marsa © SAPT.....	28
Figure II-15Place de la Presqu'île- source SAPT.....	29
Figure II-16Plan générale du projet.....	29
Figure II-17 plan de répartition bureau et résidence.....	30
Figure II-18plans de répartition animation et commerce.....	31
Figure 22carte des limites administratives de la wilaya de Tipaza.....	33
Figure III-2relief de Tipaza vue nord-est -source google.....	33
Figure III-3Carte Tipaza à l'époque phénicienne.....	35
Figure III-4Carte de Tipaza à l'époque maure.....	36
Figure III-5 Perspectives sur la ville de Tipaza a l'époque romaine source :ppmvss.....	36
Figure III-6Carte Tipaza à l'époque romaine (premier noyau).....	37
Figure III-7les différents noyaux de l'époque romaine.....	38



Figure III-8vues perspectives de la ville à l'ère du christianisme.....	38
Figure III-9Carte Tipaza époque française (PROJET DEMENCHY).....	39
Figure III-10Carte Tipaza 1861.....	40
Figure III-11Carte Tipaza 1925.....	40
Figure III-12Carte Tipaza 1948.....	41
Figure III-13Carte Tipaza de 1959-1962 (Cité oued Merzoug).....	41
Figure III-14Carte Tipaza de 1959-1962 (Cité oued Merzoug).....	42
Figure III-15Carte Tipaza post indépendance.....	42
Figure III-16Logique de croissance du noyau français.....	
Figure III-17Logique de croissance période française.....	43
Figure III-18schéma de synthèse de l'évolution de tipaza (logique de développement).....	44
Figure III-19l'axe RN11.....	45
Figure III-20 le noyau colonial.....	46
Figure III-21le profil de la rn11.....	46
Figure III-22la paroi Nord de la RN11.....	47
Figure III-23 axes de la ville.....	47
Figure III-24partie piétonne.....	47
Figure III-25partie mécanique.....	47
"Figure III-26tribunal de tipaza.....	47
Figure III-27 Coupe schématique sur l'ancien axe de croissance.....	48
Figure III-28Coupe schématique sur l'ancien axe de la rue de la marine.....	48
Figure III-29les points de repère.....	49
Figure III-30lecture des gabarits.....	49
Figure III-31état du bâti et non bâti.....	50
Figure III-32carte des équipements.....	52
Figure 54 carte de découpage romain.....	52
Figure 55 carte du noyau colonial français.....	53
Figure 56 façade nord, sud et ouest de l'ilot 2.....	54
Figure 57 carte des tissus de la ville de tipaza.....	54
Figure 58 tissus post colonial.....	54
Figure 59 carte decoupage des ilots.....	55
Figure III-39place du marché.....	56
Figure III-40coupe sur la place du marché.....	56
Figure III-41 zone d'intervention.....	58
Figure III-42 schéma de principe.....	60

**CHAPITRE I:**  
**INTRODUCTION**

## I. Introduction

### I.1 Introduction à la thématique générale du master : ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'

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

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

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affectée 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

## INTRODUCTION

de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>.

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 conséquente<sup>2</sup>. Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> : 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.

« 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 »<sup>4</sup>.

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.

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> Devillers, Ch., « Le projet urbain », in architecture : recherche et action, Actes du colloque 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.

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

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

## INTRODUCTION

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 produite par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

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

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.... Construis 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

À 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 2015

## INTRODUCTION

### **I.2 Introduction à la thématique générale « le renouvellement urbain en zone portuaire » :**

Une lecture de la carte du monde relève la présence des citées à proximité du plan d'eau que ce soit le long d'une rivière (Le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses) le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen) cependant chacune de ces villes développe un rapport différent par rapport à sa cour ou plan d'eau ; très souvent cette relation se tisse à travers le port.

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la Complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de Valorisation et de production tournées vers le commerce maritime<sup>5</sup>.

Les interfaces entre villes et ports se sont caractérisées longtemps par une tendance à la Séparation et à la déconnexion. Le port a progressivement tourné le dos à la ville et l'espace urbain a ignoré le port tandis que les ports se déplacent (nouvelles logiques industrielles et de Transport de marchandises), le rôle et la valeur des bassins centraux se trouvent modifiés. Le Ralentissement d'activités de ces bassins, s'accéléralant parfois jusqu'à la friche, a entraîné la Reconversion de nombreux sites portuaires en espaces urbains<sup>6</sup>.

Pour exprimer la dissociation entre la ville et le port, certains auteurs n'hésitent pas à parler De décrochage (A. Hayot, M. Roncayolo,) voire de divorce (A. Vigarié, J. Charlier,). Si des termes aussi forts sont utilisés, c'est sans doute parce que le phénomène a des répercussions importantes qui constituent parfois de véritables ruptures directement perceptibles au sein des villes portuaires.

C'est pourquoi, les villes portuaires se trouvent, aujourd'hui, confrontées par la nécessité Ce reconsidérer la relation entre port et ville. Il s'agit alors de rendre intelligible le fait que la redéfinition de cette relation poursuit le double objectif de favoriser le développement économique et de sauvegarder les caractères identitaires du système urbain. Le port doit alors s'ouvrir à la ville, pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour en dépassant les barrières urbaines<sup>7</sup>.

C'est donc la rupture de l'interface ville –port qui est notre sujet d'actualité et celui dans pratiquement toutes les villes méditerranéennes.

L'exercice de recomposition et de renouvellement urbain constitue généralement une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir tout en répondant aux nombreux enjeux (économiques, urbanistiques, environnementaux) auxquels elle est confrontée. Il faut

---

<sup>5</sup> Claude CHALINE, « Ces ports qui créèrent des villes », Le Harmattan, 1994.

<sup>6</sup> Denis DAVOULT, Éric GUEGUEN, VILLE ET PORT : mutation et recomposition, NOTE DE SYNTHÈSE ET BIBLIOGRAPHIE, Association internationale Villes et Ports (AIVP), paris

## INTRODUCTION

souligner que ce réaménagement est long et difficile à mettre en œuvre et requiert énormément de moyens, de volonté et de prudence. Ses Répercussions seront importantes et décisives pour l'avenir de la ville portuaire.

### **I.2.1 La motivation du choix de l'aire d'étude :**

Pour traiter la question de la rupture de l'interface ville-port, notre motivation s'est portée sur Tipaza, une ville iconique pour le pays comblée d'atouts, mais qui témoigne de multiples difficultés. TIPAZA ville historique et touristique qui alterne son développement entre l'ouverture sur la mer (via son port) et les moments où elle se développe vers l'intérieur des terres ; chacun de ces retournements modifie la forme urbaine et remodèle la relation entre la ville et la mer.

Hier petit village de pêcheurs aujourd'hui chef-lieu de wilaya, alors que rien ne la prédisait à ce statut. Et pendant presque une dizaine d'années, la plupart des services et des directions étaient éparpillés sur d'autres villes comme Kolea et Hadjout en essentiel.

Et fut aux mesures, on a créé l'infrastructure au siège de la wilaya de Tipaza on a imposé beaucoup plus d'urbanisation à une ville qui était en rapport avec la mer d'une façon naturelle. C'est une nouvelle situation qui mérite d'être étudiée et analysée.

Nous tenterons donc de donner une nouvelle connotation à cette ville

À regarder de plus près, tous les ingrédients sont aujourd'hui réunis pour faire de Tipaza une ville originale s'appuyant sur ses atouts traditionnels: ses richesses archéologiques, sa vocation agricole, sa façade maritime et enfin, sa vocation touristique très remarquée.

L'objectif de notre travail est d'intervenir efficacement pour permettre à la ville de Tipaza de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle régionale nationale et même internationale.

### **I.2.2 La présentation succincte du cas d'étude :**

Créée en 1984, sur une bande côtière de 123km, la Wilaya de Tipaza se présente comme

Un long quadrilatère qui longe la côte de l'ouest d'Alger.

La commune de Tipaza s'étend sur une superficie de 7000 ha pour une population de 27450habitants dont 14320 soit 52% regroupés dans l'agglomération chef-lieu.

Tipaza est desservi principalement par :

- La route nationale numero 11 qui la relie à Alger de l'est et de Cherchell de l'Ouest.
- Le chemin wilaya numéro 106 qui la relie à sidi Rached .
- Le chemin wilaya numéro 109 dans le sens nord-ouest qui rejoint la RN11.
- Le chemin vicinal numéro 3 qui la relie à Hadjout À partir de la RN11.

## INTRODUCTION

TIPASA, site du patrimoine mondial depuis 1983, classé dans l'inventaire des monuments universels, vu l'originalité des structures antiques toujours apparentes et lisibles<sup>8</sup>.



Figure I-1 parc archéologique - source:PPMVSA

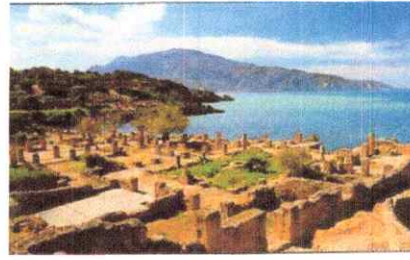


Figure I-2 parc archéologique - source:PPMVSA

### **I.3 La problématique :**

#### **I.3.1 La problématique générale de l'aire d'étude :**

À l'instar des autres villes algériennes, Tipaza a connu une croissance démesurée mal contrôlée malgré la volonté des politiques d'organiser son développement à travers une approche planificatrice.

Tipaza comme toutes les autres villes portuaires, son destin était rattaché à celui de son port .Ce dernier a gravé l'histoire de la ville et la même guidées à travers le temps d'abord comme comptoir d'échange créateur de la ville ensuite point d'ouverture sur la méditerranée et enfin village de pêcheur lors de la colonisation française.

Au paravent, la ville de Tipaza présentait une relation très forte avec la mer, son développement vers le sud (vers les terres) n'a fait qu'affaiblir cette relation jusqu'à créer une rupture.

L'absence de front de mer fait que la ville tourne le dos à son littoral (la mer) le seul contact physique qui existe entre la ville et la mer est assuré par le vieux port et quelques voies mécaniques dites rues transversales orientées (nord-sud).

Le vieux port ne rend pas service a cette relation ville- mer au contraire son état dégradé et son manque d'infrastructures et d'animation contribue à l'affaiblissement de la relation ville port (plaisance ; tourisme et pêche) et éventuellement la relation vile mer.

La liaison nord-sud assurée par les transversales est toutefois affaiblie par l'inadéquation de quelques activités de services qui tendent à ignorer la mer.

C'est vrai que la croissance urbaine de cette ville côtière est condamnée par certaines contraintes dont ; les sites archéologiques à l'Est et à l'Ouest, les terres agricoles au sud, et la mer méditerranéenne au nord. Mais rien n'empêche que ces contraintes soient à la fois des avantages.

À cette fin, il convient désormais nécessaire de nous pencher sur les questions qui émergent :

Par quel moyen nous pouvons contrôler la croissance urbaine de cette ville ?

Comment rendre à la ville son statue de ville touristique en exaltant ses potentialités ?

<sup>8</sup> PDAU 2009



# INTRODUCTION

## I.3.2 Problématique spécifique de l'aire d'intervention



Figure I-3l'aire de l'intervention

Le choix s'est porté sur la zone portuaire de Tipaza vue sa situation unique au monde entre deux parcs archéologiques classés patrimoine mondial de l'UNESCO à l'est et à l'ouest, une mer méditerranéenne au nord et le centre historique de la ville au sud.

Une superficie d'environ 74 hectares Le site présente beaucoup de potentialités qui permettent à la ville de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance, néanmoins des contraintes importantes existent au niveau de ce site qui sont à ne pas négliger citant

- la présence des deux parcs archéologiques à l'est et l'ouest du site comme cité précédemment.

- la proximité de la vieille ville (noyaux historiques).

- les vents de l'ouest qui présentent un danger remarquable.

- la hauteur de la nouvelle digue qui constitue la première barrière visuelle contre la mer.

- Ainsi que l'héritage archéologique au niveau du port (caveau punique)

Ainsi, L'analyse faite sur notre site d'intervention nous a permis d'extraire des problèmes spécifiques à notre site.

- L'existence de baraques et des constructions vétustes qui nécessitent des actions de renouvellement urbain.

- Le manque d'équipements d'accompagnements.

- L'absence des normes architecturales et des normes d'embellissement.

- L'absence de front de mer.

De ce fait nous avons opté pour une politique de mise en valeur en développant des projets de réhabilitation de cet espace portuaire délaissé, qui constituent en fait un pont et une liaison entre le centre-ville (pôle socio-économique, culturel et historique) et le territoire du port

## INTRODUCTION

Nous proposons différentes transformations pour que les entités ville-port-mer restent unies, de manière profitable à tous, acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes sportifs et plaisanciers.

Notre principale tâche se résume en la création de nouvelles plates-formes issues de la récupération des tissus illicites et dégradés du lieu, la création de nouveaux bâtiments et bâtir lieu de vie pour tous fait dans le respect de la richesse historique du lieu.

Une revalorisation de l'espace pour répondre aux problématiques suivantes :

**-quel projet urbain pour le retour de la ville à la mer. ??**

**- Par quel moyen nous pouvant rehausser l'image de la ville touristique en réconciliant sa relation ville - mer ?**

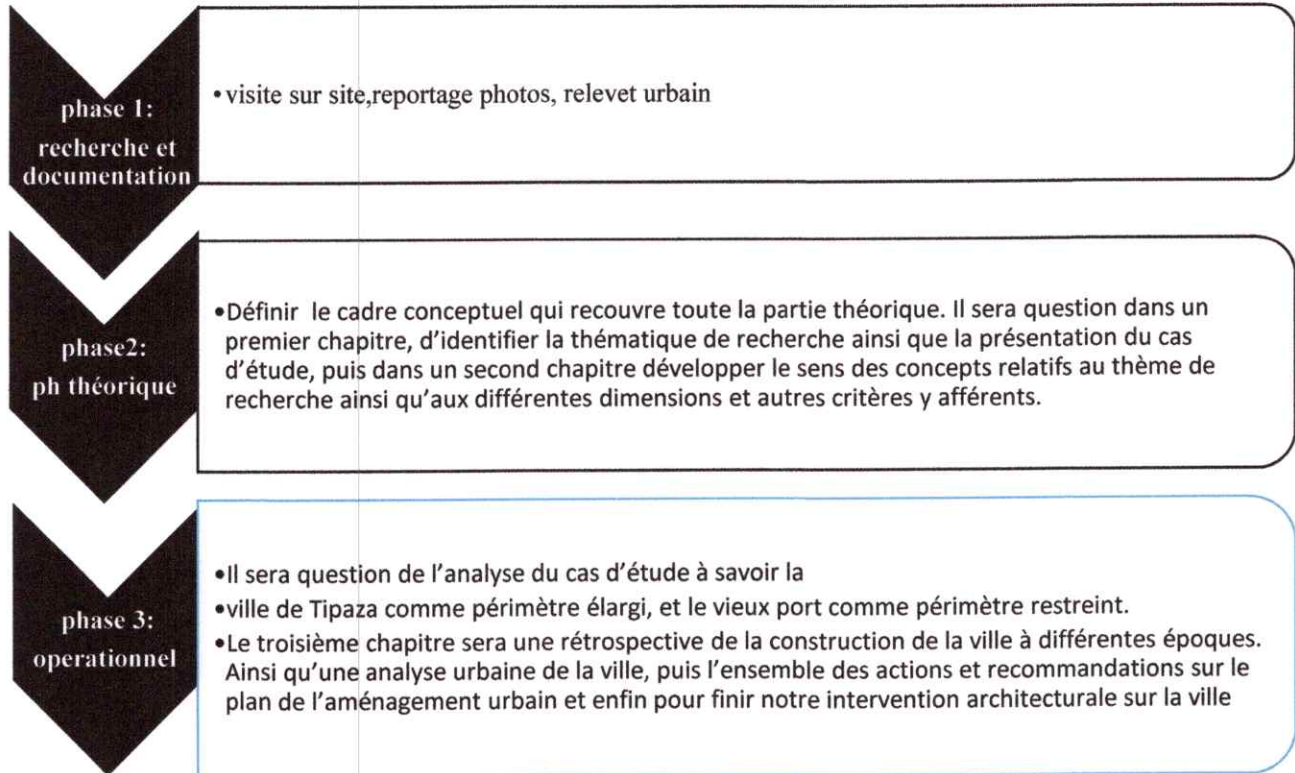
### **I.4 Les hypothèses de la recherche**

La rupture ville/port vécu par Tipaza et son port et leur juxtaposition sont supposés être les sources principales de la dégradation de la ville et de l'inefficacité du port. Donc le port dégrade la qualité de vie en ville, et la ville rabaisse les performances économiques et touristiques du port.

- La réconciliation de la ville avec son port, demeure inévitable et l'élément clef pour dépasser la situation de crise dont Tipaza souffre, donc la recomposition ville-port sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires recomposées dans le monde, ce qui permettra à Tipaza de réaliser ses ambitions soulignées par ces instruments d'urbanisme pour dépasser sa situation de clivage et de crise actuelle.

## **I.5 Approche méthodologique :**

Notre travail sera structuré en 3 parties



## **I.6 INSCRIPTION DANS LA PROBLÉMATIQUE DU MASTER :**

Pour notre site on a opté pour un renouvellement urbain qui va introduire une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical de l'espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque d'homogénéité évident au niveau du tracé ou du cadre bâti.

## **I.7 La présentation succincte du contenu de chaque chapitre :**

Notre mémoire se structure en trois chapitres à savoir :

### **1. Le premier chapitre** consistera à :

1. L'introduction à la thématique du master
2. Introduction générale
3. Motivation du choix de l'aire d'étude
4. Présentation succincte du cas d'étude (la ville de Tipaza)
5. Présentation de la Problématique générale de l'air d'étude
6. Présentation de la Problématique spécifique de l'air d'intervention

## INTRODUCTION

7. Présentation de la démarche méthodologique
8. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

2. **Le deuxième chapitre** sera consacré pour :

1. LE PROJET URBAIN: une démarche stratégique pour la relation ville/port
2. Renouveau urbain
3. ville portuaire définition terminologique et typologique
4. La ville portuaire définition et typologique
5. La ville portuaire définition et typologie
6. Un système ville-port
7. Les activités spécifiques du système ville-port
8. Les actions sur les front de mer
9. Les mouvements de '*water fronts revitalisations*'
10. La reconquête
11. La reconversion portuaire
12. Analyse des cas d'exemples : Marseille et Tanger
13. Conclusion.

**Le troisième chapitre** sera consacré pour le cas d'étude :

1. Présentation de la ville (Genèse et évolution)
2. Approche urbaine (structure urbaine de la ville)
3. Synthèse
4. Bilan et diagnostique
5. Action et recommandation
6. Plan d'aménagement
7. Intervention architectural
8. Conclusion général

**CHAPITRE II :**  
**L'ÉTAT DES CONNAISSANCES**

## II. L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

### II.1 Introduction :

Les villes portuaires, portes ouvertes, sur le monde, ont constitué de tout temps des lieux de brassage, de négoce et d'intermédiation. Cosmopolites, elles ont été les premières à tisser des relations en réseaux et occupent aujourd'hui des places stratégiques dans les réseaux internationaux<sup>9</sup>.

Une géographie ou un urbanisme spécifique aux villes portuaires n'existe pas, car on ne sait pas s'il s'agit d'une catégorie scientifique particulière, ou un objet d'étude spécifique au sein des sciences humaines comme le souligne Claude Chaline (1994).

Les villes portuaires par leurs traditions d'ouverture se comportent comme des lieux particulièrement propices à l'innovation venue d'ailleurs. Ce que nous pouvons retenir, c'est que la ville portuaire par cette ouverture et par son insertion en réseau a une double polarité (maritime avec l'extérieur, et terrestre avec l'intérieur), en tant que territoire d'échanges, de convergences, de centralité urbaine, de réticularité (terrestre et maritime) et de nodalité<sup>10</sup> qui lui confère des particularités spécifiques. Elle nécessite dans son étude des approches pluridisciplinaires en raison de sa richesse et de sa complexité comme territoire. Toutes ces notions montrent la complexité d'approche pour une recherche sur la ville portuaire qui se montre complexe du fait de sa composition en trois entités distinctes, **ville comme espace de vie** (relative à l'homme), **port comme outil technique** (relatif à l'entreprise) **et interface physique constituée de tout l'espace linéaire entre les deux.**

### II.2 LE PROJET URBAIN: une démarche stratégique pour la relation ville/port :

*«.....Face à ce contexte le projet urbain est un message d'espoir, il est l'expression de la volonté politique des élus de défendre les valeurs urbaines sans nostalgie ni passéisme...etc.»<sup>11</sup>*

Face à la volonté de retrouver et de recréer une qualité de l'espace et des pratiques urbaines, de renforcer la position de nos villes, de rehausser leurs images, est apparue une nouvelle manière de penser l'espace urbain de la ville, de nouveaux modes d'action qui se sont manifestés essentiellement à travers l'adoption et l'application du concept du « projet urbain ».

Le projet urbain dans notre cadre de travail introduit plusieurs concepts, que nous allons expliquer à travers nos divers lectures d'ouvrage d'articles et de thèses qui ont traité ces mêmes notions tels

<sup>9</sup> Claude CHALINE, « Ces ports qui créèrent des villes », L'Harmattan, 1994

<sup>10</sup> DUCRUET César. 2004

<sup>11</sup> MASBOUNGI Ariella, *projet urbain en France*, 2002, Ed : Le moniteur, paris, P08.

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

que : le renouvellement urbain, la ville portuaire, les ports, le système ville-port et sur le type d'intervention que nous allons mener afin de retisser le lien Tipaza et son port

### **II.2.1.1 Renouvellement urbain :**

LE GARREC Sylvaine, explique que « *Le renouvellement urbain est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés* »<sup>12</sup> ses différents types d'interventions :

1. Amélioration du cadre de vie urbain
2. Création ou valorisation des nouvelles centralités
3. Aménagement des espaces publics
4. le traitement des friches urbaines
5. la requalification de grands ensembles
6. reconquête des fronts de mer et des berges fluviales.

Parmi ses actions dans notre thème d'étude nous allons nous intéresser aux villes portuaires comme cas spécifique et Nous allons à travers ce chapitre donner une définition consensuelle de la ville portuaire et les éléments déterminants de sa classification

## **II.3 Ville portuaire : définition terminologique et typologique**

### **II.3.1 Définition terminologique**

Aborder la ville portuaire comme thème de recherche est complexe, le concept même de « *ville portuaire* » serait apparu au Japon<sup>13</sup> dans un contexte unissant étroitement l'activité portuaire.

Ce qui peut être dit, c'est que la ville portuaire se présente comme imbrication spatiale entre un espace de vie qui est la ville et un autre plus au moins particulier qui la caractérise créé pour des fins économiques et de transport qui est le port.

Cette dernière trouve sa particularité de sa situation géographique au bord de l'eau ou de mer comme cas général qui présente un moyen de transport depuis que l'homme a su comment attacher deux troncs de bois. Cela a fait de la ville portuaire, une baie ouverte fréquentée des deux côtés; du côté eau, via un transport nautique, du côté terre, via un transport terrestre. Cela lui a renforcé sa position comme un nœud d'accrochage entre continents ce qui favorise son développement plus que toutes les autres villes.

---

<sup>12</sup>Sylvaine Le Garrec, *Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout*, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, 92p.

<sup>13</sup> (D. SCHIRMANN-DUCLOS, 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

La ville portuaire définition et typologie :

Du point de vue terminologique : la ville portuaire, c'est une **ville** dotée d'un **port**.

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

### **II.3.1.1 La ville :**

La ville est : « *agglomérations relativement importantes dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire* »<sup>14</sup>.

Certains urbanistes la présente et la compare à un organisme vivant doté d'une morphologie (structurelle, formelle, fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain) et d'une forme d'intelligence urbaine que constituent sa capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique de son développement<sup>15</sup>.

### **II.3.1.2 Le port :**

II.3.1.3 Le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, port est un mot dérivé du mot latin « *portus* » qui signifie « passage ». Dans le domaine marin, un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Définition selon Larousse

<sup>15</sup> BEREZOWSKA-AZZAG Ewa. 2008

<sup>16</sup> Définition selon l'encyclopédie libre Wikipedia, *Ibid.*



# L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

## II.3.1.4 Les types de ports : Il existe 4 types de ports

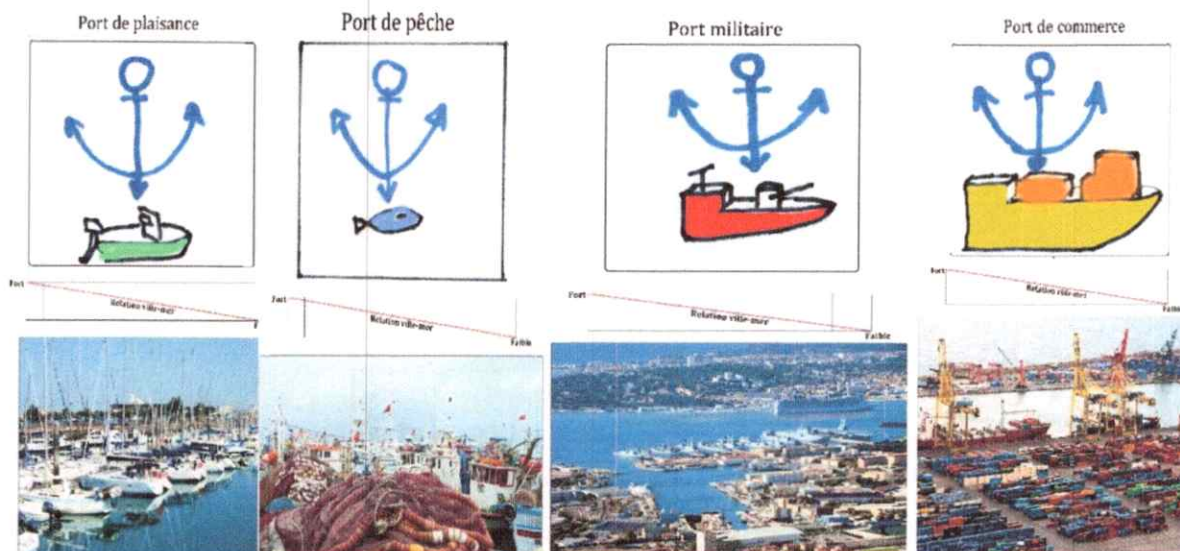


Figure II-1 type de port - source google

## II.3.2 Définition typologique :

D'une manière très descriptive la ville portuaire est définie en géographie urbaine par les spécialistes de la question dont nous retenons que c'est un : « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale* »<sup>17</sup>.

Selon l'exemple de P. BRUYELLE , la ville-port associe « *le port, organisme technique qui doit répondre à des conditions précises pour l'accès, l'évolution, le stationnement des navires, pour la manutention, le stockage et le transport des marchandises (...), des activités plus ou moins liées à la fonction portuaire, à la localisation littorale, comme des industries ou des commerces (...) la ville proprement dite qui se greffe dessus, avec ses morphologies, ses habitants, ses activités* ».<sup>18</sup>

La ville portuaire donc, est une ville qui tire son nom, son importance et ses particularités de son port. Dissemblable des autres villes, elle présente une imbrication de deux entités distinctes (ville et port) par leurs morphologies, fonctions et intérêts et qui forment un système nommé **système ville-port**. La mobilité comme facteur principal de créations et de mutations des villes a fait de la ville portuaire un cas particulier et cela par sa double inscription au sein d'un réseau à la fois nautique et terrestre, un point de **nodalité** dans l'espace géographique qui lui confère une forte **centralité** caractérisée par une double **réticularité maritime et terrestre**. Trois concepts forment les critères de classification typologique des villes portuaires.<sup>19</sup>

<sup>17</sup>REEVES P. 1994. Ces ports qui créent des villes).

<sup>18</sup> P. BRUYELLE (1994 in. Ces ports qui créent des villes. p.115

<sup>19</sup> C ducret César 2010

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

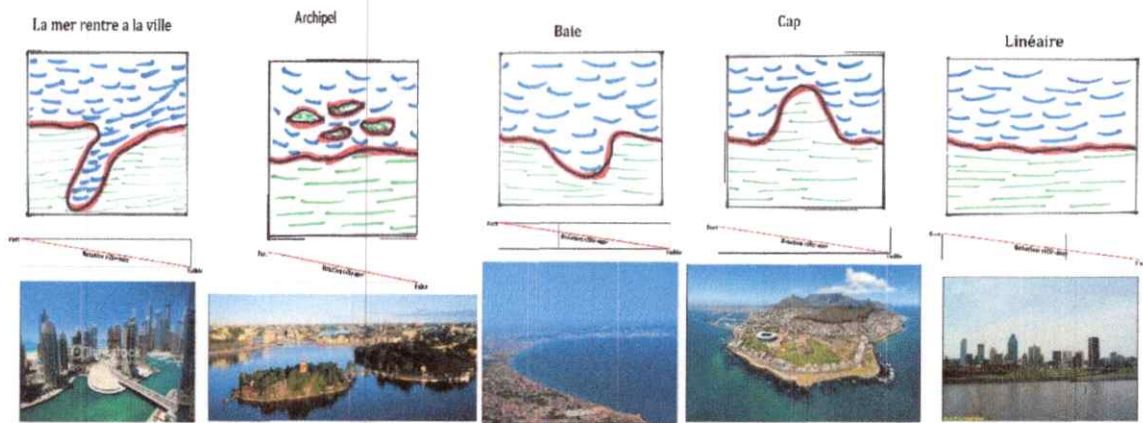


Figure II-2 configuration special -source Google

Entre fonction portuaire et autres urbaines, les villes portuaires se distinguent avec un ensemble de concepts qui déterminent leur typologie spatiofonctionnelle :

**La centralité**<sup>20</sup> : est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau, tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore « une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant »<sup>21</sup>. En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région »<sup>22</sup> on distingue trois **types de centralité** :

- Endogène : qui exprime une centralité interne par exemple les places centrales.
- Interne : centre économique à l'échelle d'une agglomération.
- Exogène : 'Gateway' ou porte d'entrée.

Dans le cas des ports, la combinaison de ces trois aspects exprime un pouvoir de génération de flux<sup>23</sup>.

**La nodalité** : elle se définit par une « situation carrefour dans un réseau de relation ». Par extension, c'est « l'ensemble des propriétés qui caractérisent les nœuds de transport » et les points de jonction de toute nature<sup>24</sup>. Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires, principalement à leur taille et leur degré d'accessibilité nautique et terrestre.

**La réticularité** : terme utilisé en chimie, il vient de réseau, qui donne l'adjectif réticulaire, et peut être interprété comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité ou « *intermediacy* » correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982). Cette qualité d'insertion n'est pas forcément liée à la centralité ou à la modalité, même si la plupart des

<sup>20</sup> A. Bailly. 1994 in. Ces ports qui créèrent des villes (DUCRUET César. 2010)

<sup>21</sup> (R. Brunet. 1993 in. Port-cadre de ville)

<sup>22</sup> BAUDOUIN.T, COLLIN.M, PRELORENZO.C, « *Urbanité des cités portuaires* », 1997, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris. P1

<sup>23</sup> D. Fleming et Y. Hayuth, 1982

<sup>24</sup> (J.J. BAVOUX et coll. 2005).

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

ports considèrent qu'améliorer leur modalité va accélérer leur élection par les compagnies maritimes. Dans la ville portuaire, on parle d'une double réticularité, une réticularité maritime et une autre terrestre.

### II.3.3 Un système ville-port :

Entre fonction portuaire et fonction urbaine, nous pouvons qualifier les deux entités distinctes de fonction et de forme (la ville et le port), donc **de système**. « *Le système ville-port a atteint son degré maximal de complexité durant la Révolution industrielle et ses prolongements, jusqu'aux premières décennies du 20e siècle* »<sup>25</sup>. Mais cette complexité existe toujours pour certaines villes portuaires, dont la fonction du port persiste à exister, comme dans les cas d'Alger, Tunis, Naples, Nantes

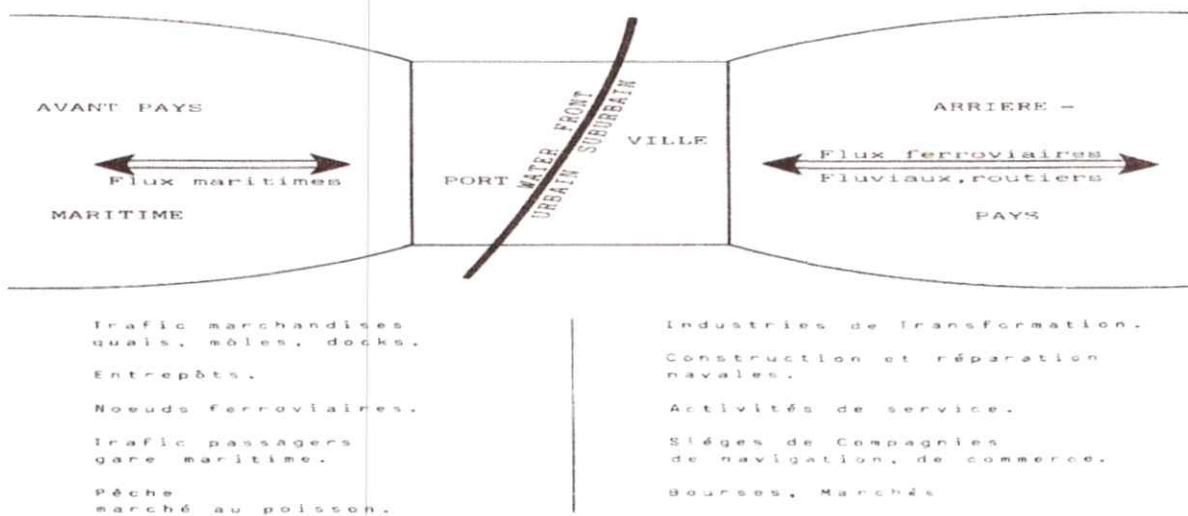


Figure II-3 Systèmes ville port fin du 20e/21esiècles. Source : CHALINE Claude. 1994. p. 27..4

#### II.3.3.1 Les activités spécifiques du système ville-port :

Selon Claude Challine, le système ville-port est basé fonctionnellement sur un ensemble d'activités spécifiques que nous pouvons grouper comme suit :

- *Navigation et activités directement associées : transport, maintenance et entretien des navires, éventuellement construction navale.*
- *Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, chemin de fer, et part route.*
- *Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés, notamment agroalimentaires, ou pour alimenter l'exportation.*
- *Trafic de passagers à courtes, moyennes et longues destinations, même si ce dernier s'est fortement réduit après les années 50 à cause du développement du transport aérien des passagers.*
- *Activités de port de pêche.*

<sup>25</sup> CHALINE Claude, « Ces ports qui créent des villes », 1994 p.25, Ed. l'Harmattan, Paris

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

*Services et activités tertiaires aux effectifs soit peu spécialisés (restauration, hôtellerie, commerce), soit très spécialisés, notamment dans les sièges de compagnies de navigation, d'import/export, de négoce d'assurances et de finances*<sup>26</sup>.

### **II.3.4 Les actions entreprises sur les fronts d'eau:**

Lorsque l'on désire désigner le processus qui transforme un terrain en un nouvel espace urbain délaissé, on se trouve quelque peu désemparé. En effet, on trouve plusieurs termes différents, telle que recomposition, reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même revalorisation, dans notre cas nous allons nous intéresser à quelques actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés:

#### **II.3.4.1 Les waters fronts revitalisations :**

Suite aux retombées négatives du délaissement ou également appelé le retrait portuaire, dès les années 1950 les grandes villes portuaires nord-américaines qui étaient les premières villes qui ont subi le phénomène de délaissement en vue du statut économique important de leurs ports, des villes à l'instar de Baltimore, San Francisco, Boston et New York ont initié un mouvement de transformation des espaces portuaires (à Boston, le secteur d'*Union Wharf* fait l'objet d'un projet de reconversion dès 1956)<sup>27</sup>. Les espaces portuaires délaissés seront récupérés par la ville et transformés pour contenir de nouvelles activités tout en prolongeant l'activité urbaine de la ville sur ces derniers. Les espaces portuaires délaissés attractifs par leurs emplacements en bord d'eau profiteront de réaménagement valeureux et de programmes riches dans leurs utilisations et deviennent vite des parties attractives et d'image de haut de gamme forte, ainsi ils deviennent un lieu privilégié pour l'implantation de tertiaire de bureau, commerces, activité touristique, habitat de standing....<sup>28</sup>

Profitant de ces reconversions, les villes portuaires galopent vers une **recomposition ville-port**, les liens perdus entre ville et port sont retrouvés, la ville reprend son port et tisse de nouveaux liens avec ce dernier et regagne son front d'eau ce qui lui rehausse l'image et lui offre de nouvelles activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux, forts d'atout, ce mouvement qualifié de **waterfront revitalisation**<sup>29</sup> sera progressivement propagé en Amérique du Nord, puis à travers le monde « où il va être considéré comme un modèle efficace

<sup>26</sup> CHALINE Claude, «Ces ports qui créèrent des villes», 1994 p.26, Ed. l'Harmattan, Paris

<sup>27</sup> CHALINE Claude, op, cité, Paris, P51.

<sup>28</sup> BOUBACHE E et DENIS D, et al. 1997

<sup>29</sup> BOUBACHE E et DENIS D. et coll. 1997

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

### La reconquête :

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.<sup>30</sup>

### Les reconversions portuaires :

D'après l'article de la reconversion des friches urbaines par VERHAGE Roelofou l'auteur a expliqué la reconversion qui « est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement. Ce sont des territoires en crise forte, en déprise économique et démographique sensible, comme les régions postindustrielles ou les anciennes installations portuaires.

Comblées d'atouts et d'avantages, les reconversions portuaires ne vont pas tarder à être adaptées par d'autres villes hors Nord-Américaine, les villes portuaires britanniques étaient les âtres d'une deuxième vague de reconversions portuaires dans les années 1960-1980, les villes australiennes et japonaises comme Sydney Brisbane en Australie et Osaka et Tokyo en Japon les ont aussi suivis, et plus récemment une troisième vague de reconversion portuaire a affecté les villes européennes à l'instar d'Hambourg, Marseille, Dunkerque...

La propagation de ce mouvement de *water front revitalisation* à travers tout le globe montre son importance et sa nécessité comme solution au délaissement portuaire (BAUDOUIN T., COLLIN M. 1992), il montre aussi ses avantages qui ont permis aux villes recomposées de rayonner comme des villes mondiales de premières importances. Les reconversions portuaires ont permis aux villes portuaires de revaloriser leurs fronts d'eau et de recoudre les liens perdus avec leurs ports et la mer, cela leur apportera de nombreux avantages sur les plans environnementaux, sociaux économiques.

### II.3.5 Analyse d'exemples :

Dans le présent chapitre l'étude sera focalisée sur des exemples récents, car aux fils du temps le concept de *waterfronts revitalisations* a évolué, on parle plus des rénovations 'bulldozer' synonymes de '*tabula rasa*' des années 50-60- 1970<sup>31</sup>, de nouvelles notions apparaissent notamment de renouvellement urbain, d'écologie et de développement durable. D'autre point de vue, l'exemple voué (européens) se trouve géographiquement proche de notre cas d'étude, car généralement la proximité géographique est synonyme de similarité et de 'comparabilité'.

Dans le présent chapitre, l'objectif n'est pas seulement de montrer la succession des phénomènes qui ont guidé vers la recomposition ville-port (clivage, délaissement, recomposition) d'une manière

---

<sup>30</sup> Notons que la littérature anglo-saxonne parle de revitalisation mais aussi de reconversion, régénération, redéveloppement, etc.

<sup>31</sup> DJEDOUANI RAKEM S. 2004

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

concrète, mais également les facteurs de réaménagement et les incitations (sociales, économiques, environnementales et même politiques) qui ont guidé vers les reconversions portuaires ainsi que les choix de réaménagements adoptés par les villes. Les critères du choix des exemples sont basés sur; la proximité géographique par rapport à Tipaza, la proximité chronologique des opérations de réaménagement (des réaménagements en cours ou qui datent des années 1990) ainsi que l'équivalence des villes choisies (Marseille et Tanger) de point de vue statuaire (importance de la ville dans son territoire et l'importance de son port pour le pays), et les ambitions futures de la ville

### **II.3.5.1 CITE DE LA MEDITERANEE RECONCETE DU LITORAL DE MARSEILLE :**



Figure II-4 Projets Euro Med à Marseille, France ; réaménagement des anciens sites portuaires comme nouveau centre tertiaire pour la ville- source Google

Le port de Marseille, le frère jumeau du port d'Alger, la ressemblance entre les deux villes après La colonisation française (1830) était très frappante, l'essor des deux villes était si similaire au point que certains n'ont pas hésité à dire; « *Alger veut copier Paris, il parviendra tout au plus à se transformer en un vilain Marseille* »<sup>32</sup>

Le port de Marseille est considéré comme une des clés de voûte dans l'économie française, non seulement par son emplacement sur la *mare natrum* la seconde voie maritime la plus importante au monde, mais également de son statut

En 1980, le trafic des bassins Ouest à Fos était si important que les Marseillais ne percevaient plus l'intérêt de garder le port dans le centre-ville et ils le voyaient comme une tâche dans la ville ou un spectacle désolant. Un délaissement total de l'ancien port Est sera encouragé par cette nouvelle ZIP durant les années 1990.

<sup>32</sup> FEYDAU.1862

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES



Figure II-5 Carte Périmètre d'Euroméditerranée source :Google



Figure II-6 Carte de situation géographique de« Source : Google

l'objectif d'Euro Med lancé en 1995 est plus ambitieux qu'une simple opération de réaménagement portuaire par un renouvellement urbain au profit des friches portuaires, la cible d'Euro Med est de revitaliser, restructurer et de ré identifier la ville de Marseille qui a longtemps souffert à cause du clivage ville/port qui remonte à la révolution industrielle.

Les objectifs visés par le projet Euro Med fondé toujours sur les trois piliers du développement durable, c'est-à-dire ; le développement du projet est fondé sur des principes économique, social, et environnemental et cela par (selon une étude réalisée par l'agence d'urbanisme AUCAM1. 2008. p.3)

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

Comme tout bon projet water front, l'assiette du projet visée ne comprend pas uniquement l'aire du port, mais également une vaste zone de la ville, ceci a pour objectif d'assurer une cohérence dans l'aménagement et également un bassin d'influence vaste afin de rattacher et assurer une relation forte entre la ville et le port. Ainsi pour le projet Euro Med trois ZAC seront déterminées pour le réaménagement ; la ZAC de la Joliette, la ZAC Saint-Charles, la ZAC citée de la Méditerranée.

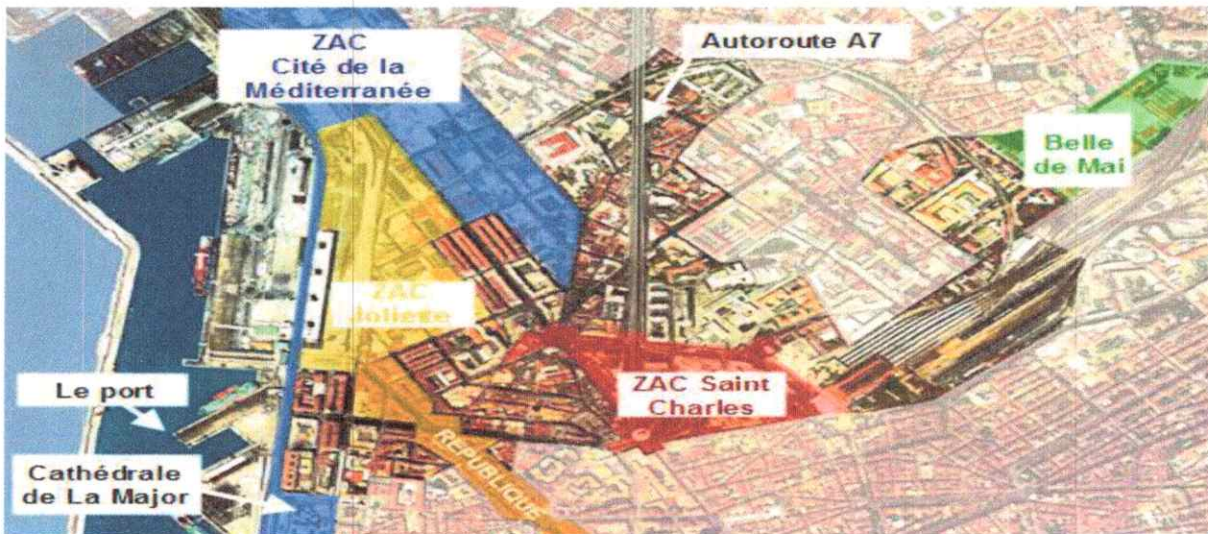


Figure II-7 Les ZAC d'Euroméditerranée. Source : <http://www.linternaute.com>

### II.3.5.2 La Cité de la Méditerranée :

La Cité de la Méditerranée englobe dans ses 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euro-méditerranéen, une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St-Jean, à Arenç plus au Nord, bien que le port s'étende sur tout le littoral nord jusqu'à la chaîne de l'Estaque,

Le projet de la Cité de la Méditerranée, entre port et ville, propose d'offrir « un nouvel horizon » à Marseille. L'architecture phare, les équipements culturels, commerciaux et de loisir sont utilisés pour recréer ces espaces : « Le concept de la Cité de la Méditerranée consiste à installer dans un même site un certain nombre de grands équipements, publics et privés, de manière à ce qu'ils renforcent mutuellement leurs fréquentations, leurs programmations, leur notoriété <sup>33</sup>»

La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole Sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique. Elle transforme également la silhouette de la ville.

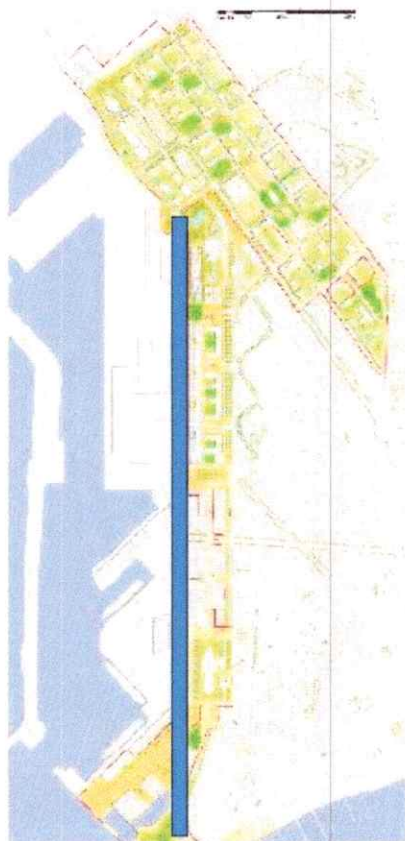
<sup>33</sup> Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du renouvellement urbain Euroméditerranée 2006



## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

### Le Boulevard du Littoral

Le Boulevard du Littoral doit offrir une nouvelle articulation entre la ville et le port.



**Carte 6 En bleu, le Bd du Littoral, en transfert de gestion**



Figure II-8bouvarde du littoral de Marseille- source google

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

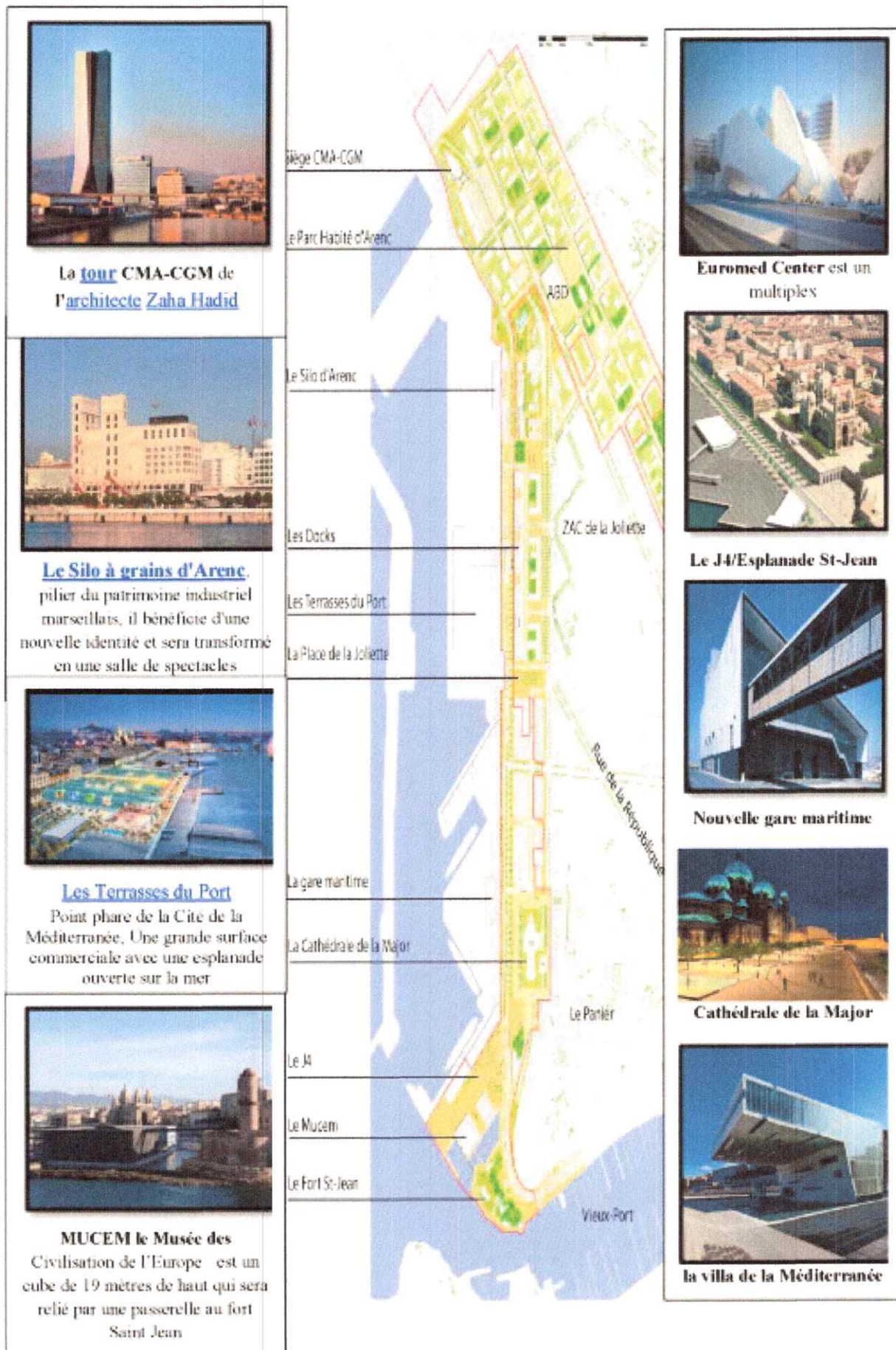


Figure II-9 Carte Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée Source : fond de carte Euroméditerrané

### II.3.6 La reconversion de la zone portuaire de TANGER :

Tanger a toujours été un « petit ville monde ». Elle est inscrite depuis longtemps dans l'imaginaire mondial comme une ville d'échange, cosmopolite et mystérieuse.

Porte de la Méditerranée, porte de l'Afrique, elle dispose d'un site unique et idéalement situé.

Ville internationale avant l'heure, elle a tous les atouts pour retrouver à l'ère de la globalisation le statut qu'elle a acquis il y a plus d'un siècle.

La grande géographie de la baie, la topographie qui met en scène la médina et la bathymétrie du détroit, qui a dicté l'implantation et les évolutions du port, ont composé au fil du temps un ensemble unique et indissociable.

Tanger a connu une croissance démographique accélérée depuis le début des années 2000 et s'affiche comme la vitrine du dynamisme économique du Maroc.

Le port à conteneur Tanger Med (2,1 millions EVP en 2012), et les zones franches qui lui sont liées constituent le symbole de ce Dynamisme.



Figure II-10 Perspective du Projet Vue Côté Sud © SAPT source : AIVP - The worldwide network of Port Cities

Le programme Tanger Métropole vise à accompagner ce développement de Tanger.

À côté des actions en faveur de L'environnement, l'éducation et la santé, ce programme comporte également un volet infrastructures visant à fluidifier les flux. Plus globalement il conforte la démarche déjà engagée.

Avec le projet Tanger Ville qui vise à positionner Tanger comme une destination touristique, événementielle et culturelle majeure en Méditerranée.

La reconversion de ce site de 84 ha, en plein centre-ville à côté de la médina, est considérée comme une occasion unique pour refonder la relation Ville-Port.

- Le projet d'aménagement du site repose sur deux principes fondateurs:

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

- rendre l'eau à la cité.
- unir le port à la ville.



Figure II-11 Vue sur le téléphérique urbain

Le projet Tanger Ville est non seulement prévu pour attirer d'avantage de visiteurs, mais aussi pour créer une nouvelle relation ville-port et proposer aux habitants une nouvelle qualité de vie.



Figure II-12 Le master plan du projet source: SAPT

Le master plan du projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville permettra de :

- Trouver le meilleur équilibre de surface et d'organisation entre les espaces publics et les espaces privés.
- Disposer les espaces bâtis en fonction de l'impact du projet dans le paysage, vu de la ville.

Comme du port ou de la baie ;

- Restaurer et reconvertir tous les monuments et bâtiments emblématiques de la zone portuaire afin de sauvegarder l'esprit du site.
- Équilibrer les fonctions urbaines pour faire du site un lieu de destination vivant et animé,
- mettre en œuvre une reconversion respectueuse de l'environnement.

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

La surface globale du projet est de 84 ha répartie comme suit :

- Espaces publics : 30 ha
- Emprises vinaires : 10 ha
- Surfaces portuaires : 30 ha

**1ère phase :** un nouveau port de plaisance de 1080 anneaux sera réalisé à proximité du môle de commerce et jouxtant le Boulevard Mohammed VI. Les travaux ont été lancés en mai 2011 pour une mise en service fin 2015.

**2ème phase :** à l'endroit du quai actuel de plaisance. C'est la première étape de réaménagement du vieux port. Les travaux s'étaleront de novembre 2011 à fin 2014 (l'élargissement et l'approfondissement de la vieille darse pour une capacité de 100 anneaux, création d'une darse pour la réparation navale, etc.).

**3ème phase :** Une fois le nouveau port de pêche mis-en service, la deuxième étape de reconversion du vieux port dotera le site d'une capacité supplémentaire de 430 anneaux.



Figure II-13les phases de reconversion du port de Tanger- source SAPT

**Place BaB Al Marsa**, ou « Porte du Port », d'une superficie de 8 hectares, située le long de l'actuelle zone d'entrée du port depuis la façade abritant les bâtiments RENSCHAUSEN et l'ancienne gare ferroviaire jusqu'au Borj de Dar Elbaroud. Elle formera un trait d'union entre le vieux port et la médina.



Figure II-14Place Bab Al Marsa © SAPT

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

**Place du large** : située à l'extrémité du môle de commerce entre le bassin de plaisance et celui des croisières. Sur une superficie de 5 hectares, elle offrira une vue panoramique sur la mer et la médina et permettra aux visiteurs un espace polyvalent idéal pour les promenades au bord de l'eau et l'accueil de diverses manifestations à grande affluence.

**Place de la Presqu'île** : aménagée le long de la digue de protection de la nouvelle Marina, elle sera édifiée sur une surface globale de 2 hectares. Surélevée de deux mètres par rapport au niveau des autres quais, elle sera aménagée sous forme d'un pont d'un bateau. Elle comportera des espaces de promenades, de restauration et d'animation



Figure II-15 Place de la Presqu'île- source SAPT

**Le parc du Port** : Cette grande pinède est le poumon vert du projet et s'étend de la nouvelle darse du vieux port jusqu'au nouveau bassin de plaisance, sur une superficie de 3 hectares.

**Place de la Mosquée** : aménagée sur une surface de 1,5 hectare, elle abrite la grande mosquée. Cette esplanade assure la jonction entre l'espace dédié à la pêche et le reste du projet. Cet espace constituera le premier repère pour les touristes de croisière qui débarquent au port de Tanger.

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

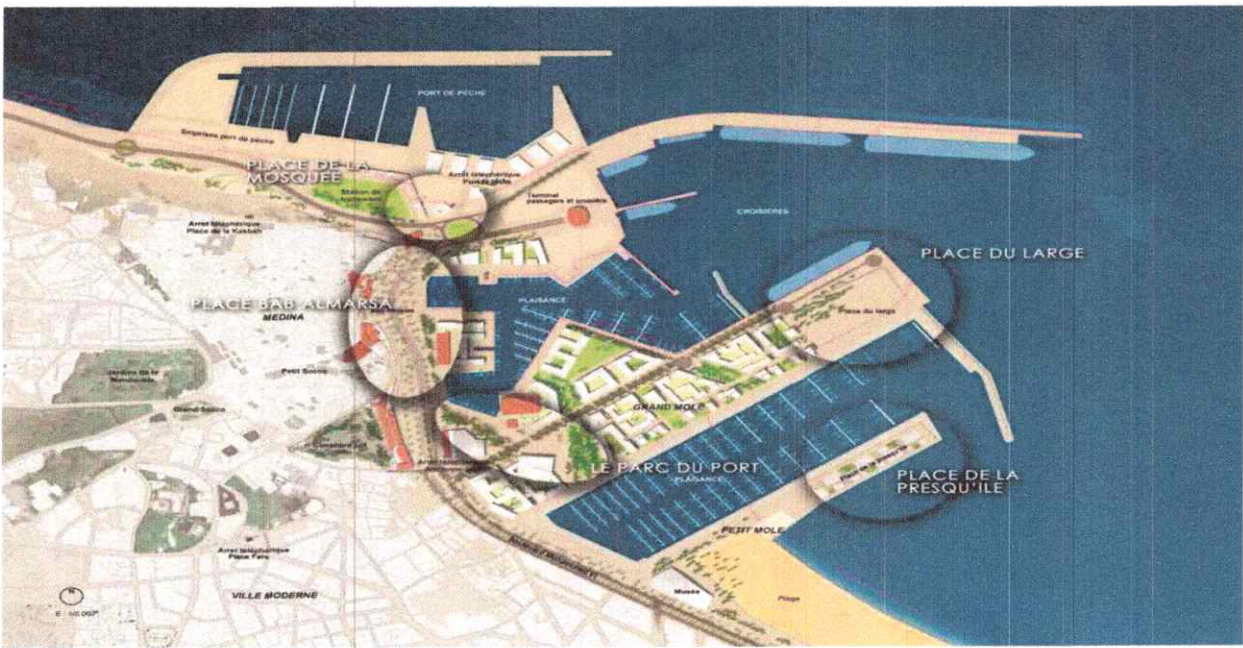


Figure II-16 Plan générale du projet

Le projet urbain de la zone portuaire de Tanger Ville prévoit la construction

D'espaces destinés aux bureaux (20 000 MP) et au résidentiel de très haut standing

(80 000 MP). La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser. Dans un souci de cohérence urbanistique et de préservation des espaces publics, cette composante a été regroupée au niveau du grand môle dans la continuité de la ville moderne en parfaite mixité avec la fonction hôtelière.

Le grand môle se trouve entre les deux bassins de plaisance et constitue l'endroit idéal de résidence pour les plaisanciers permanents ou de transit.



Figure II-17 plan de répartition bureau et résidence

## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

La rareté du foncier dans la ville y compris la médina, la désorganisation des activités commerciales de la ville, et le potentiel de clients dans la ville de Tanger sont des facteurs qui ont incité la SAPT (Société d'Aménagement pour la reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville) à proposer un projet intégré qui complétera l'offre dans la ville de Tanger.

L'offre « commerce & animation » du Projet comprend deux sous-composantes :

- Un grand centre commercial de renommée internationale, d'une capacité d'environ 30 000 MP.
- Des commerces en rez-de-chaussée sur une surface d'environ 20 000 MP comprenant :
  - des magasins de grandes marques, ameublement, etc.
  - des showrooms de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques.
  - des cafés, restaurants et lieux d'animation.
  - des magasins d'artisanat, agences et services.



Figure II-18 plans de répartition animation et commerce

### II.4 Conclusion :

Au final, il faut dire que la reconquête des *waters fronts*, ne se présente pas comme une simple transformation et recyclage des territoires portuaires délaissés, mais comme un recentrage et un remodelage qui va ouvrir à la ville portuaire de nouvelles perspectives de mondialisation et de métropolisation. Ainsi le couple ville et port ont compris que la rupture n'apporte aucun intérêt bien au contraire, et qu'ils doivent s'allier et se compléter afin de brasser fonction portuaire et fonction urbaine. Leurs forces se trouvent dans cette complémentarité qui a fait leurs gloires et leurs grandeurs historiques.

À travers l'analyse des exemples nous avons montré que ces reconversions des villes portuaires galopent vers une **recomposition ville-port**, les liens perdus entre ville et port sont retrouvés, la ville reprend son port, tisse de nouveaux liens avec ce dernier et regagne son front d'eau ce qui lui rehausse l'image et lui offre de nouvelles activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux.

Fort atout, ce mouvement qualifié de **waterfront revitalisation** cette nouvelle utilisation des fronts d'eau ont permis aux villes (Tanger et Marseille) de se revaloriser par de nouvelles vitrines maritimes modernes qui embellissent leur paysage urbain, aussi l'adoption de nouvelles fonctions



## L'ÉTAT DES CONNAISSANCES

à caractère tertiaire et qui concordent mieux avec le nouveau contexte socio-économique de la ville lui en permis de se moderniser.

Leurs ports demeurèrent un moteur de métropolisation et de mondialisation grâce aux nouvelles fonctions d'attractivité de flux économique et professionnel qu'assurent à travers les nouveaux centres de décision, ou des flux scientifiques et touristiques.

Les réaménagements *water fronts* ont permis aux villes portuaires de s'assurer une place mondiale et d'accéder au mouvement urbain du siècle grâce aux nouvelles fonctions ajoutées.

**CHAPITRE III :**  
**CAS D'ÉTUDE**

### III. CAS D'EUDE

#### III.1 GENEST ET ÉVOLUTION :

##### III.1.1 Présentation de la ville :

- Tipaza ou Tipasa (en arabe : تيبازة, en tifinagh : ⵜⴰⴳⴷⴰⵣⴰⵢⵜ), est une ville berbère côtière et une commune algérienne de la wilaya de Tipaza dont elle est le chef-lieu, situé à 70 km à l'ouest d'Alger et à 28km de Cherchell.

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



##### III.1.1.1 Situation géographique :

Tipasa se situe au nord du tell central sur les rives de la mer méditerranéenne. Son territoire couvre une superficie de 1707km<sup>2</sup>, cette situation positionne la ville entre trois milieux naturels :

- 1-La plaine
- 2-la mer
- 3-la montagne



## CAS D'EUDE

### III.1.1.2 Limites administratives de la wilaya :

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



Figure 22 carte des limites administratives de la wilaya de Tipaza

### III.1.1.3 Reliefs :

Le site de Tipaza occupe sur le littoral ouest d'Alger la dernière série de petits promontoires d'une côte découpée en calanques depuis bous mail jusqu'à la baie largement ouverte du CHENOUA

Le massif du chenoua qui s'élève à plus de 900 mètres d'altitude au-dessus de la mer à l'ouest de Tipaza, sépare cette région de celle de Cherchell distance d'une vingtaine de kilomètres.

Par contre le relief moins fort est constitué par des collines du sahel qui s'allongent parallèlement à la cote depuis les auteurs du massif montagneux à l'est jusqu'à la dépression de l'oued Nador favorise l'ouverture vers elle est une direction favorise l'ouverture vers elle et une direction axiale est-ouest

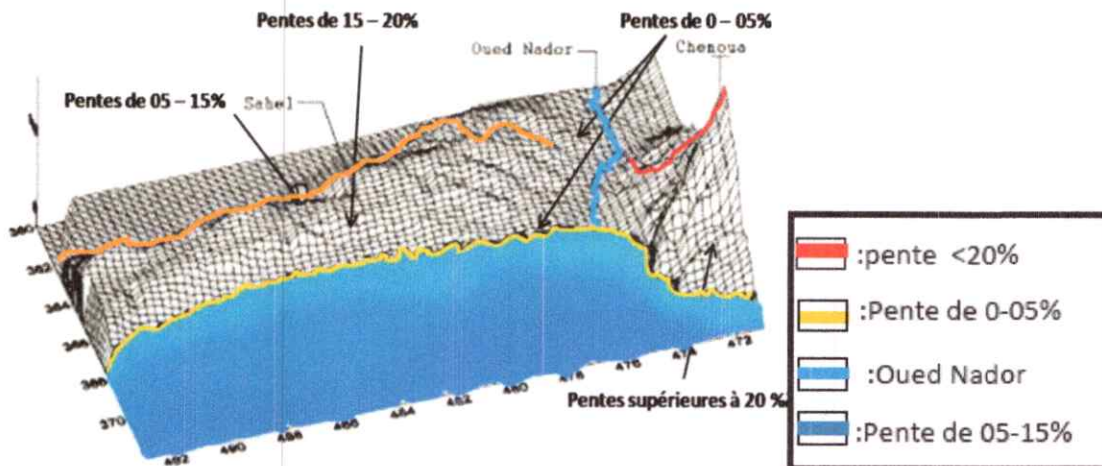


Figure III-2relief de Tipaza vue nord-est -source google

### **III.1.2 Processus de formation et de développement de la ville de Tipaza :**

PANERAI a dit<sup>34</sup> « connaître une ville n'est pas simple, surtout quand elle est vaste et que chaque époque est venue déposer sans trop de précautions sa marque sur celle des générations précédentes ».

À l'instar des villes côtières méditerranéennes, Tipasa fut jadis un lieu privilégié qui, dès les temps préhistoriques, attira les hommes. Partout ils y laissèrent leurs empreintes. Leur présence sur cette partie du littoral est attestée depuis au moins le Paléolithique moyen (- 40.000 ans).

D'importants témoignages subsistent et constituent aujourd'hui un patrimoine historique et culturel indéniable notamment à Cherchell et Tipaza.

Les fouilles effectuées à Tipaza avaient mis au jour des tombes qu'on pouvait dater du mobilier funéraire, en comparaison avec des objets analogues provenant de Carthage d'une époque assez ancienne.

Après la chute de Carthage au 2ème siècle avant J.-C., la ville de Tipaza fut intégrée dans le noyau des royaumes mauritaniens dont Cherchell fut désignée comme l'une des capitales du roi maure (Bacchus)

Quant à Tipaza elle devient entre 145 et 150 après J.C <Colonia aelia tipasensis> et reçoit toutes les prérogatives de la citoyenneté romaine c'est dans ces mêmes années que la grande enceinte de Tipaza est construite (2000ML)

En 430 AP.J.C la ville verra la désagrégation de l'Empire romain sous le joug des vandales et la moitié des habitants s'enfuient en Espagne

#### **III.1.2.1 Tipaza à l'époque préhistorique (au milieu du 3ème millénaire AV. JC -**

Les hommes se sont abrités dans les grottes du littoral, à l'Est comme à l'ouest de Tipasa, à proximité des rivages.

Ce choix leur permettait de combiner à la fois : la chasse dans la montagne, et la récolte des produits de la mer à des fins alimentaires ou esthétiques. Un peu plus tard, du 4e au 3e siècle av. J.-C., ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles, ce qui a permis de développer par la suite la technique d'agriculture.

---

<sup>34</sup> : Philippe Panerai, analyse urbaine, Édition Barzakh, Alger, p 07.

## CAS D'EUDE

### III.1.2.2 Tipaza à l'époque phénicienne (1er siècle AV-J) :

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

- La plupart des historiens, archéologues et écrivains, ce sont mis d'accord sur les paramètres qui ont conditionné le choix de ce site et qui se résument à :

- La situation stratégique (de défense militaire).
- Un lieu de contact avec les autochtones.
- Choix techniques. (fertilité des terres et présence de sources d'eau).

-De toute façon, la présence du port amènera par la suite, l'installation d'un petit comptoir d'échange et de commerce.

Aujourd'hui la présence des vestiges, des nécropoles de cette période justifie tout cela.

Ce comptoir est situé au niveau du promontoire central, à Ras Bel Aich, près du phare actuel. Le surpeuplement de ce comptoir obligea les Phéniciens à passer d'un stade d'installation à un stade d'occupation, c'est pour cela que le comptoir du promontoire central, cité ci-dessus, passa d'un statut à un autre.

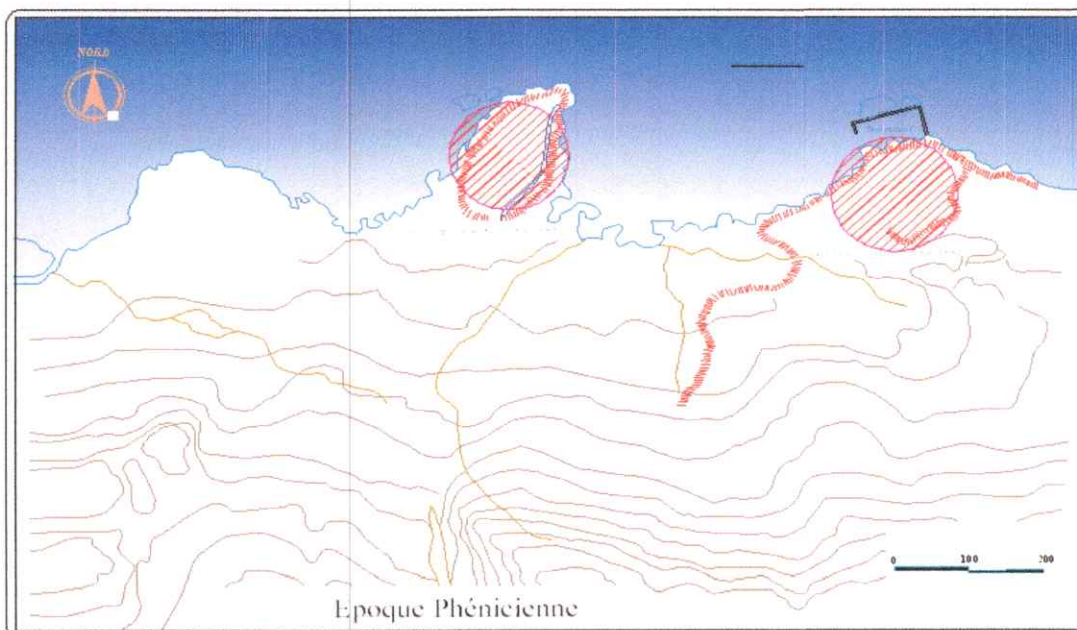


Figure III-3 Carte Tipaza à l'époque phénicienne

## CAS D'EUDE

### III.1.2.3 Tipaza à l'époque des royaumes indépendants mauritaniens :

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

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

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

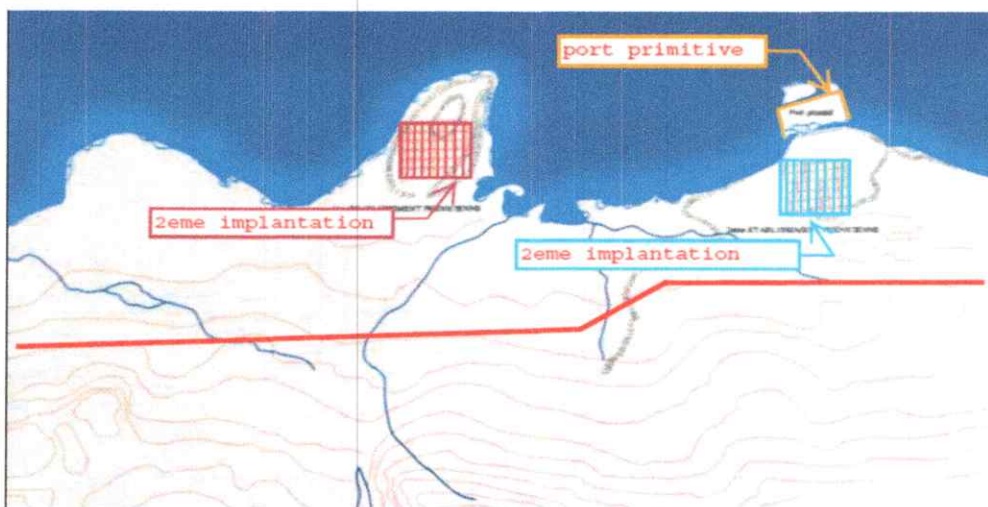


Figure III-4 Carte de Tipaza à l'époque maure



Figure III-5 Perspectives sur la ville de Tipaza à l'époque romaine source : ppmvss

### III.1.2.4 Tipaza à l'époque romaine :

-Les Romains ont détruit tout ce qui était Carthaginois en effaçant ainsi les traces de toutes les périodes précédentes. Juste après son annexion, les Romains ont réussi à établir une paix relativement durable avec les autochtones ; donc la ville n'était pas dotée de remparts.

#### -Premier noyau 40avant JC-150après JC :

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

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

#### -Deuxième noyau 150apr. J.-C.- 450apr. J.-C. :

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

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

-La construction de quelques édifices publics : Nymphée ; l'aqueduc ; les thermes ; le théâtre.

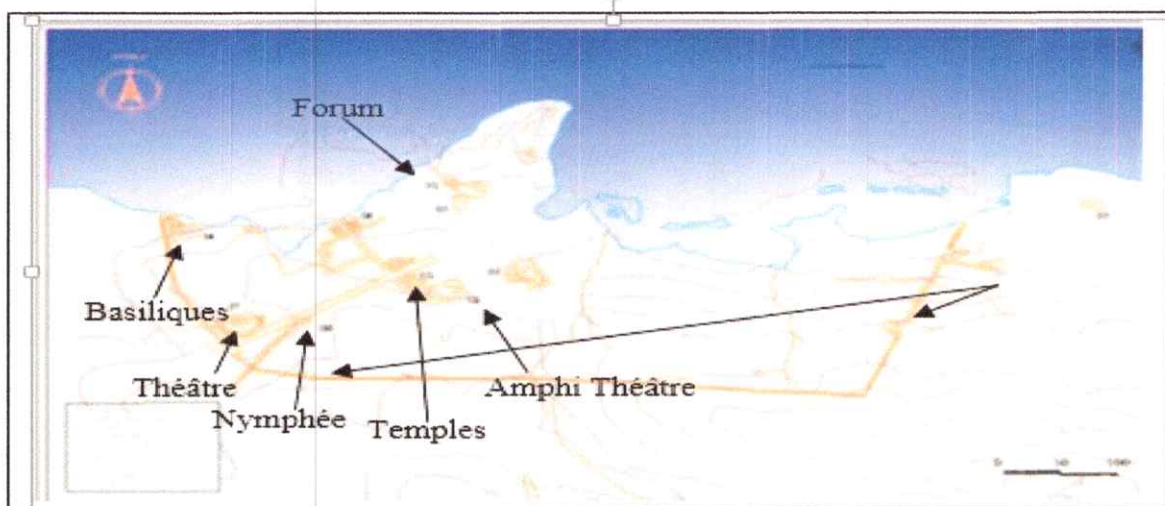


Figure III-6 Carte Tipaza à l'époque romaine (premier noyau)



## CAS D'EUDE

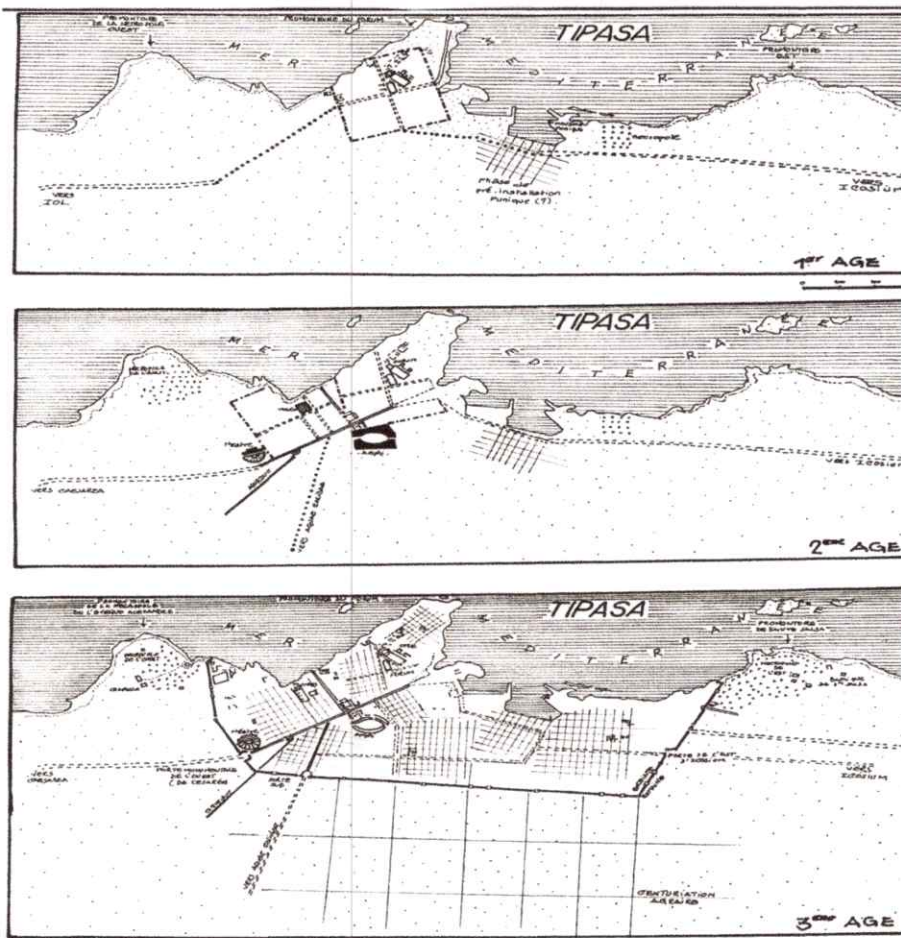


Figure III-7les différents noyaux de l'époque romaine

### III.1.2.5 L'avènement du christianisme :

-Transformation des édifices idolâtres (les temples) en édifice religieux, aussi la construction d'autres édifices religieux.



Figure III-8vues perspectives de la ville à l'ère du christianisme

### III.1.2.6 Époque vandale (430 après J.C) et Byzantine (533 après J.C) :

- les tribus vandales occupèrent la ville de Tipasa et détruisirent le rempart pour faire de celle-ci une ville ouverte.
- Quant à l'époque byzantine, elle n'a laissé que peu de traces. Le port de Tipasa n'a pu connaître qu'une occupation temporaire, certaines basiliques ont fait l'objet de remaniements pouvant être attribués aux Byzantins

### III.1.2.7 Époque musulmane :

Du 9<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> siècle , Tipasa fait partie des dynasties locales : les Rustumides , les Fatimides , les Zirides puis les Abdalwadides , dont la contribution au développement urbanistique de Tipasa est inexistante sur le terrain, ce qui amena trois hypothèses possibles :

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

### III.1.2.8 Tipaza à l'époque d'occupation française :

- En 1853, l'administration française décide par décret, la création d'un village français sur l'emplacement de la ville romaine de Tipasa. (Projet demenchy).

- Le plan établit présente une surface de 9,8 ha, divisée en cinq îlots, le lotissement a pris le grand axe central Nord-Sud comme axe de symétrie qui divise les quatre îlots rectangulaires de dimension (106 x 78) m<sup>2</sup>, dont chacun dispose de 8 parcelles de surface égale 1100 m<sup>2</sup>.

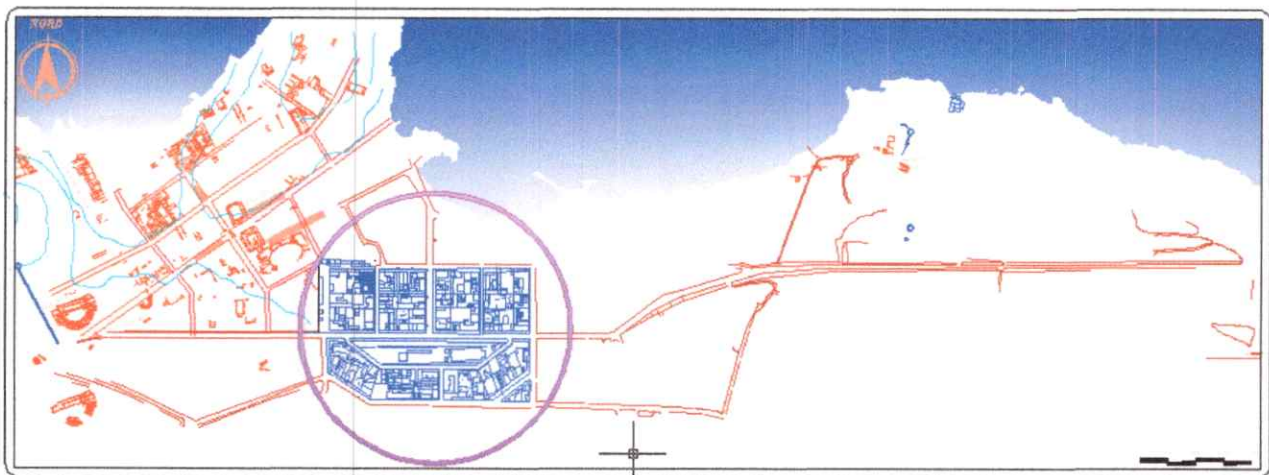


Figure III-9 Carte Tipaza époque française (PROJET DEMENCHY)

## CAS D'EUDE

**En 1861** : une croissance urbaine vers le Nord-Ouest par la construction de l'îlot industriel (chaix trumeaux).

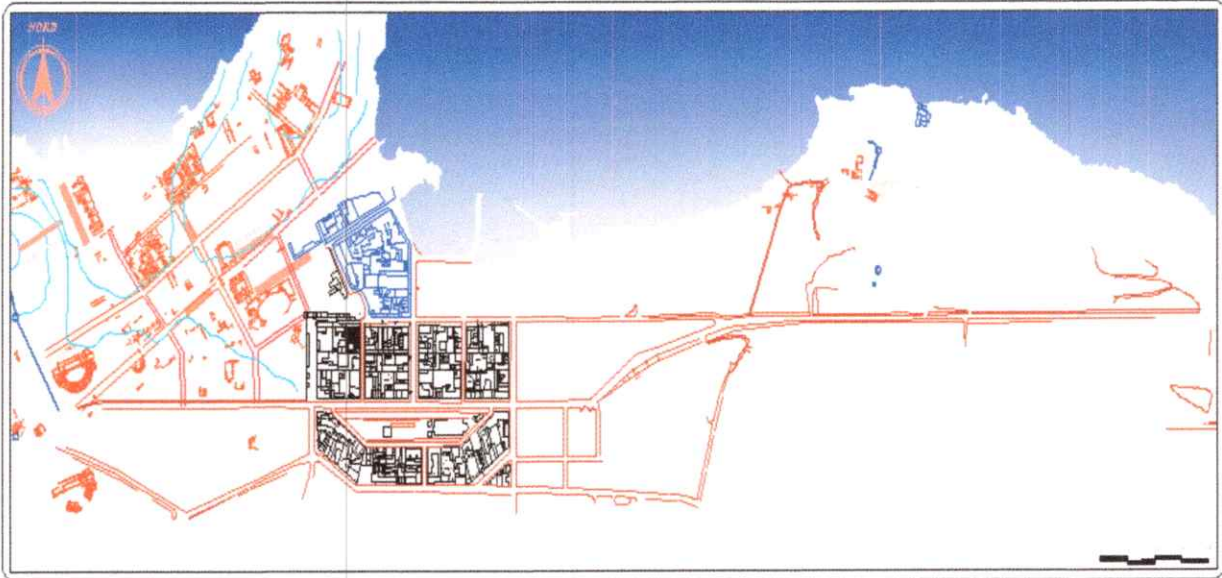


Figure III-10 Carte Tipaza 1861

**En 1925** : le noyau ancien de TIPAZA avait connu un développement de réseaux routiers reliés aux différentes directions grâce à ce développement, l'extension vers le Sud-Ouest se concrétise par un îlot «Bourgade» comprenant une quinzaine de bâtiments a vocation administrative.

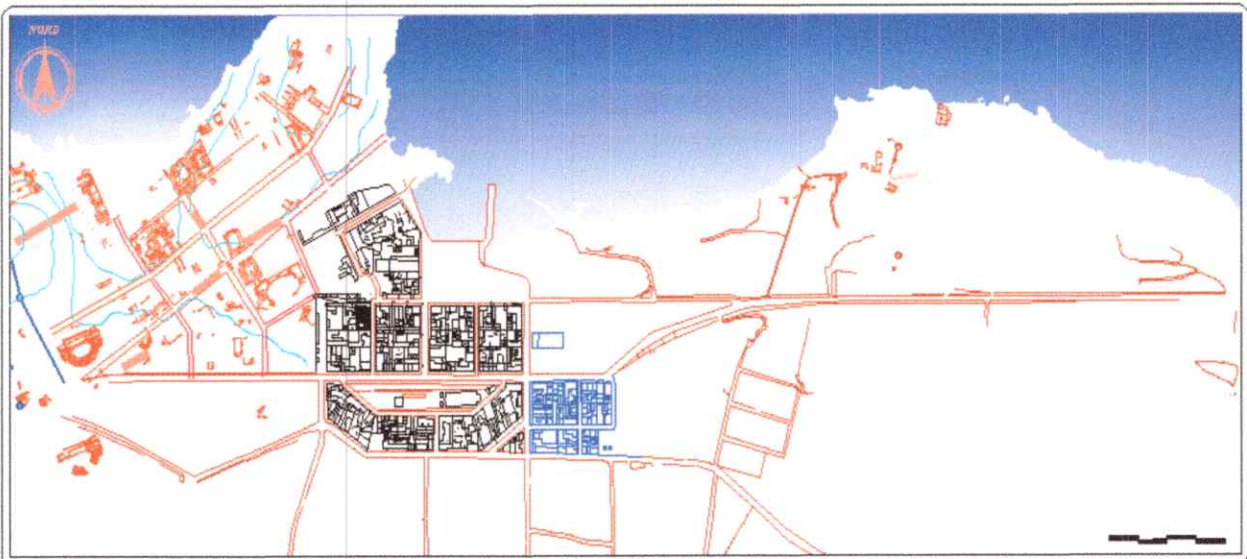


Figure III-11 Carte Tipaza 1925

**En 1948** : l'aménagement d'un nouvel îlot du noyau qui marque une 2eme extension vers l'Est, et une continuité de l'axe Nord-Sud.

## CAS D'EUDE

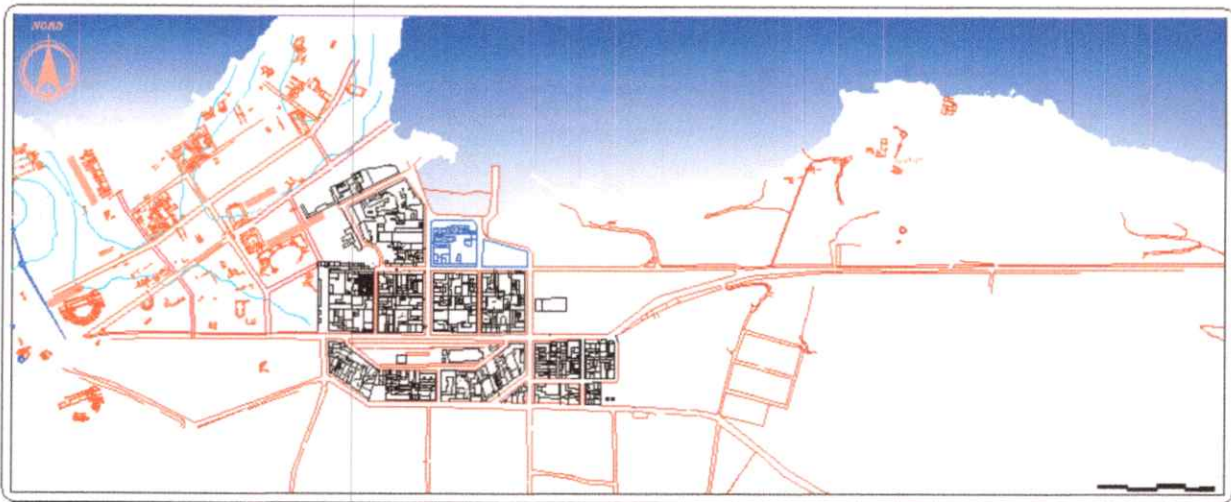


Figure III-12 Carte Tipaza 1948

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

**De 1959 à 1962 :** pour les raisons politiques, TIPAZA est passée du mode de croissance continue au mode discontinu la construction d'une cité de regroupement Oued Merzou (quartier musulman) dans la partie Sud, cette cité sera caractérisée par une rupture totale par rapport au noyau de la ville. La marginalisation de cette dernière entité est flagrante

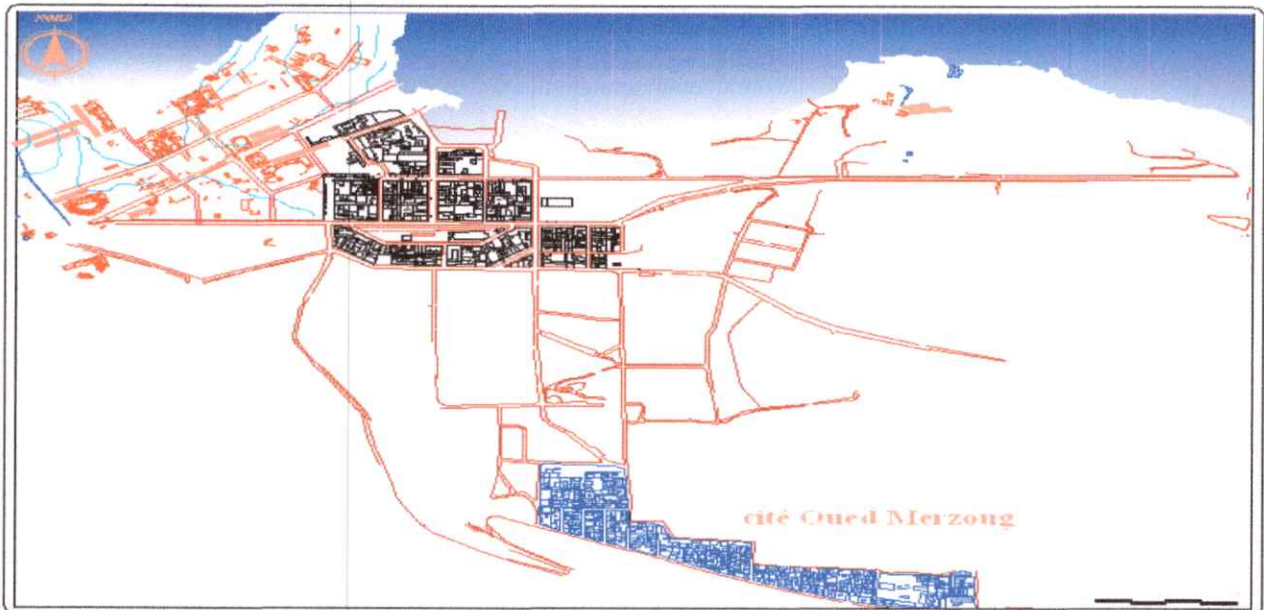


Figure III-13 Carte Tipaza de 1959-1962 (Cité oued Merzoug)

### III.1.2.9 Époque post Indépendance : de 1984 à nos jours :

(Classement de la ville de Tipasa en tant que chef-lieu de wilaya en 1985)

-à partir de 1962 jusqu'à 1984, la ville de TIPASA a connu une expansion qui avait donné deux formes d'extensions distinctes : Une densification des Ilots à l'intérieur du village .Les cours intérieures ou les jardins avaient constitué une véritable réserve foncière qui a été franchie par des chemins d'accès.

Figure III-14 Carte Tipaza de 1959-1962 (Cité oued Merzoug)

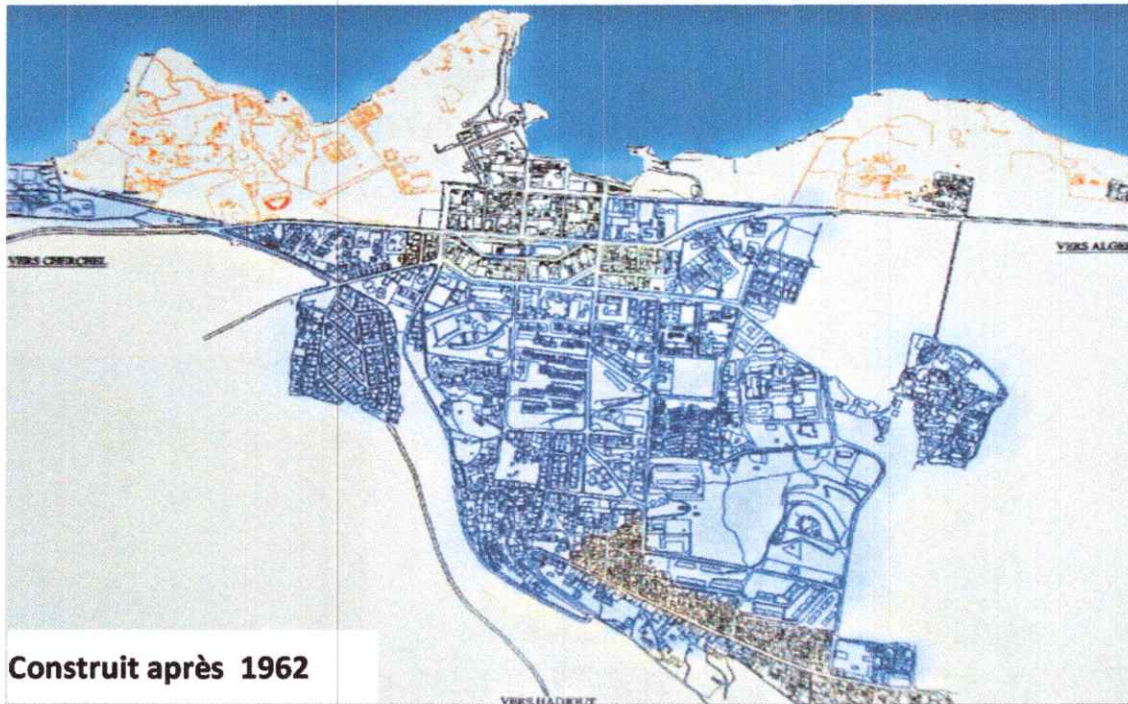


Figure III-15 Carte Tipaza post indépendance

### III.1.3 Synthèse :

- Après l'analyse du processus de formation et de transformation de la ville de Tipaza, on a pu faire ressortir les mécanismes qui ont présidé à son processus de formation et de transformation, de manière à identifier les différentes logiques de croissances de cette dernière :

#### **-1ère phase de croissance**

**(Période romaine) :** - Le développement de la ville romaine s'est fait suivant deux axes principaux le cardo et le decumanus

#### **-2eme phase de croissance (période française) :**

-dans le noyau colonial on peut identifier une logique d'organisation qui se caractérise par :

- Un module qui se dédouble de part et d'autre du parcours matrice et un autre module qui se dédouble vers les parcs, d'où les sous-entités, ce qui produira l'unité de base du dédoublement qui va s'opérer sur l'extension.

## CAS D'EUDE

- Le dédoublement des sous-entités jusqu'à la production d'une entité finie qui sera considéré comme l'entité achevée.
- Une structure urbaine claire intégrée à la structure territoriale et naturelle, c'est à dire des limites naturelles portées par un parcours territorial, et au croisement des deux parcours matrices et d'implantation on retrouve la configuration de l'espace public majeur de la ville (qui a des proportions monumentales).
- Une répartition cohérente et hiérarchisée d'activités, d'équipements et de l'habitat.

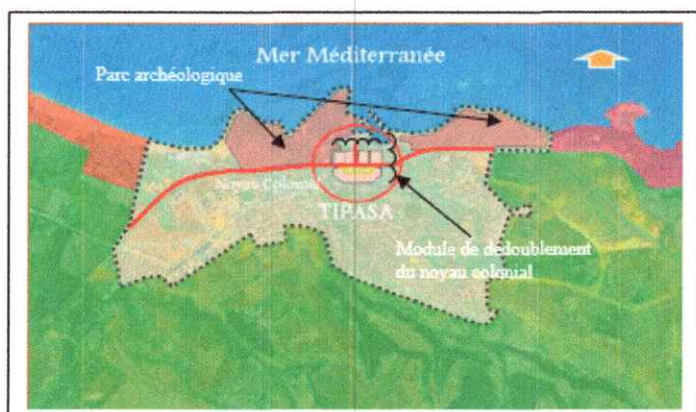


Figure III-16 Logique de croissance du noyau français

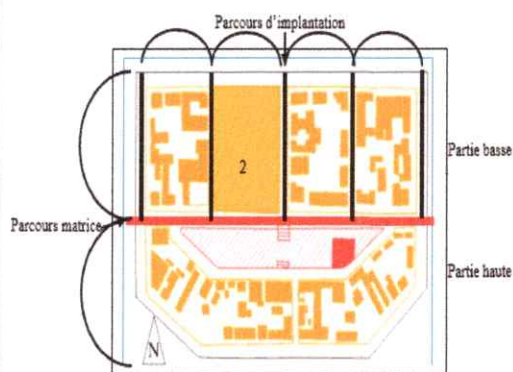


Figure III-17 Logique de croissance période française

### -3ème phase de croissance (période post colonial) :

" L'urbanisation de cette seconde moitié de siècle change encore plus radicalement le paysage ; le volume des constructions, leur mode d'implantation, les techniques utilisées marquent une rupture. Les urbanisations récentes semblent échapper à la logique des villes traditionnelles<sup>35</sup>..."

-la croissance du tissu urbain post indépendance s'est fait d'une manière incontrôlée, il s'agit d'additions successives d'opérations ponctuelles, parfois en grandes opérations de logements ou d'équipements et parfois, ce sont des interventions tout à fait ponctuelles d'édifices juxtaposés sans qu'il y ait une cohérence d'ensemble préalable.

Malgré le fait qu'il n'y a pas eu de stratégie de gestion de la croissance urbaine, nous avons pu identifier une logique de dédoublement issue du module de base précédent, et qui va se déployer de cette manière :

<sup>35</sup> :354 : Philippe panerai, analyse urbaine, Édition barzakh, Alger, page 07.

## CAS D'EUDE

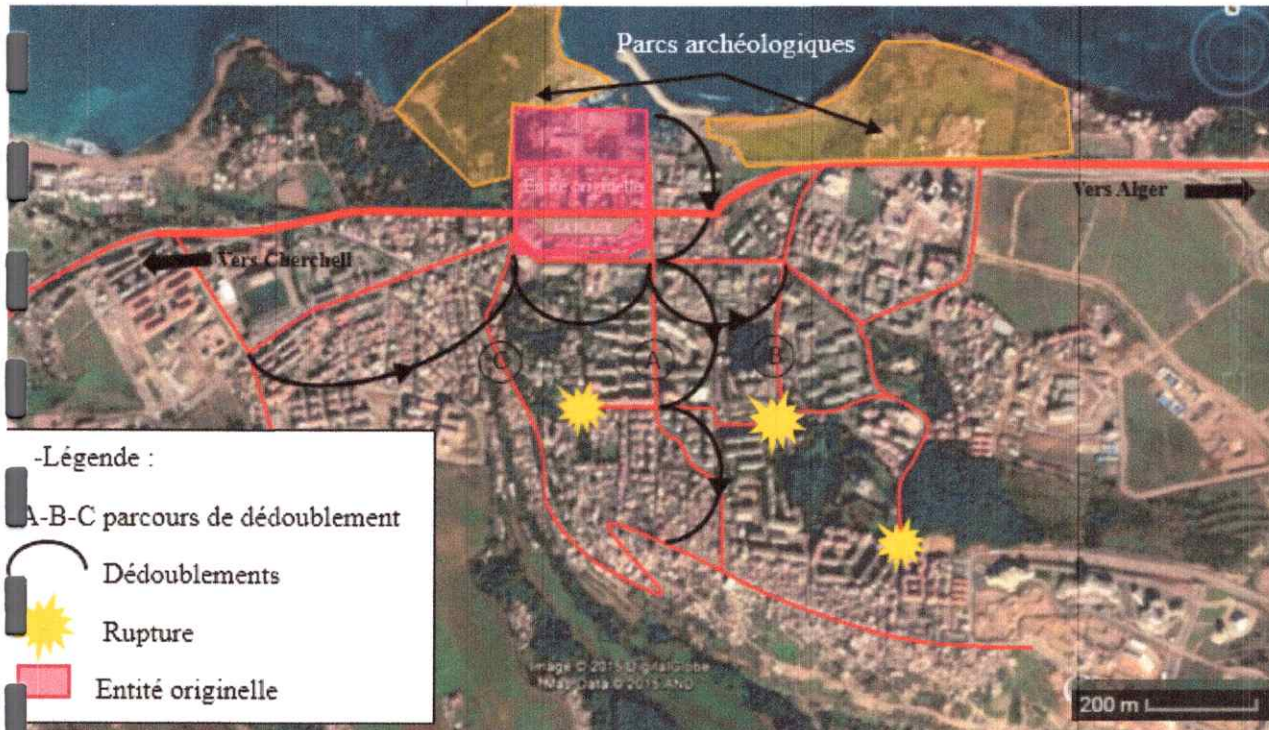


Figure III-18 schéma de synthèse de l'évolution de tipaza (logique de développement)

L'entité originelle se dédouble en deux fois vers le sud ainsi que vers l'est et l'ouest, les axes de dédoublement sont clairement identifiables à l'ouest, l'est et au sud du noyau central. Ils sont prolongés par des parcours dont les figures urbaines sont inachevées ou à l'état naissant. Les lignes fortes du relief ont orienté et conditionné cette ossature.

**L'approche l'urbaine :**

**III.1.4 structure urbaine de la ville**

L'analyse structurelle d'un territoire de projet doit s'appuyer sur une approche dynamique qui permet de comprendre les mécanismes de réorganisation permanente de l'espace, quel que soit son rythme.

Cette analyse doit amener à mieux cerner les composantes et les variables de l'espace considéré, en vue d'une définition pertinente du cadre du projet de renouvellement urbain

En s'appuyant sur la méthode de Kevin Lynch dans son livre l'image de la cité nous allons identifier les limites-les voies- les quartiers –les nœuds –les points de repéré (portes et places)

Suivie par une lecture du cadre bâti afin d'arriver à déterminer le plan de structure de la ville.

**III.1.5 Les limites :**

*D'après Kevin Lynch\_ les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaire, rivages, tranchées de voies ferrées limites d'extension, murs, elles servent de références latérales plutôt que d'axe de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières plus ou moins franchissables, qui isolent une région d'une autre, ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se rejoignent l'une à l'autre.<sup>36</sup>*

Dans la ville de Tipaza on a pu identifier les deux types de limites ou d'obstacles :

On trouve des limites naturelles franchissables comme la montagne et les terrains agricoles donc sont des contraintes et on trouve des limites naturelles infranchissables comme la mer et les ruines donc sont des servitudes. On trouve aussi des limites artificielles franchissables comme les axes structurants –l'axe centralisant qui mène vers la cité oued Merzoug.

-L'axe de transit qui est l'axe de périphérie de la ville et la route nationale n11



Figure III-19 l'axe RN11

<sup>36</sup> L'image de la cité : Kevin Lynch



## CAS D'EUDE

### III.1.6 Les voies :

D'après Kevin Lynch les voies sont les chenaux le long de quel l'observateur se déplacer habituellement occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies métropolitaines, des canaux, des voies de chemin de fer .pour beaucoup de gens, ce sont les éléments prédominants de leurs images .les gens observent la ville quand ils y circulent et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relation le long de ces voies.

#### III.1.6.1 Au niveau du noyau colonial :

On retrouve un système hiérarchisé par ses dimensions et son couvert végétal. Dans la partie basse du noyau, la trame est orthogonale. Dans la partie haute du noyau, le système est en boucle qui contraste avec le reste du tissu et qui met en évidence la place centrale.

Sont hiérarchisées comme suit:

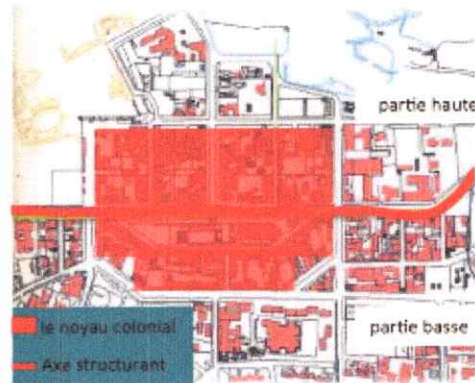


Figure III-20 le noyau colonial

#### III.1.6.1.1 Axe structurant :

-C'est la RN11, elle relie Alger à Cherchell et donne à la ville un caractère de transit rassemblant un flux important surtout en période estivale.

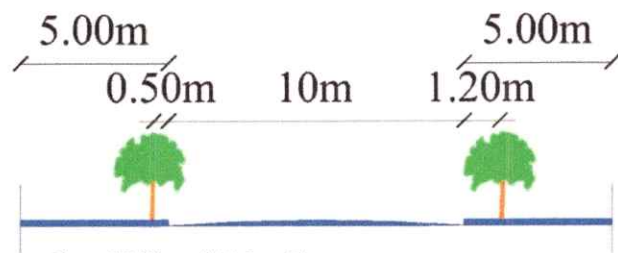


Figure III-21 le profil de la rn11

-Son tracé fut déterminé par la topographie du site.

-Il divise la ville en deux pôles :

- le pôle touristique culturel : le port, les parcs archéologiques
- le pôle administratif et résidentiel

#### **Paroi Nord :**

Elle se compose d'une partie végétale et d'une autre qui comprend les habitations qui ne dépassent pas le R+2.



#### **Paroi Sud:**

Elle se compose du mur de Soutènement de la place.

-La RN11 présente un axe dont la chaussée est de 7 à 11m, avec deux trottoirs de part et d'autre de 5m mise en valeur par l'implantation des arbres à 2m du bord de la chaussée.

## CAS D'EUDE

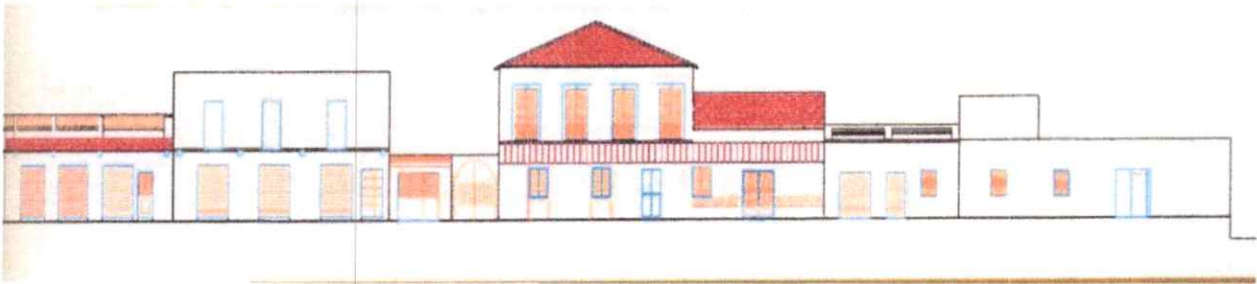


Figure III-22la paroi Nord de la RN11

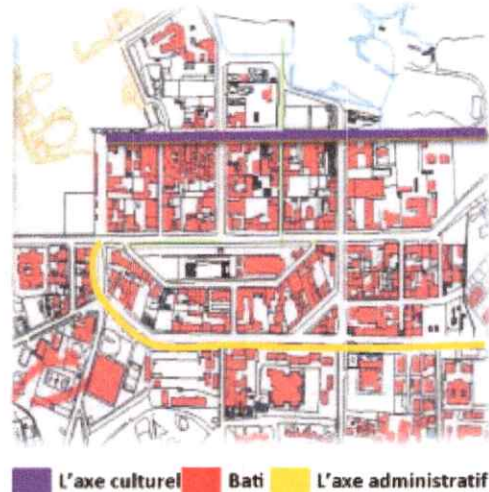
### III.1.6.1.2 Axe culturel :

Il permet l'accès aux deux parcs archéologiques.  
Il doit son appellation à la présence de plusieurs équipements comme le musée, l'îlot artisanal, les thermes.

-Il se compose de deux parois :

Une paroi maritime et une autre urbaine

-cependant il manque d'animation sauf dans sa piétonne.



partie

Figure III-23 axes de la ville



Figure III-24 partie piétonne

#### **A-Partie piétonne**

Cette rue piétonne a un caractère touristique par la présence de restaurants de boutiques de souvenir et permet l'accès au parc archéologique ouest

#### **B-Partie mécanique :**

Composée de quelques équipements administratifs comme l'hôtel de police, la gendarmerie nationale. La paroi maritime et composée d'un terrain vague qui offre une vue sur le parc archéologique

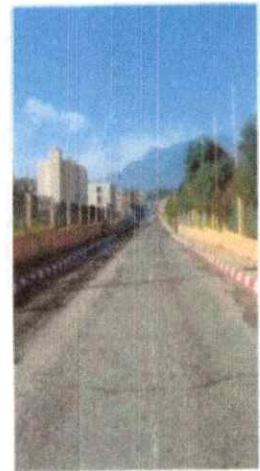


Figure III-25 partie mécanique

### III.1.6.1.3 Axe administratif :

Ancien chemin emprunté par les écoliers, il se situe sur l'emplacement du rempart antique. Cet axe matérialise la limite entre le noyau colonial et le noyau post colonial, il se caractérise par la présence d'équipements administratifs (le siège de la wilaya, le tribunal, gendarmerie...etc.)



"Figure III-26 tribunal de tipaza

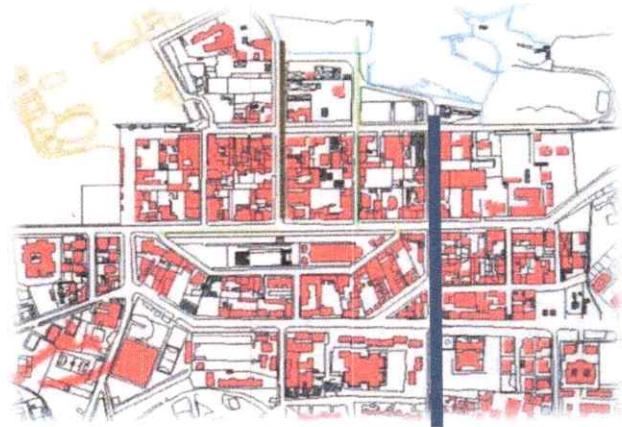
## CAS D'EUDE

### Ancien axe de croissance :

Issu du premier tracé colonial de 1854, il constitue les limites du noyau colonial. Il permet de relier le noyau colonial avec les extensions actuelles.

Cet axe favorise la relation entre le port et la nouvelle ville.

La rue mesure 16m de large avec une chaussée de 08m, et deux trottoirs de part et d'autre de 4m.



■ Bâtie

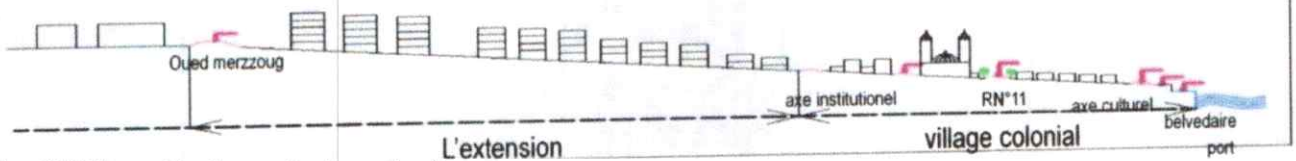


Figure III-27 Coupe schématique sur l'ancien axe de croissance

### III.1.6.1.4 Rue de la marine:

Elle figure dans le plan de DEMONCHY de 1845 pour articuler la place du marché à la place d'armes et aujourd'hui elle articule la ville à la mer c'est une rue de 20m de largeur avec un trottoir de 5m de part et d'autre marqué par une implantation d'arbres à 2m du bord de la chaussée.

Le rez-de-chaussée des constructions donne sur la rue réservée aux activités de commerce avec un gabarit qui ne dépasse pas le R+1.

La rue matérialise l'axe de symétrie du noyau colonial avec une perspective de la place vers la mer

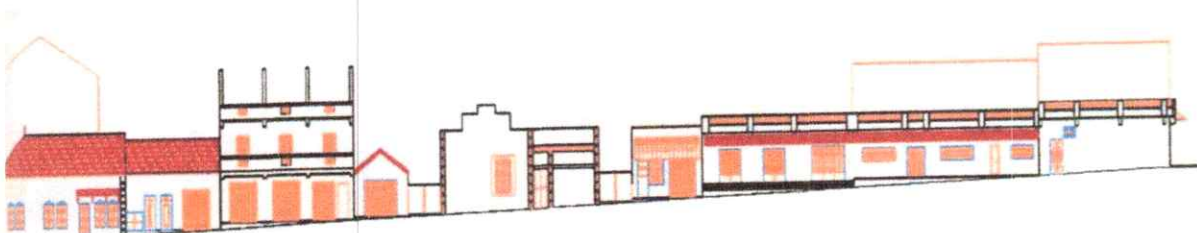
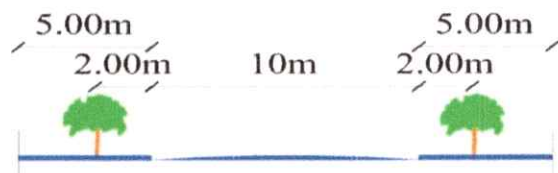
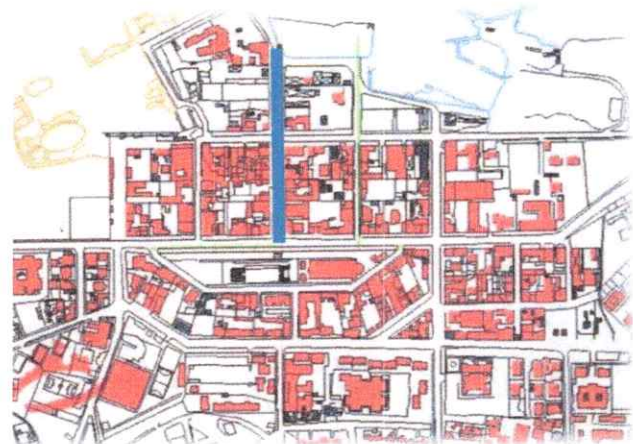


Figure III-28 Coupe schématique sur l'ancien axe de la rue de la marine

## CAS D'EUDE

### III.1.7 Les nœuds :

Ce sont des jonctions de voies où l'on doit prendre des décisions (de direction notamment, mais aussi de mode de transport : ainsi les stations de métro, les gares sont des nœuds), contrainte qui rend les voyageurs plus attentifs (et donc plus sensibles à ce qui est placé là).

La force de l'impression visuelle faite par les nœuds dépend de la vigueur de leur forme, de la clarté des liaisons entre les différentes voies et de la particularité des bâtiments qui sont là



•les nœuds principaux :

À l'entrée et la sortie de la ville, ils permettent l'accès à la ville ainsi que l'orientation vers plusieurs directions en dehors de la ville.



•Les nœuds mineurs :

À l'intérieur de la ville, ils marquent l'intersection des axes de circulation majeure dans la ville

### III.1.8 Les points de repères :

- « Les points de repère sont des éléments construits de bâtiments exceptionnels ou monuments caractérisés par une forme particulière qui facilite leurs identifications peuvent être des places, carrefour, square... »

-la ville de Tipasa représente plusieurs éléments de repères est qui sont : La mosquée, la place des martyrs, la mairie, l'église le port



Figure III-29les points de repère

### III.2 Lecture du cadre bâti :

#### III.2.1 Lectures Des Gabarits

- Le site présente une Morphologie générale diversifiée.
- La dominance des gabarits moyens du RDC à R+2 répartis sur l'ensemble du site
- Le bâti à gabarits égale ou supérieur à R+2 se situe particulièrement le long de la rue des écoles et cite des 200 Logements et HAI EL GHARB
- Les entités (noyau de la période française, quartier HLM, Oued Marzoug, Hai Gharbi. ...) sont en rupture morphologique les uns par rapport aux autres

#### III.2.2 ÉTAT DE BÂTI

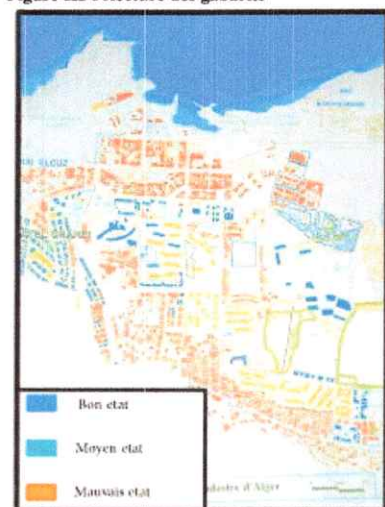
- Tipasa comporte un bâti aux gabarits multiples variant de RDC à R+2

Le bâti en bon état le gabarit(R+2/R+5) le bâti en moyen état le gabarit (R+1)/(R+2) le bâti en mauvais état le gabarit RDC  
Et elle souffre d'une dégradation et de vétusté inquiétante de son bâti au fait de l'ancienneté de certains de ses bâtiments.

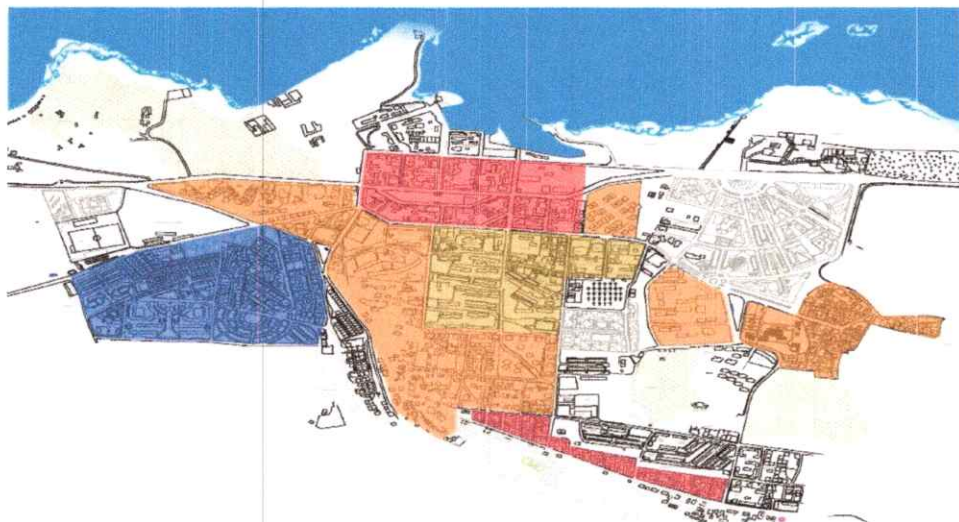
Environ 80 % du bâti est construit au cite Oued Marzoug et village Colonial de Tipasa varie entre moyens et mauvais états. 55% du tissu représente le bâti vétuste, sur l'ensemble du site.



Figure III-30lecture des gabarits



#### III.2.3 LES TYPES DE TISSUS EXISTANTS A TIPASA :



- Tissus organiques (selon la topographie du cite)
- Trame non régulière, implantation non alignée, occupation lâche.
- Trame orthogonale du noyau colonial.
- Extension de la ville coloniale : trame régulière, mais implantation lâche et non régulière.

## CAS D'EUDE

### III.2.4 Bâti et non bâti :

#### ***Synthèse***

faible densité du bâti  
notamment dans le  
tissu postcolonial.

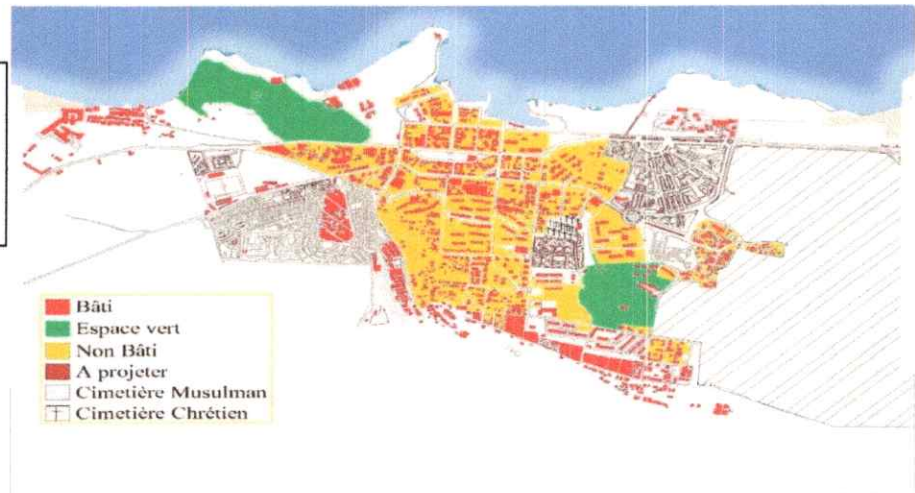
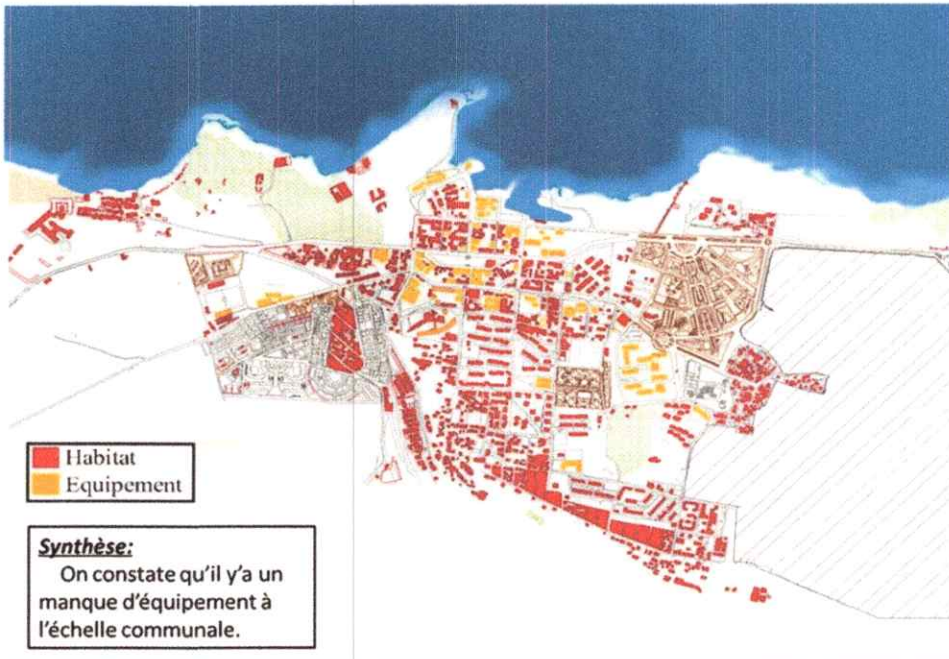
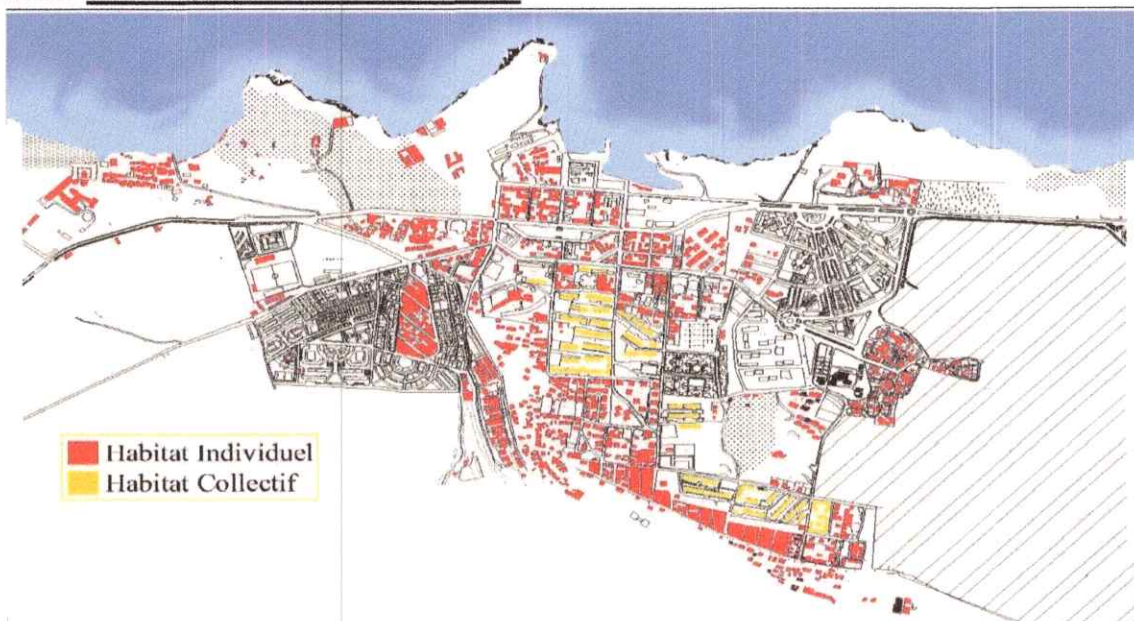


Figure III-31 état du bâti et non bâti

### III.2.5 TYPE DE BÂTI



### III.2.6 TYPOLOGIE DE L'HABITAT



**Synthèse:** prédominance de l'habitat individuel dans la ville.

### III.2.7 Synthèse du cadre bâti :

La prédominance de l'habitat, plus précisément de l'habitat individuel à l'échelle de la commune de « Tipasa ».

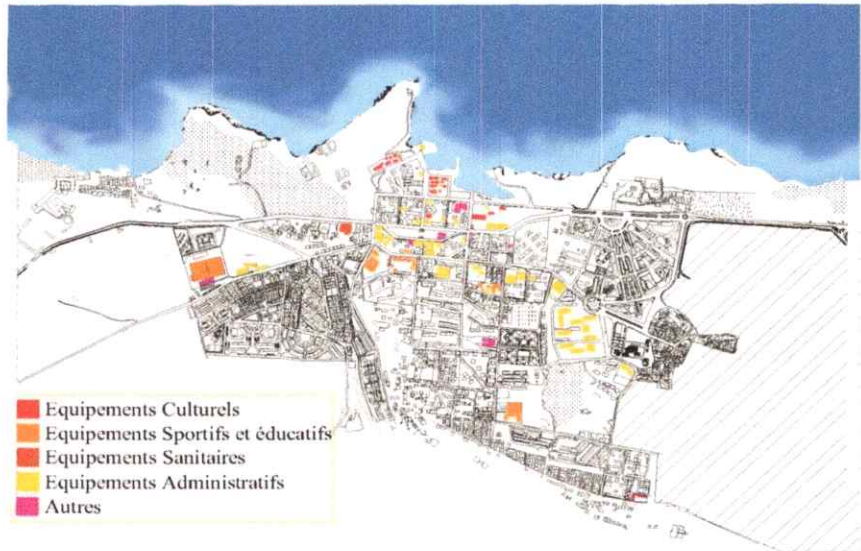
- Le manque d'équipements sportifs et éducatifs.
- Concentration d'équipement administratif sur le même axe ; la route des écoles.
- Faible densité, notamment dans le tissu de l'après-guerre.
- Sa vocation : résidentielle et touristique.
- Rupture entre le quartier et la mer.
- Manque ou absence d'aire de détente et de loisir.

### III.2.8 Les équipements :

-un équipement est un ensemble de biens appartenant à des organismes et institutions, publics ou privés fixes ou mobiles, destinés à permettre l'exercice d'une activité ou d'une fonction.

- Dans cette partie, nous allons localiser les différents équipements présents dans la ville de Tipaza (Voir figure)

- Autrefois dans les villes, les équipements étaient hiérarchisés et distribués avec une certaine répartition stratégique ; on peut voir cela dans le noyau colonial.



Aujourd'hui et avec le développement important qu'a connu la ville de Tipaza ; on retrouve dans ces extensions des taches d'équipements qui ne sont pas judicieusement repartis dans la trame urbaine, c'est ce qu'on appelle le phénomène de zoning monofonctionnel.

## III.2.9 Découpage des ilots :

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

- Dans un premier lieu nous avons identifié le tissu romain (parcs archéologiques).
- Un découpage géométrique des ilots.

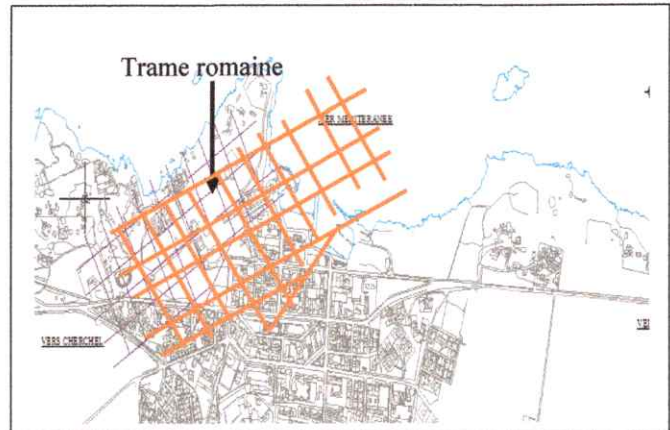


Figure 33 carte de découpage romain

- En deuxième lieu nous sommes passés à l'analyse du tissu colonial français (le noyau central) :

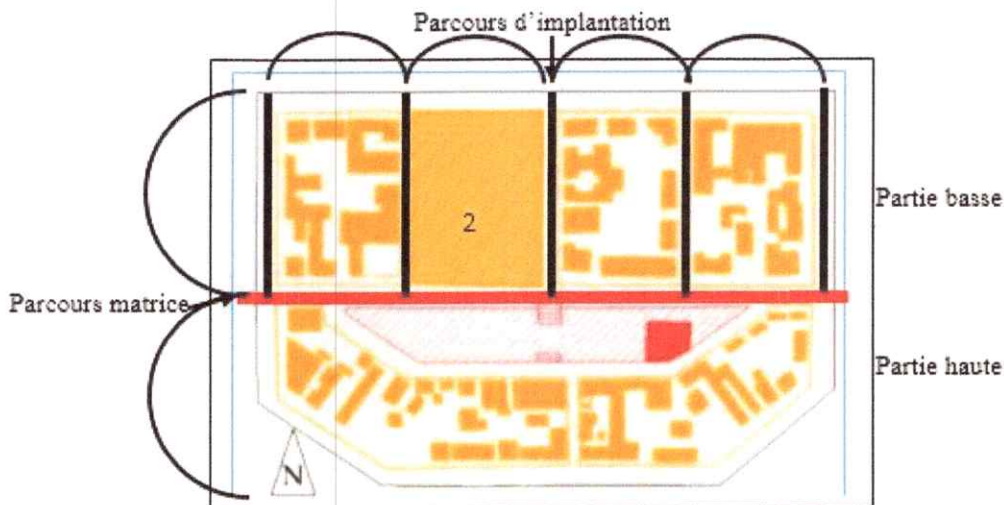


Figure 34 carte du noyau colonial français

- Au niveau du noyau originel nous constatons qu'il y a une logique subtile dans le découpage des ilots :
  - La centralisation du parcours matrice et du parcours d'implantation.
  - Deux logiques de division se distinguent :





## CAS D'EUDE

- Partie basse : découpage géométrique donnant lieu à des îlots plus court sur le parcours matrice et plus profond sur le parcours d'implantation ; cela permet d'avoir un maximum d'îlots qui s'ouvrent sur la voie principale. Aussi cette partie est divisée de façon à diffuser la centralité par la démultiplication des parcours d'implantation afin d'avoir un maximum d'ouverture et de commercialité sur le port.
- Partie haute : De forme isométrique qui est liée à la topographie du site et à l'interaction des trames induites du tracé géométrique. C'est comme une barrière orienté vers la place et dont le cadre bâti est explicitement ordonnancé par le tracé géométrique (donnant une impression d'amphi théâtre)
- Nous remarquons aussi que l'axe d'implantation est comme dévier afin que la perspective donne directement sur l'église.

- Une répartition homogène des activités tout le long des voies délimitant les îlots (une mixité fonctionnelle) ; (voir la figure55) nous voyons apparaître les activités au RDC et l'habitat à l'étage. Nous voyons aussi l'évolution du bâti par rapport à l'îlot par exemple ; quand l'îlot donne sur le parcours matrice (voir façade sud figure56) nous voyons apparaître beaucoup de commerces au RDC, et en on retrouve moins sur le parcours d'implantation.

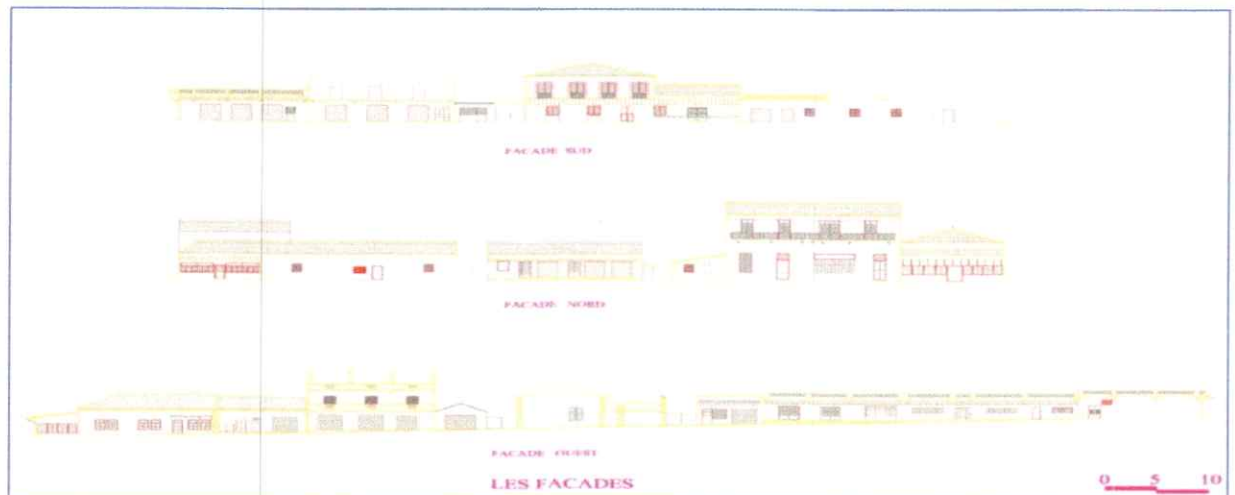


Figure 35 façade nord, sud et ouest de l'îlot 2

## CAS D'EUDE

- Puis en troisième lieu nous avons essayé d'analyser le tissu post colonial et les extensions nouvelles.

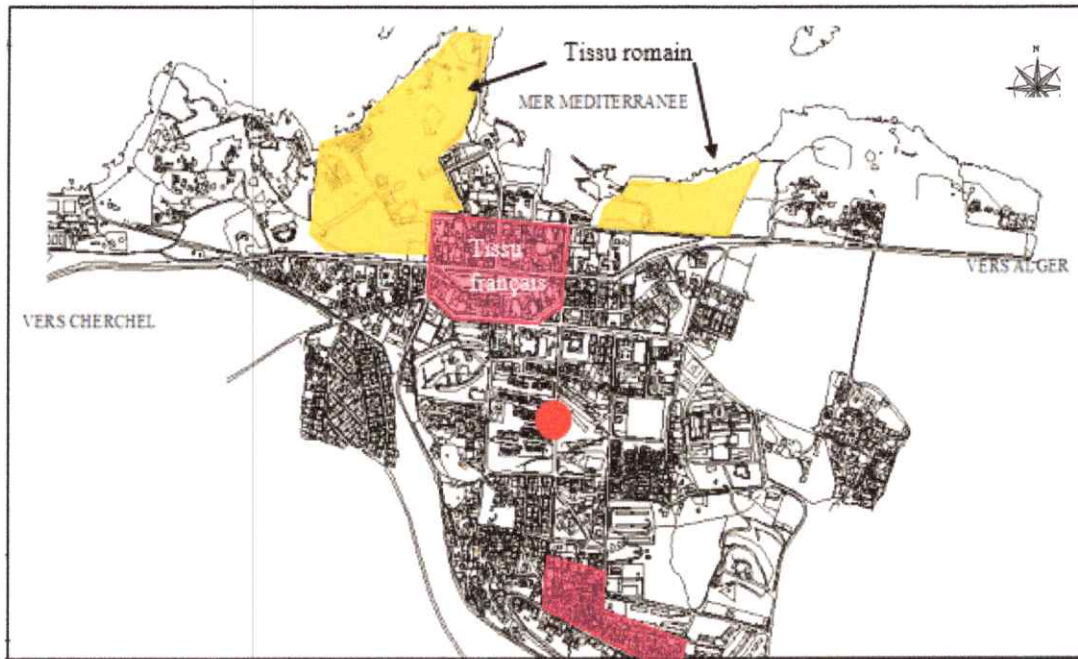


Figure 36 carte des tissus de la ville de tipaza

- Nous allons maintenant nous intéresser à une partie de ce tissu :

- Un tracé irrégulier qui n'a aucun rapport avec le tracé du noyau historique ni avec la mer.
- Absence d'alignements avec les voies
- Aucun dialogue entre le bâti et l'espace public (rue). Beaucoup de terrain ne se caractérise pas par un statut clairement défini.

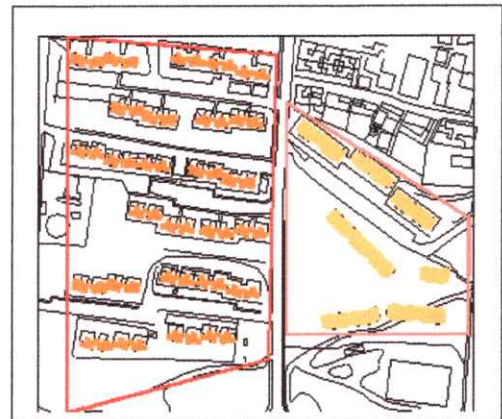
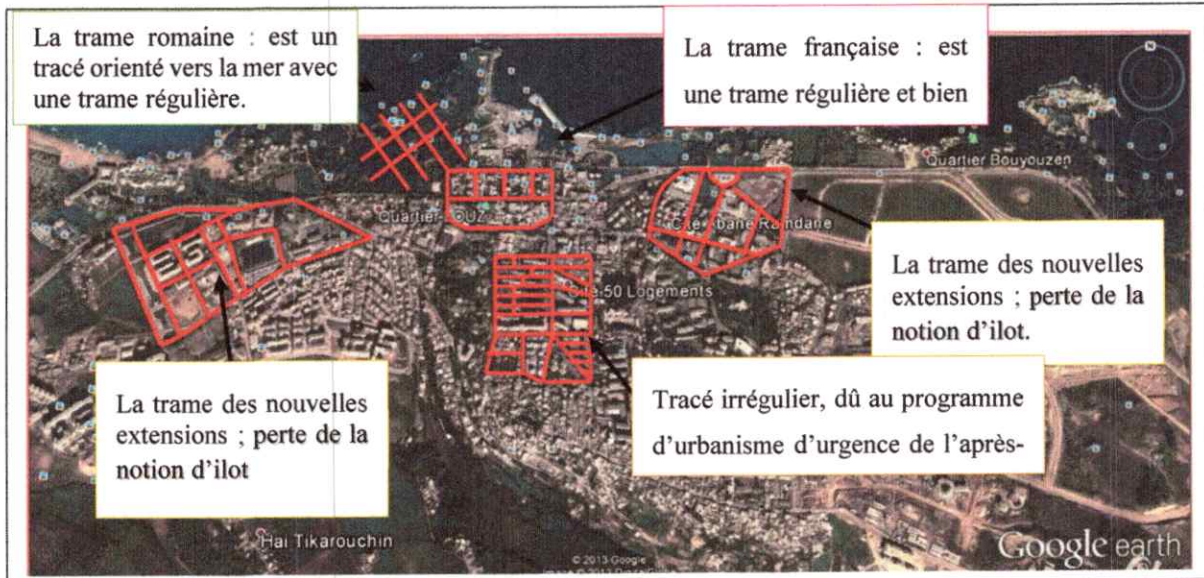


Figure 37 tissu post colonial

- Sur les nouvelles extensions le tissu se déploie comme suit (voir figure 58) :
  - Empiètent sur les terres agricoles.
  - Absence des percées dans les nouvelles extensions.
  - une trame irrégulière (ses percées urbaines ne sont pas orientées vers la mer).
  - l'avènement de l'urbanisme moderne basé sur la typologie de l'immeuble barre.



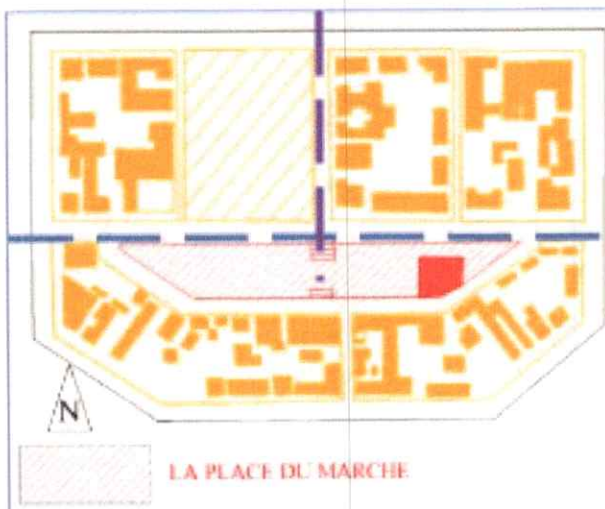
**III.2.10 Les places, jardins et plantations :**

D'après le dictionnaire Larousse :

- Une place est un " Espace public découvert, entouré de constructions, dans une agglomération : petite place de village."
- Un jardin est un "Espace aménagé pour la promenade ou le repos, dans un souci esthétique, et portant des pelouses, des parterres, des bosquets, des plans d'eau."
- Une plantation est un "Arbre ou arbuste en pleine terre."

Après notre analyse des places (voir figure) on remarque :

- Une concentration de places seulement dans le noyau colonial, par contre on ne retrouve aucun aménagement et aucune place dans la partie sud de la ville. (Que des forêts à l'état sauvage)
- La place du marché figure dans le premier plan des génies militaires en 1861 (plan de Demonchy). Les activités les édifices de grande importance (église, mairie, maison des sœurs...etc.) se sont implantées autour d'elle formant un belvédère qui donne directement sur la mer et qui constitue un espace de regroupement, de communication et d'échange.



## CAS D'EUDE

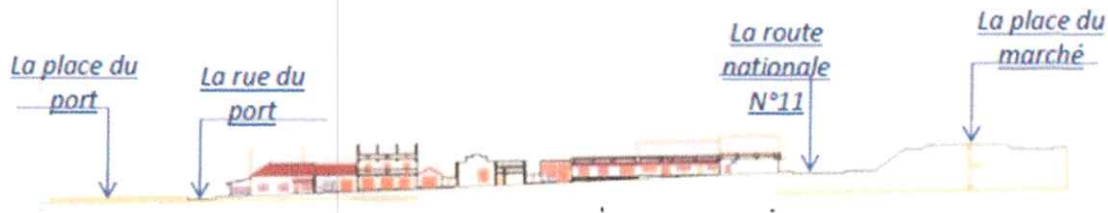


Figure III-40 coupe sur la place du marché

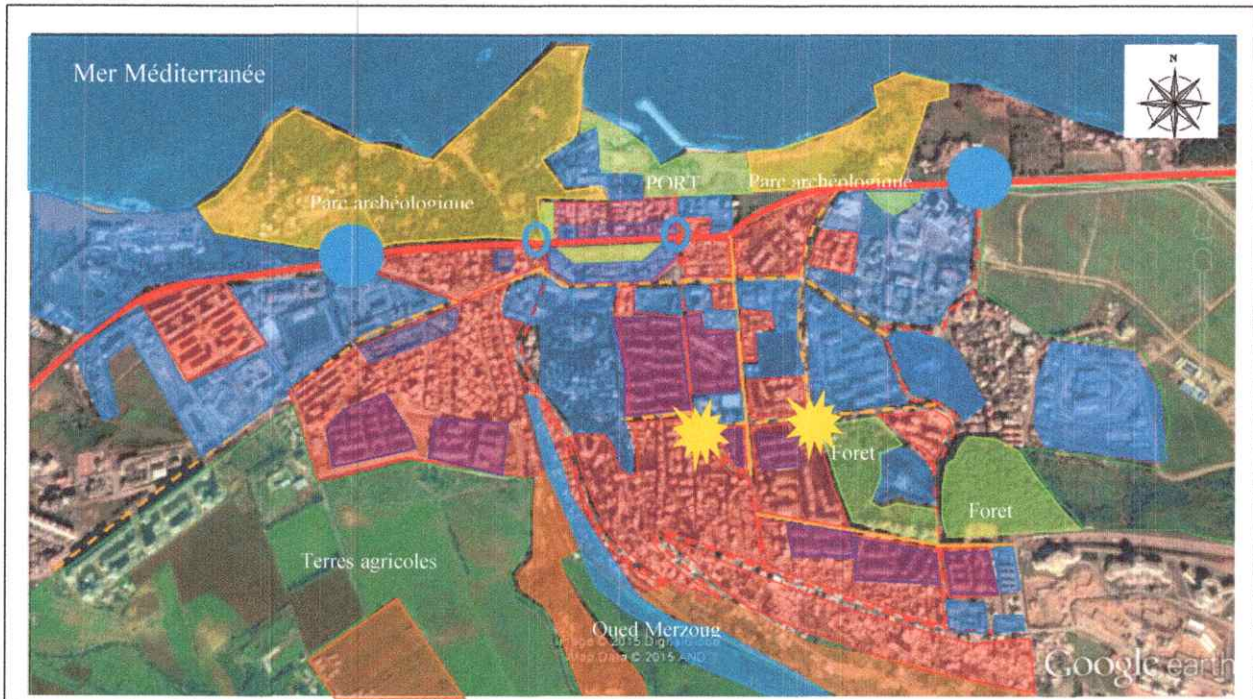
### III.2.10.1.1 La synthèse :













La Structure urbaine désigne la forme urbaine ou son étude (formation, évolution, transformations, strates, structure...).

La morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. Elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des pouvoirs publics.

Les notions voisines de "structure urbaine", "forme urbaine", "morphologie urbaine"... ne sont pas toujours claires et les définitions varient souvent d'un auteur à l'autre.

À travers l'étude morphologique des espaces de communication sociale : **(les rues et les places)**, nous avons vu comment ces éléments structurent la ville en donnant une hiérarchie à celle-ci.



	Entité originelle		Parcours d'implantations		Parcours principaux
	Parcours secondaires		Portes actuels		Anciennes portes
	Zone d'équipements		Zone d'habitats individuels		Terres agricoles
	Parcs archéologique		Place et espace vert		Mer méditerranée

## CAS D'EUDE



Terrain accidentés



Zone d'habitats collectifs

### **III.3 Bilan et diagnostic :**

- La Structure urbaine de la ville reste à définir surtout dans son extension sud.
- Dévalorisation des parcours d'implantation.
- Absence de places publiques et de jardins dans la partie sud de la ville, et manque de figure urbaine achevée.
- Prédominance d'une logique de secteur.
- Un grand nombre de poches vides et de terrains inexploités.
- Un grand nombre d'habitats précaires et illicites.
- Zone portuaire qui ferme la mer à la ville.
- Aucune stratégie de gestion dans la croissance urbaine.

#### **III.3.1 Actions et recommandations:**

Par rapport au constat établi dans lequel nous avons relevé les principales situations relatives à la ville de Tipaza, notre travail consiste à apporter des alternatives. Dans le but principal est d'arriver à une meilleure image sur le plan urbain et architectural, et donc de lui donner son image touristique.



## CAS D'EUDE

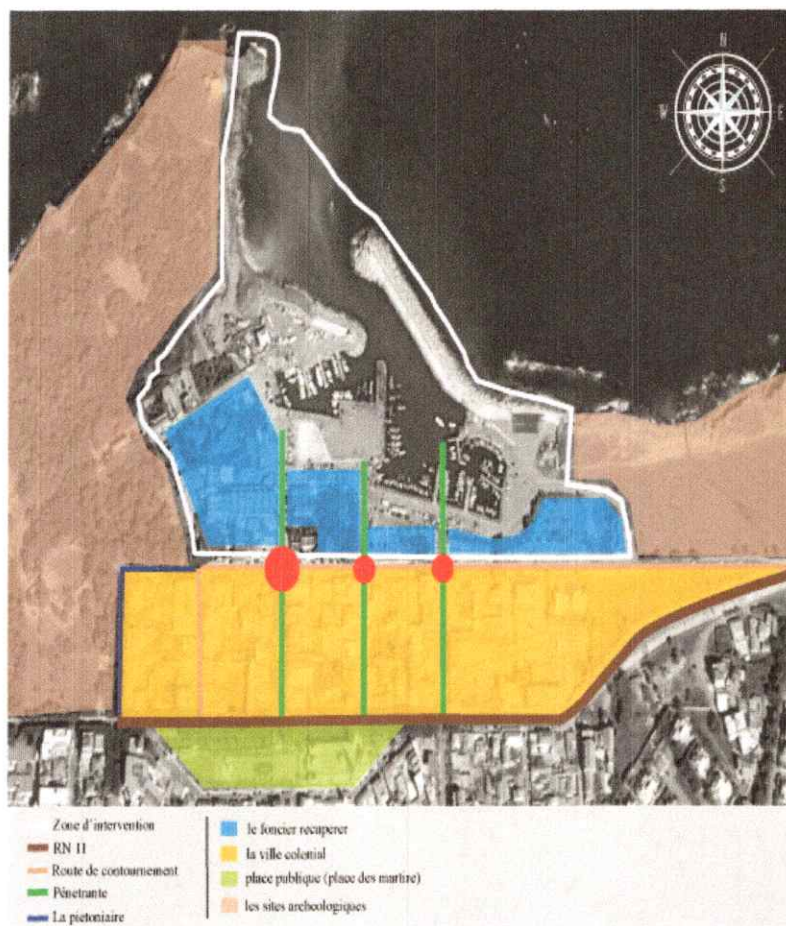
Après avoir identifié les problèmes, à travers une synthèse de la lecture de notre site et afin de répondre à nos problématiques et élaborer un schéma de principe d'aménagement, nous avons opté pour un certain nombre d'actions urbaines, telles que :

- Première intervention :

La récupération des friches issu des constructions vétustes avec la préservation de la structure existante a fin de restructurer la zone portuaire et l'inscrire dans un cadre résidentiel.

- Deuxième intervention :

Consiste à répondre à la Problématique la plus importante qui est de relier la ville a son port : Cette action s'est faite suivant deux axes prenant en considération la topographie du site qui se présente comme suit :



Le village colonial présente un relief à faible déclivité qui organise le tissu urbain en forme de banquette descendente vers la mer cet aspect donne avantage à la relation ville port.

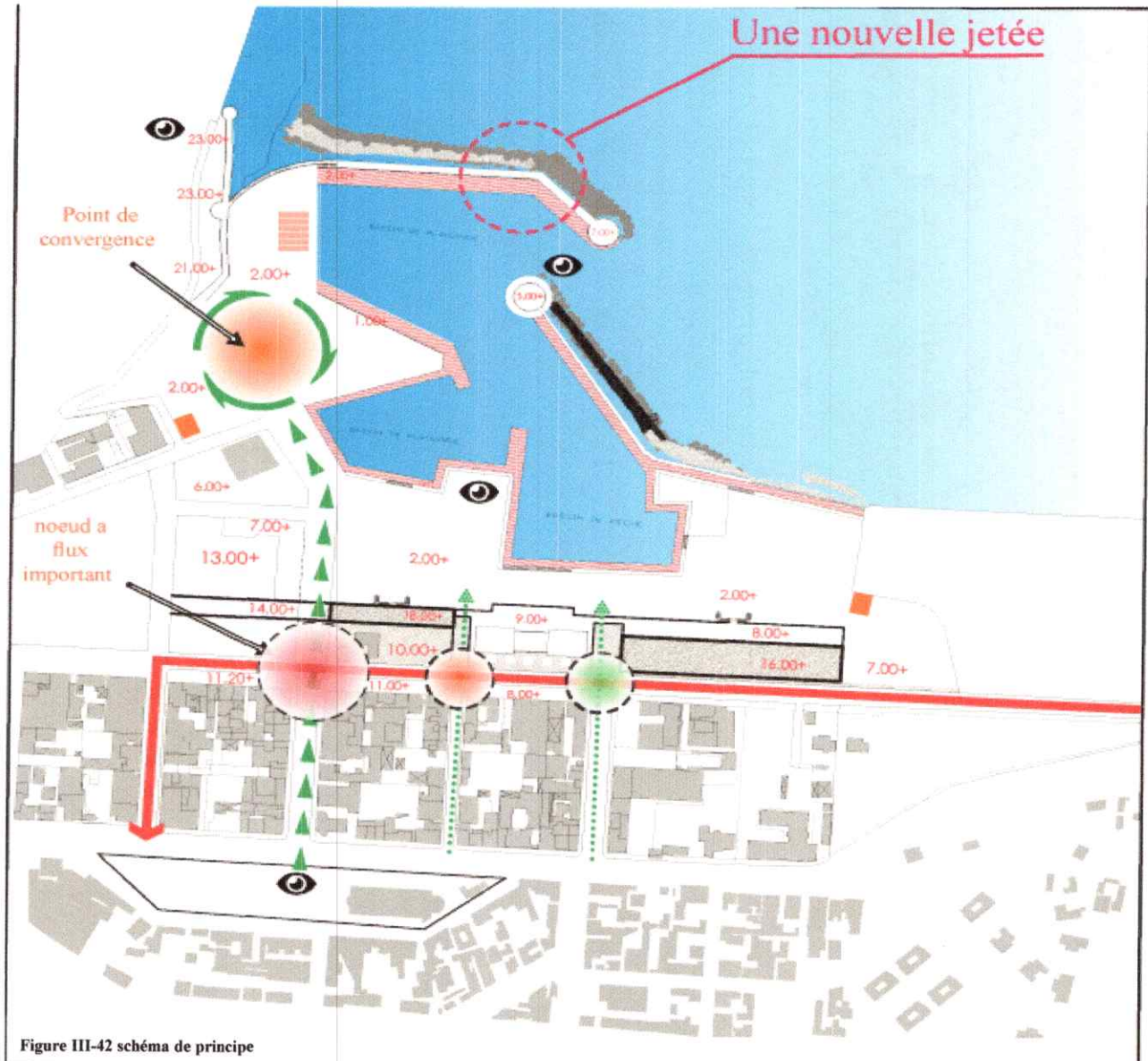
1. Donc Assurer une continuité axiale/linéaire parallèle au front de mer, cette dernière se conjugue en un circuit d'animation ponctuer d'activités et d'évènements créant des séquences phares suivant la voie (Boukhtache Djilali).
2. Renforcer la liaison transversale suivant l'axe des frères Beloundja reliant la place public (place des martyres) avec le port.

Cet axe est un des plus importants de la ville de par sa taille et sa situation il relie deux espaces publics par excellence (place public –port de plaisance) son aboutissement est un

## CAS D'EUDE

point de convergence et une centralité qui servira d'élément de repère (Equipment multifonctionnel à caractère public)

Cette opération va réconcilier la relation de la société avec le port, car il n'existe pas d'activité qui aurait causé une rupture (port industriel ou port militaire) il existe une bonne accessibilité depuis la ville vers le port l'espace du port n'est. Pas interdit au public



- Troisième opération :

La proposition d'une nouvelle jetée afin de protéger la falaise des vents de l'ouest.

- Quatrième opération :

est une des problématiques émergentes du site :

La mise en valeur du patrimoine archéologique



## CAS D'EUDE

Les parcs archéologiques sont relativement délaissés, leur accessibilité du côté de la ville est étouffé et de du côté du port n'existe pas. Il est donc question de les relier et les revaloriser le long d'un circuit touristique menant du parc archéologique est au parc archéologique ouest.

- Cinquième opération :

1- Dans cette étape on va affecter les activités dans chaque îlot qui le correspond le mieux : une grande surface sera consacrée à une galerie commerciale à double niveau qui offrira une diversité de magasins.

La partie proche du bassin de pêche sera réservée pour la pêcherie et les boutiques spécialisées dans les articles de pêche, d'accastillage... La partie centrale accueillera des ateliers d'artisanat et boutique souvenirs.

La dernière partie sera pour différentes activités.

L'étage sera réservé à la consommation cafétéria, restaurant spécialisé en poissons ouvert sur une grande terrasse.

Il était donc question de reprendre toutes les activités commerciales et culturelles présentes au niveau du port tel quel (commerce –restauration- pêcherie –artisanat) et les réorganiser autour de la zone portuaire.

Comme cité précédemment la morphologie du site nous a permis d'exploiter l'entre sols et organiser toutes les activités de commerces en dessous des belvédères créés c'est-à-dire en rapport direct avec les bassins (pêche et plaisance).

2- Une problématique qui revient dans toutes les villes du monde qui est le stationnement, Tipaza n'est pas une exception vu le site sur lequel on travaille, la proximité du centre ancien ainsi que la concentration des réseaux de transports nous mènent à intégrer un parking à étages. Avec l'intégration de commerces au dernier étage afin d'assurer un meilleur accueil.

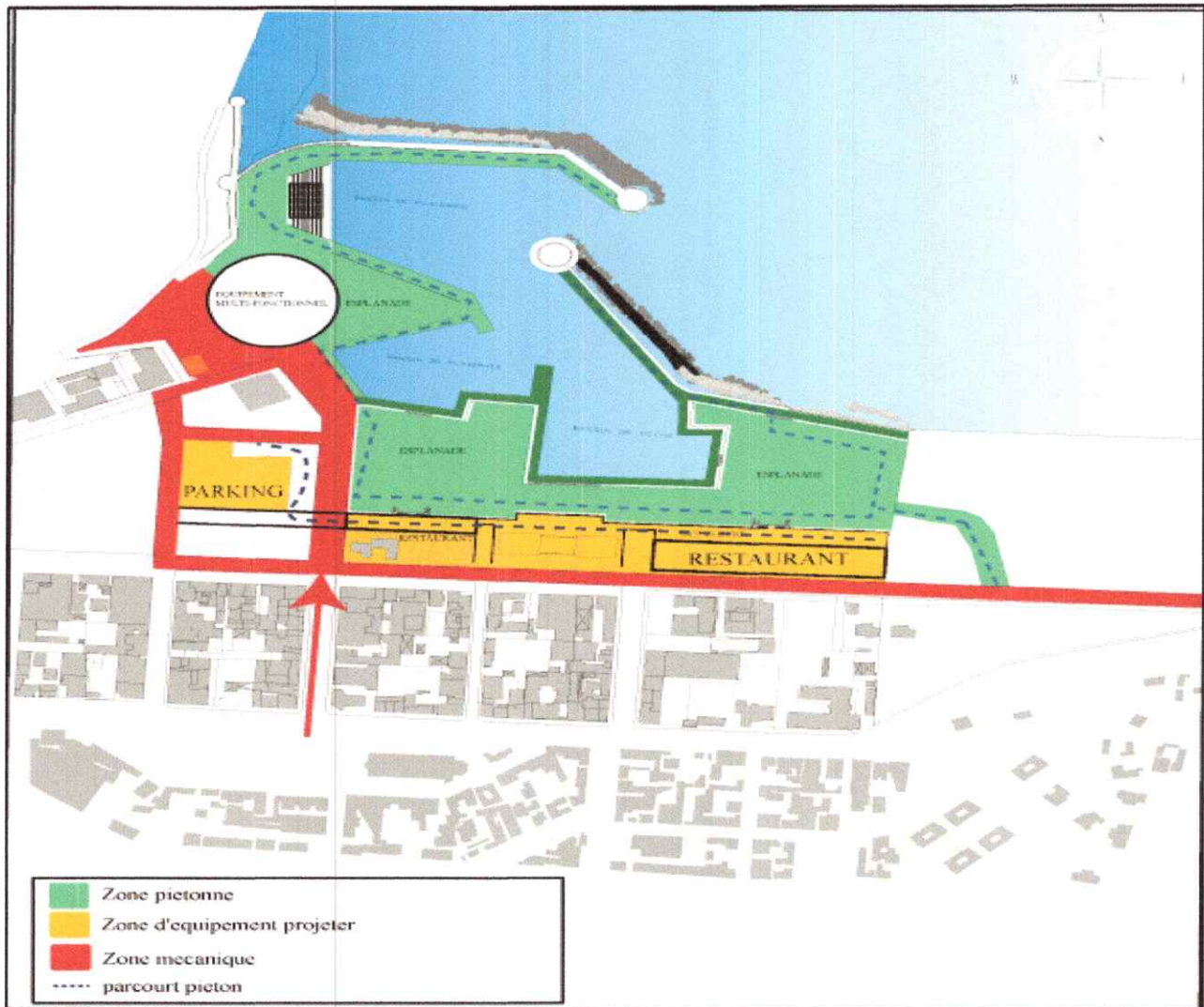
Enfin au niveau des circulations comme le montre la figure ci-dessous :

Nous avons favorisé les promenades et les parcours piétons en permettant une relation visuelle, auditive et olfactive avec le port.

Nous avons mis en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.

## CAS D'EUDE

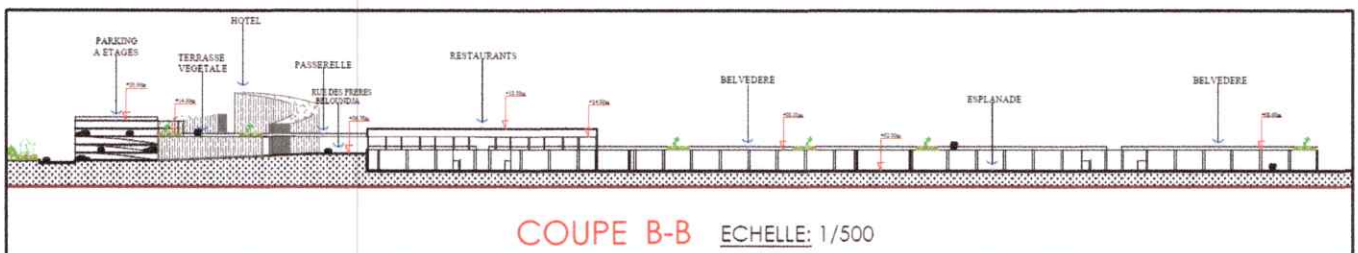
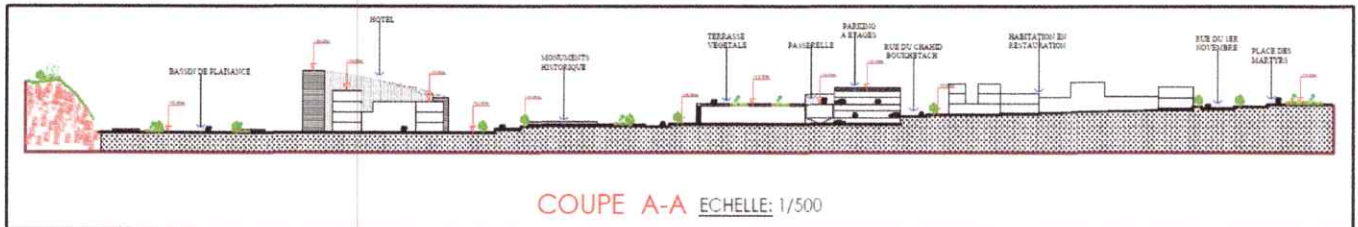
Une boucle touristique ponctuée d'activités et d'évènements prévu pour attirer d'avantage de visiteurs, mais aussi pour créer une nouvelle relation ville-port et proposer aux habitants une nouvelle qualité de vie.



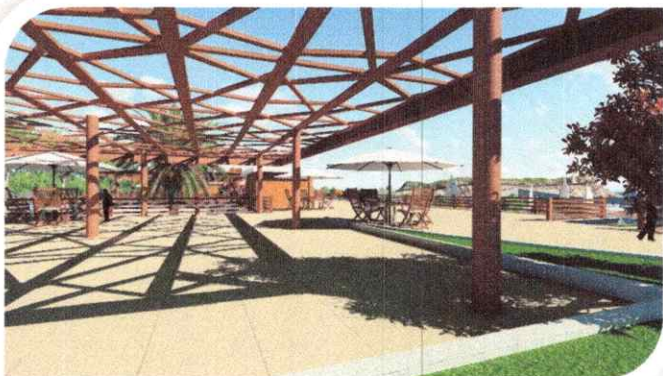
### III.3.2 Plan D'aménagement :

Afin de permettre un meilleur aménagement global de la ville nous avons proposé un plan d'aménagement qui illustre toutes les actions et interventions qu'on a cité plus haut

# CAS D'EUDE



# CAS D'EUDE



RENDU 3D DU PROJET

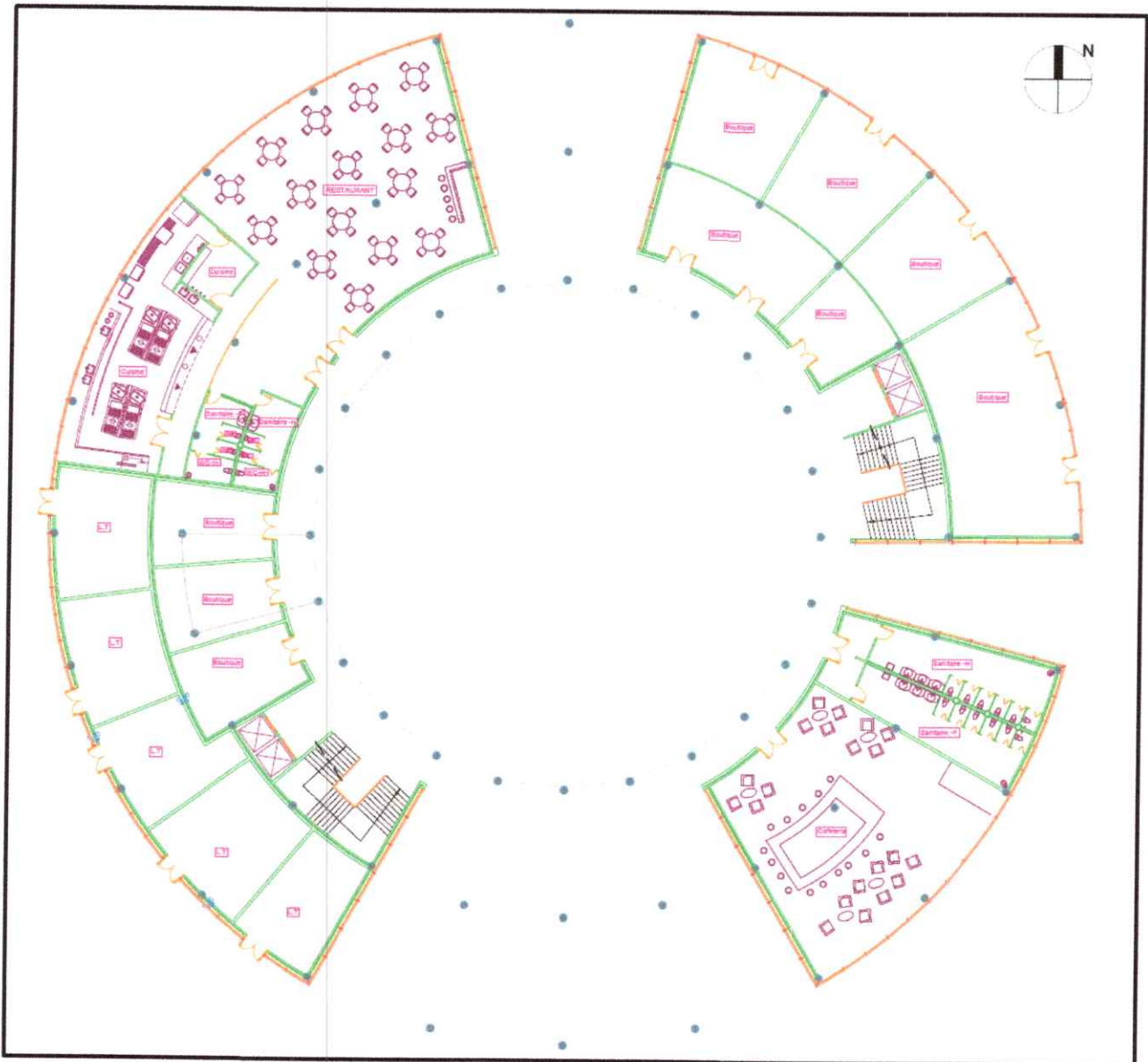
## CAS D'EUDE

**Le volume service :** Au RDC on retrouve des boutiques, des sanitaires et les espaces de consommation organisé autour d'un patio qui servira d'une terrasse public. (Un espace de d'attente)

A l'étage on retrouve principalement un grand espace réservé au sport (salle de gymnase spa etc.) Avec un espace de consommation et des boutiques.

Le 2eme niveau on retrouve un grand restaurant avec terrasse et des Boutiques

Le 3eme étage est réservé principalement pour les activités calme (salle de projection l'administration et les bureaux)



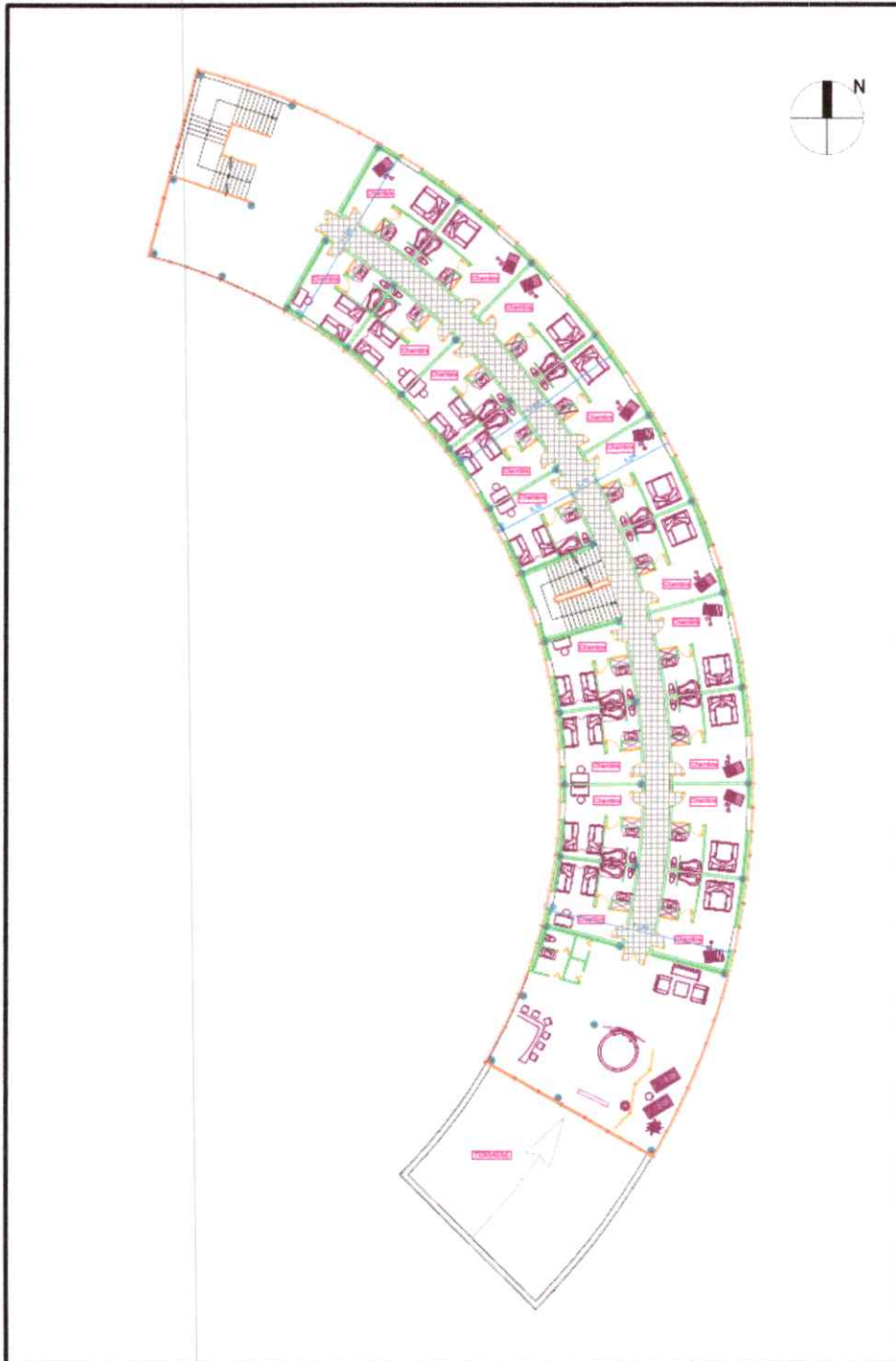
## CAS D'EUDE

**Le volume Hébergement :** Ce dernier est réservé principalement à l'hébergement composé de 7 niveaux

Un RDC pour les espaces de consommation et les boutiques ouvertes

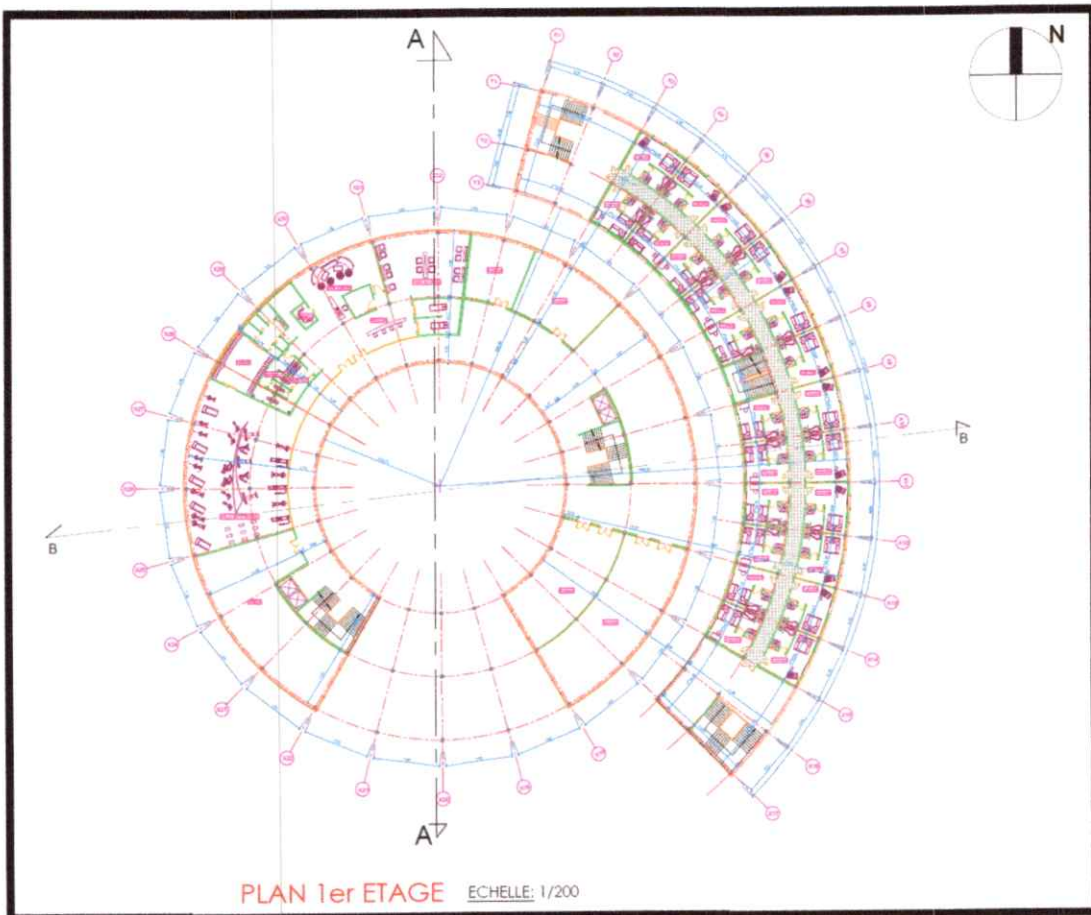
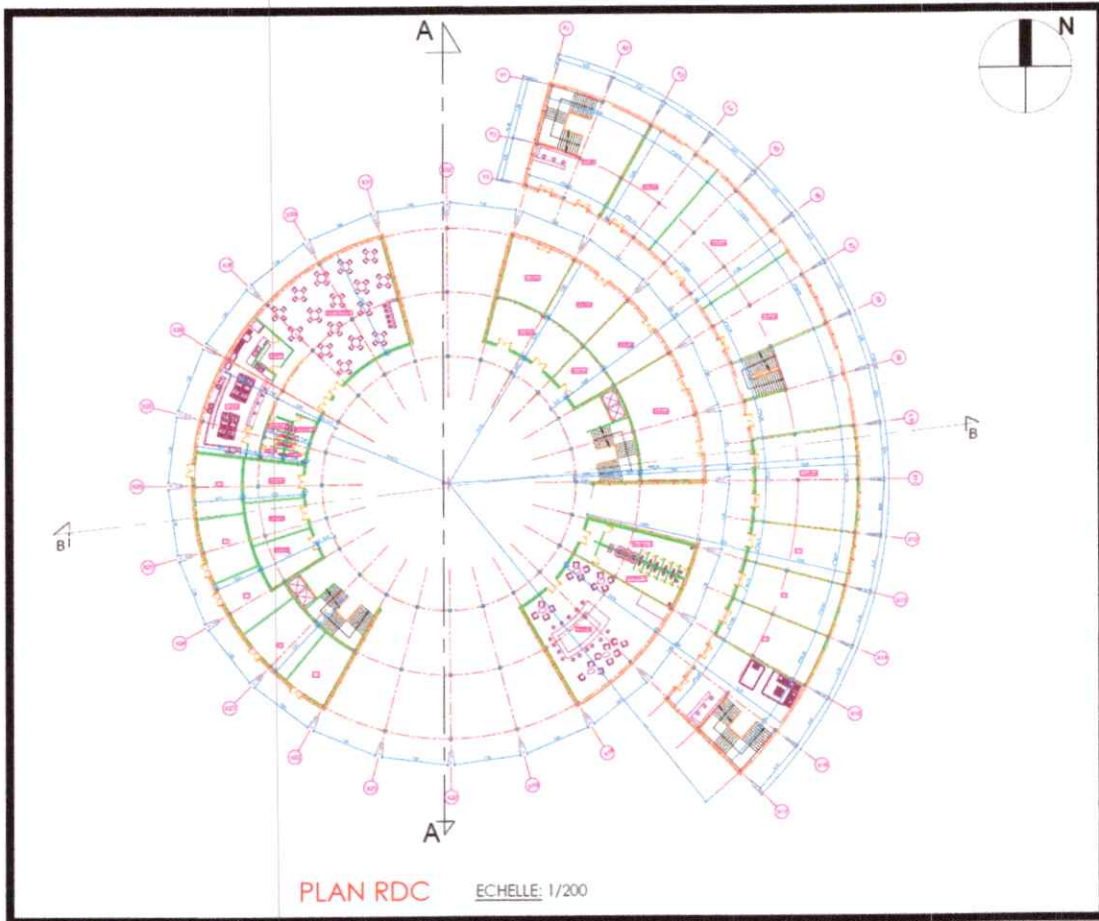
Sur une terrasse donnant sur le bassin de plaisance

Les autres niveaux sont en dégradé plus on monte plus la surface diminue pour enfin arriver au dernier étage qui est un grand restaurant

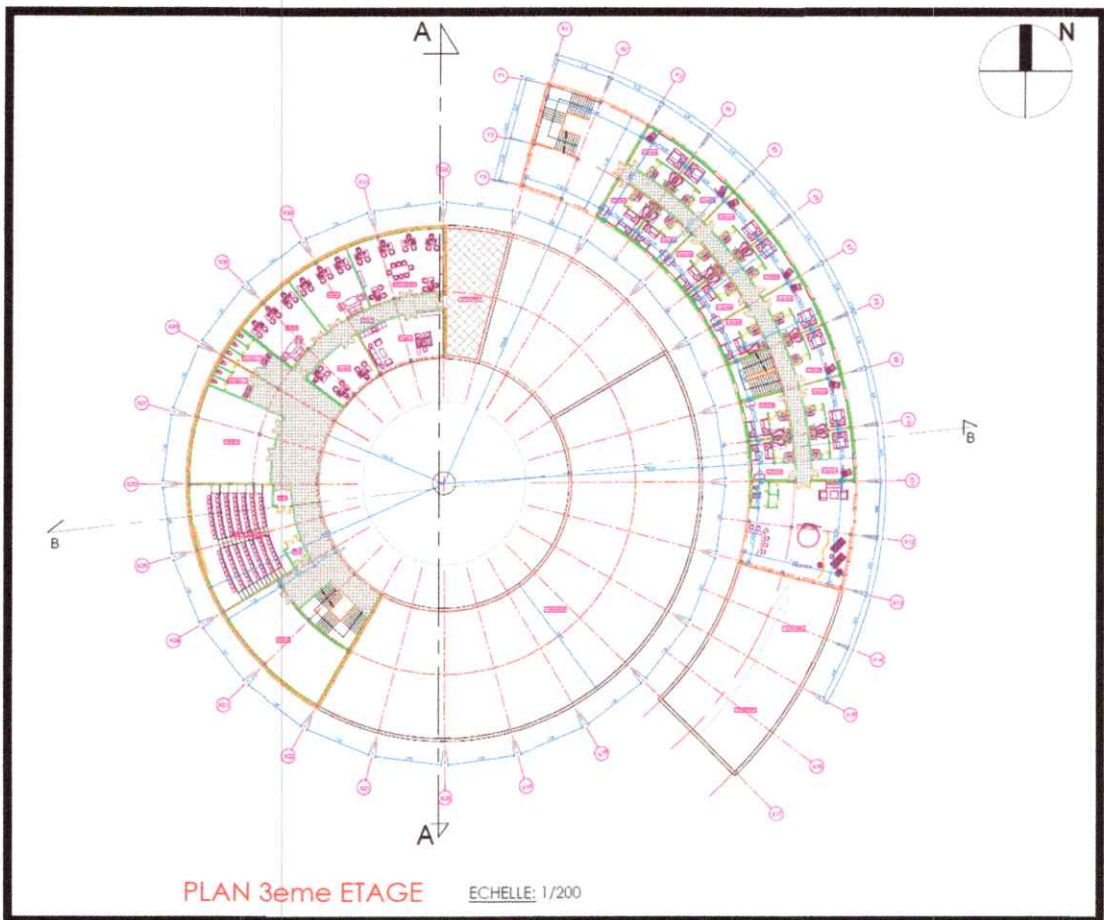
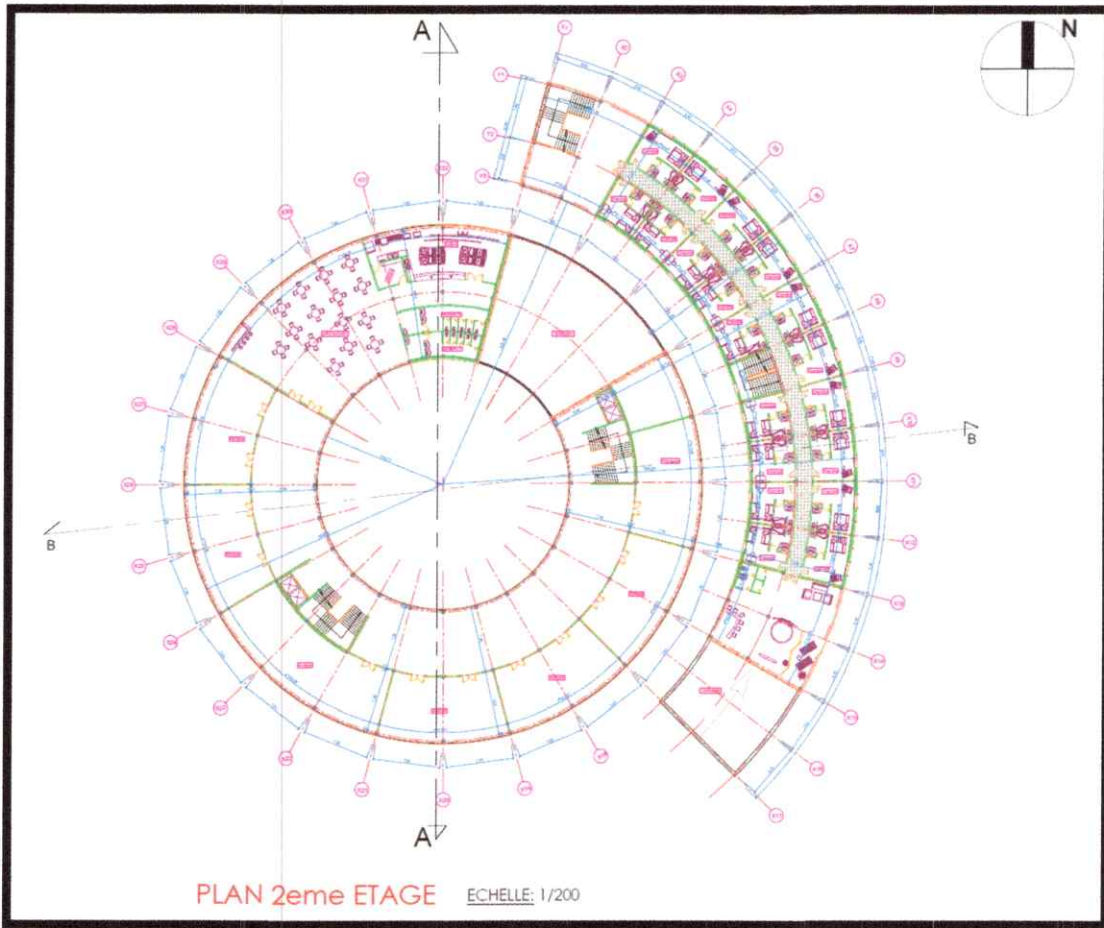


# CAS D'EUDE

## III.3.4 Dossier Graphique « Plans-Coupes-Façade-Perspectives : »

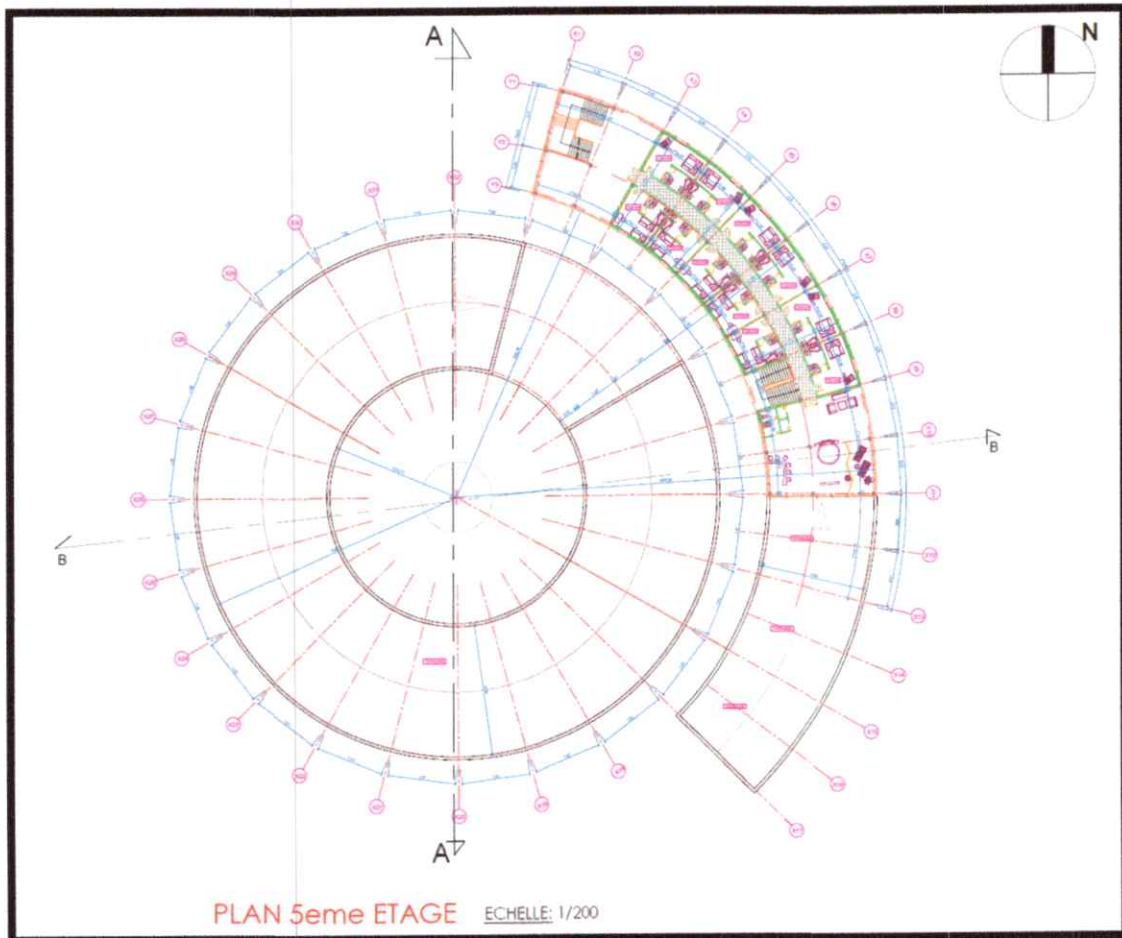
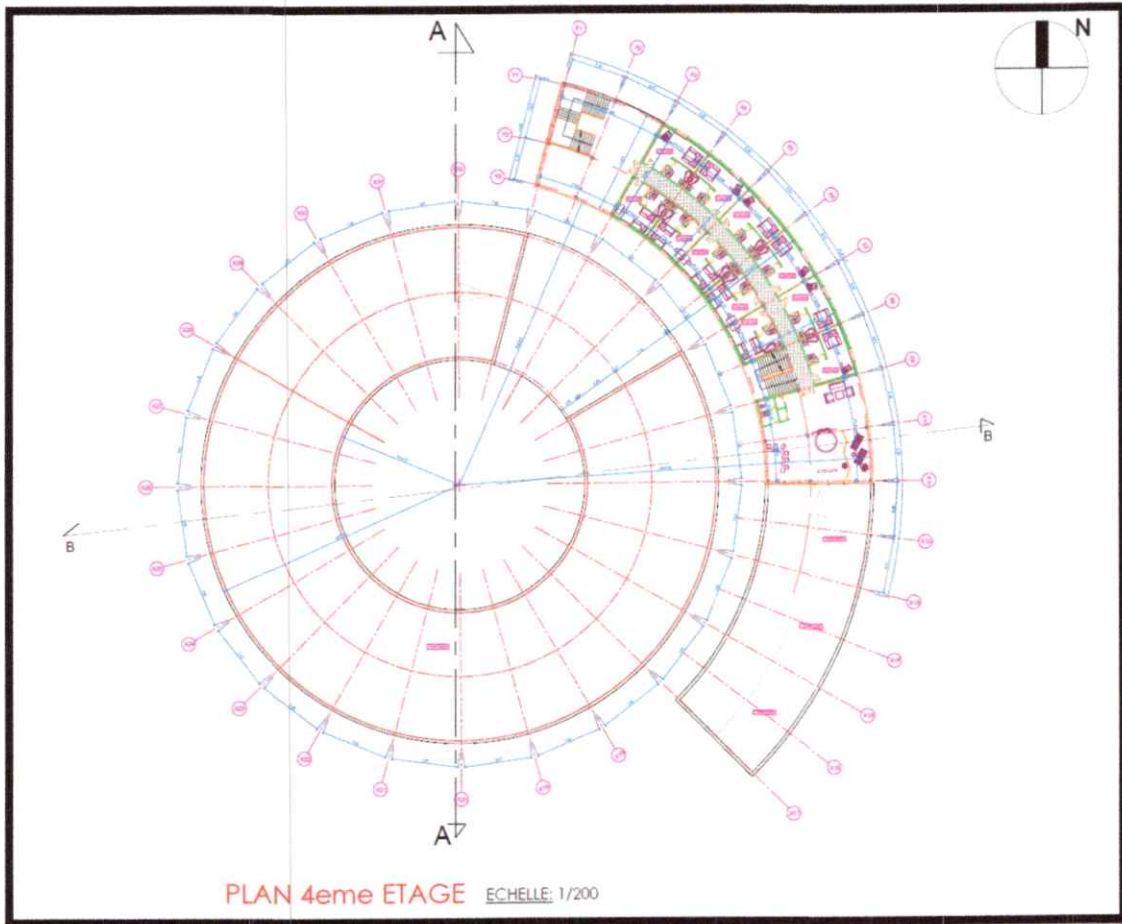


# CAS D'EUDE

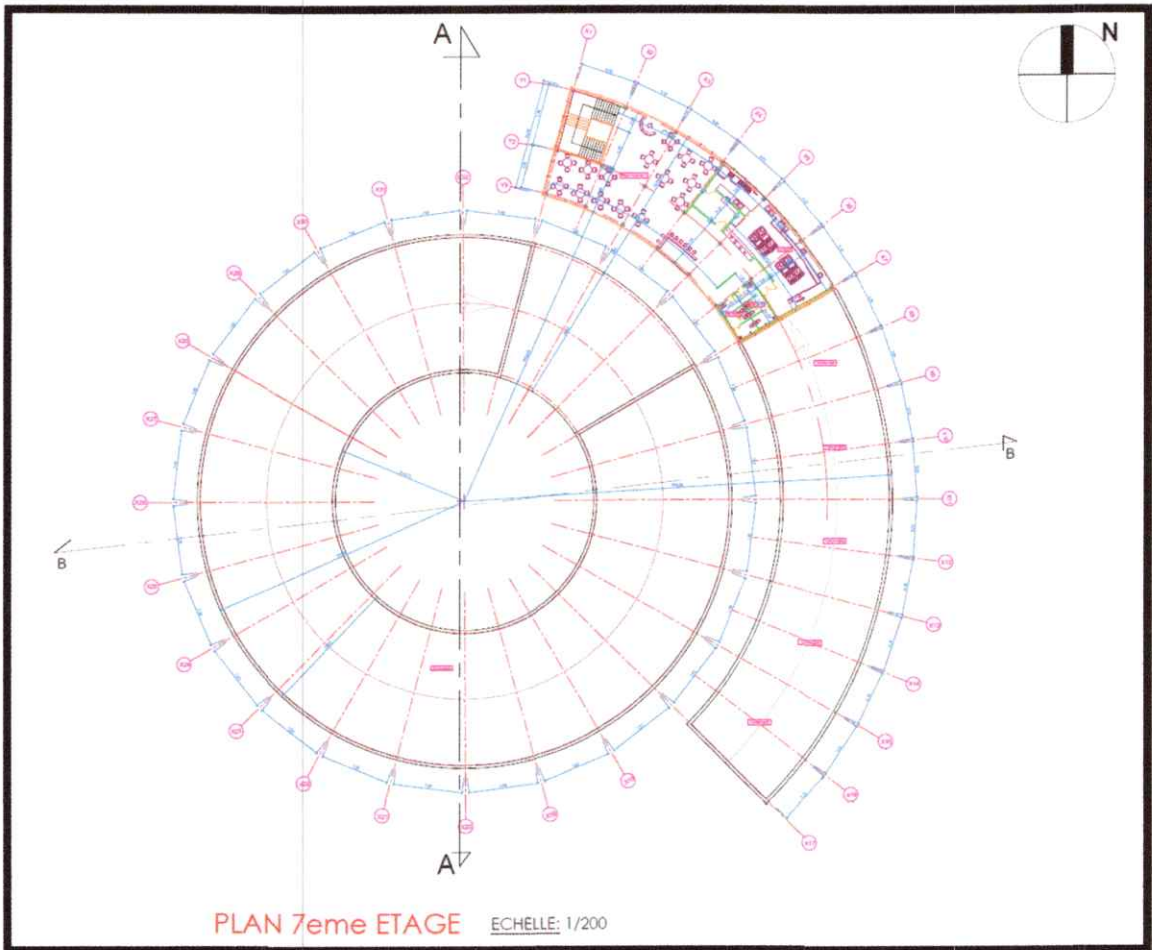
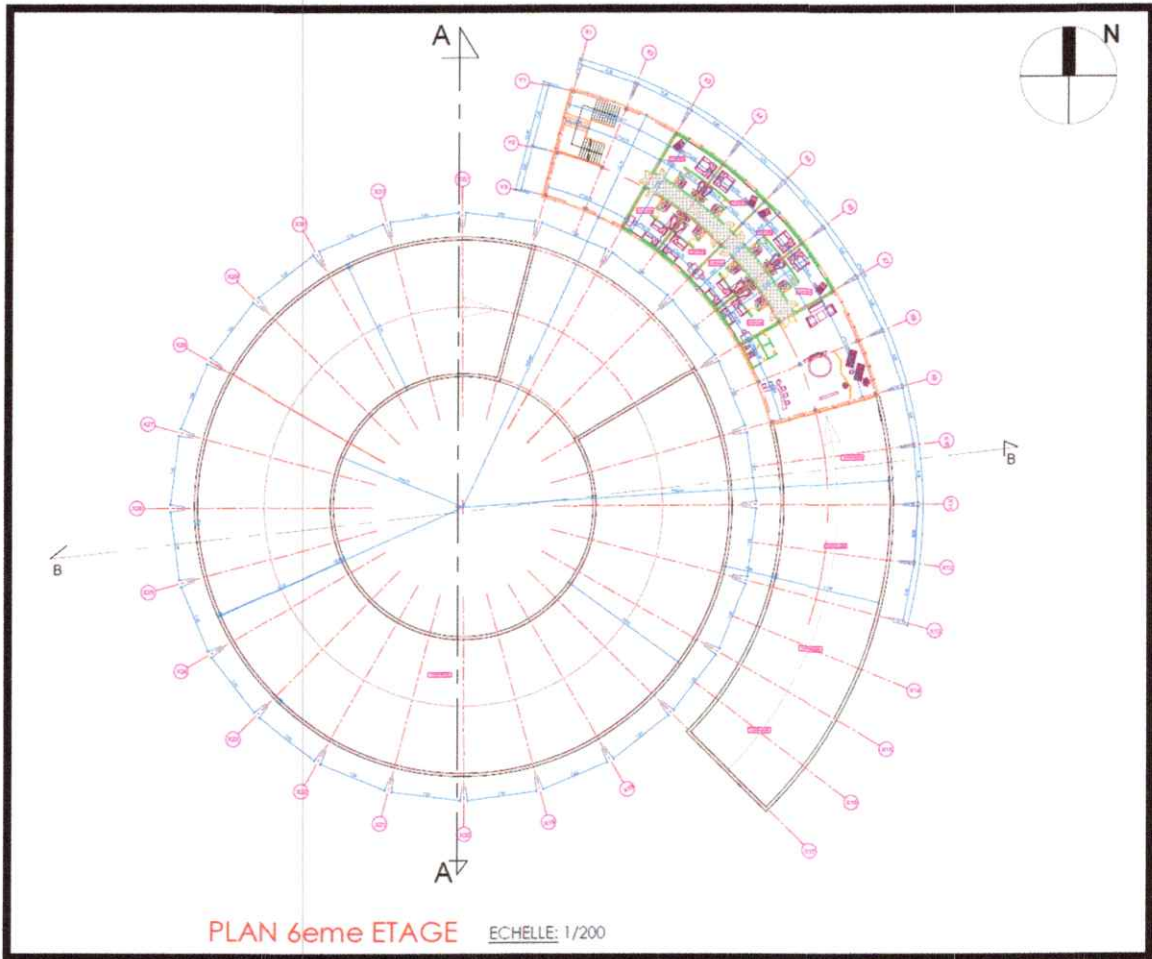




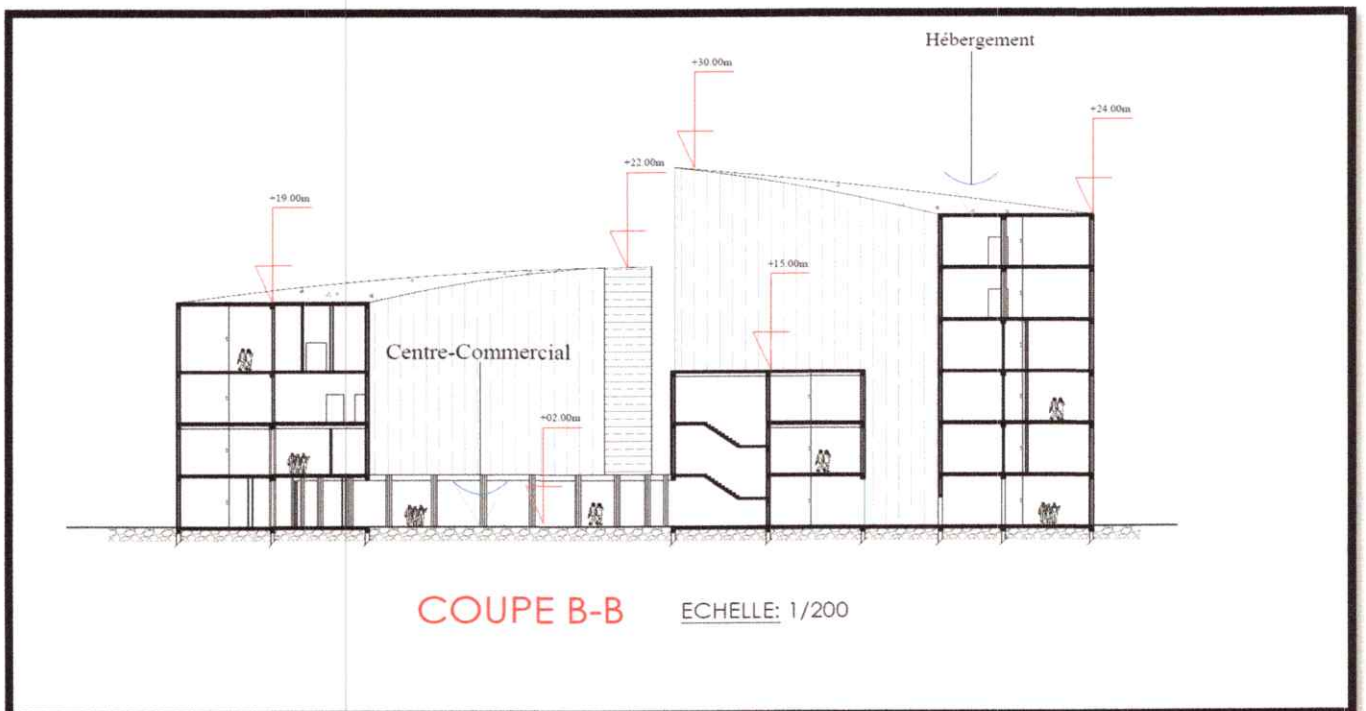
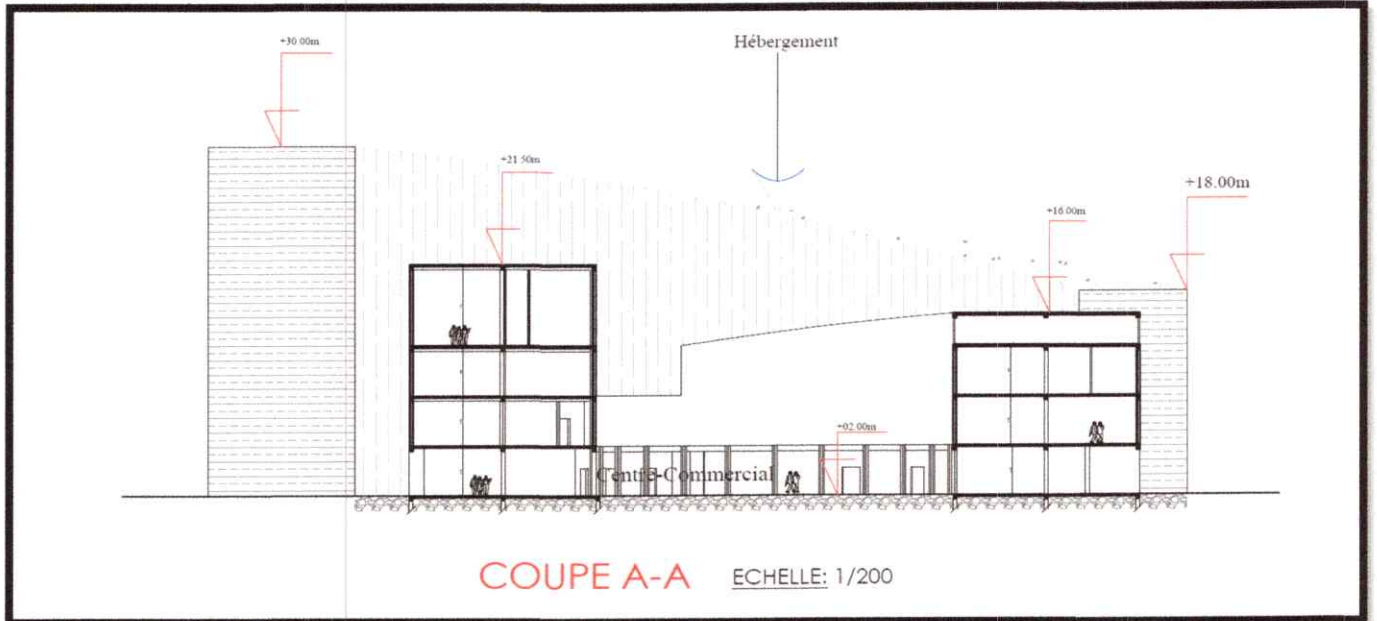
# CAS D'EUDE



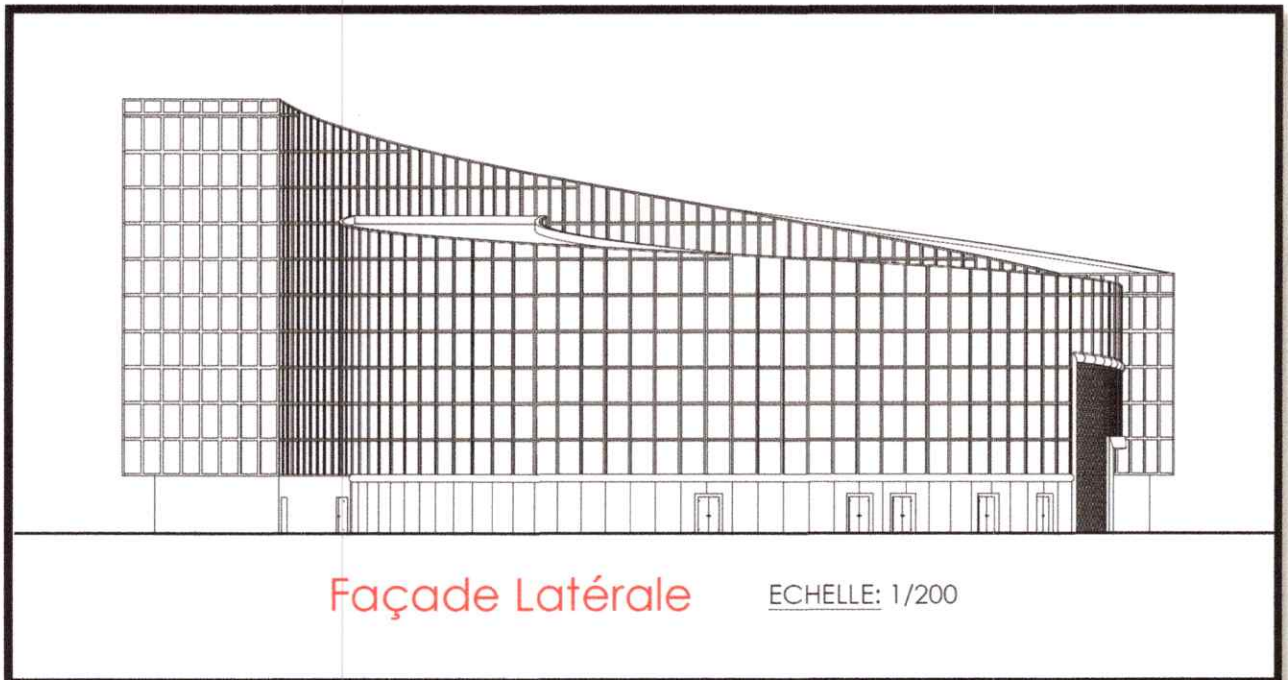
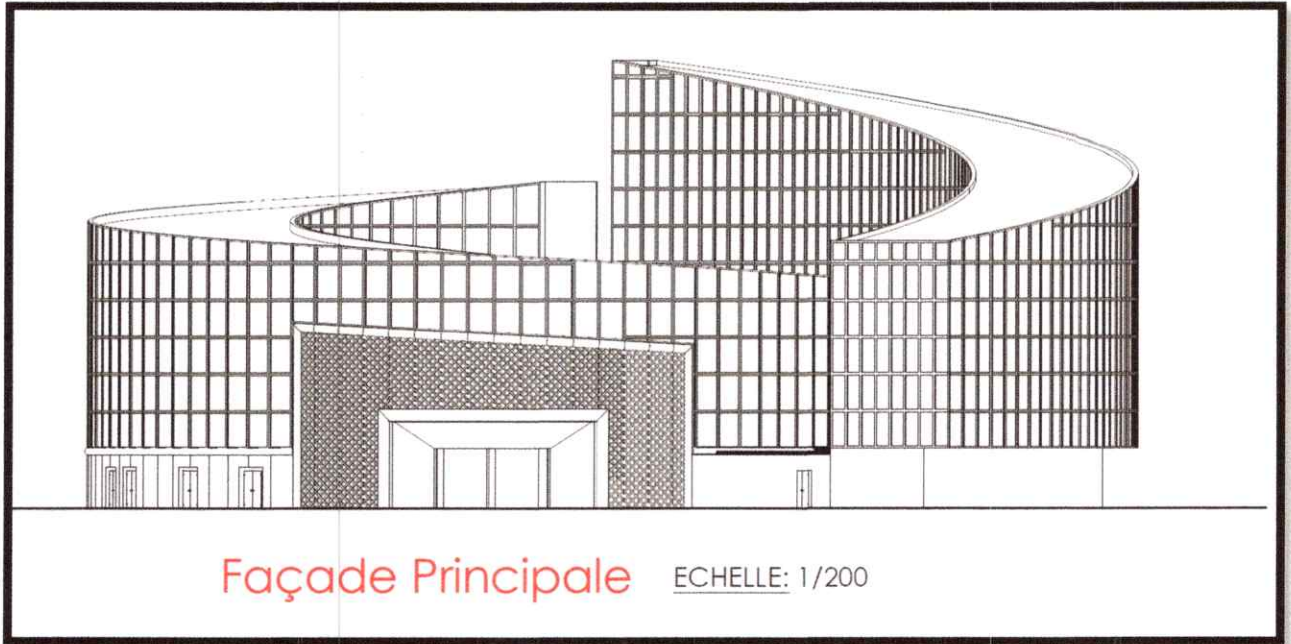
# CAS D'EUDE



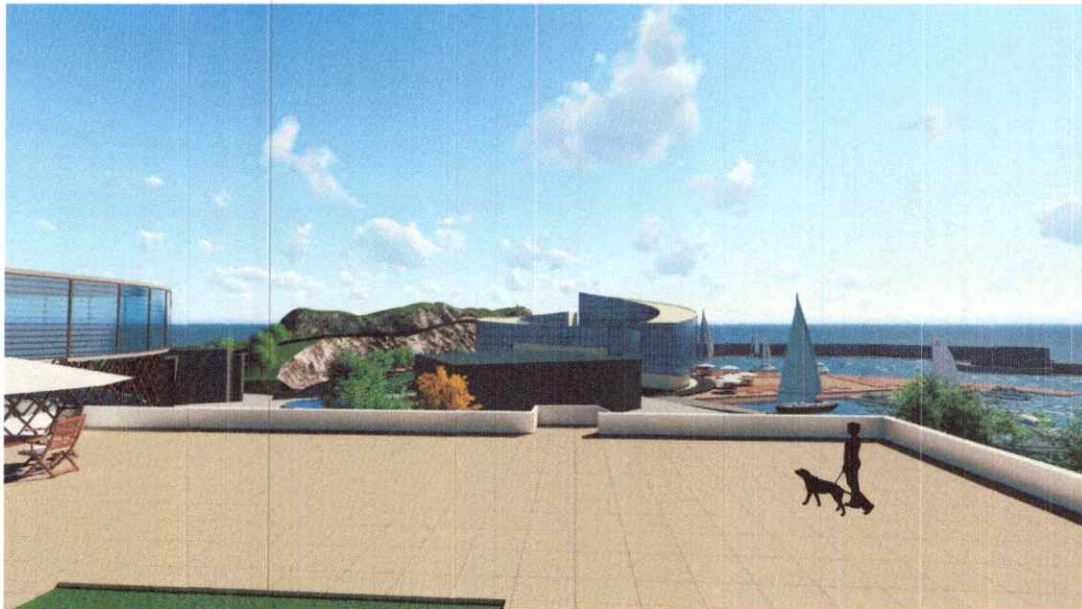
# CAS D'EUDE



CAS D'EUDE



# CAS D'EUDE



# CAS D'EUDE



# CAS D'EUDE



**IV. Conclusion:**

Il est montré à travers ce travail. Que les changements que nous avons apportés ont pour but de recomposer et revitaliser les espaces laissés à l'abandon. Cette recomposition parait comme la chance ultime pour dépasser les problèmes de la ville, la moderniser et de lui donner une nouvelle image forte et digne de son statut. La recomposition ville-port devient inévitable pour Tipaza, le réaménagement du front d'eau de Tipaza devient une nécessité, Cette opération nous a permis de répondre aux problématiques posées dans le constant qui est en premier lieu de rendre à la ville son port et cela en s'intégrant au site discrètement sans caché la façade maritime, avec un aménagement qui permet une descente naturel de la ville au port et valorisation du patrimoine, ainsi la ville portuaire retrouvant unité et cohérence.

Ce travail représente le fruit de notre cursus universitaire dont nous avons été animés d'un certain réalisme et d'une constante volonté d'aboutir à un projet réalisable.



# I. BIBLIOGRAPHIE

## A. Ouvrages généraux :

1. BEREZOWSKA-AZZAG, E. *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, 2012, éd. Synergie, Alger.
2. BONILLOJ.L., Contribution à une histoire critique du projet architecturale urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A .Marseille, Mars 2011.
3. BONILLOJ.L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans *Intergéo Bulletin*, 1995, n°118.
4. GRACQ Julien, *La forme d'une ville*, Paris, 1993, p.1
5. DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais. , *Le projet urbain*, 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris..
6. DUFRESNE Jacques. *Mumford, ou la cité organique. Revue Critère*, n° 17, printemps 1977.
7. KRIER R., *L'espace de la ville. Théorie et pratique*, 1980, Archives d'architecture moderne, Bruxelles.
8. MASBOUNGI Ariella, *projet urbain en France*, 2002, Ed : Le moniteur, paris.
9. PANERAI, Philippe et MANGIN, David: *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
10. PAQUOT Thierry, *Repenser l'urbanisme*, 2013, Infolio, France.
11. PINSON, D, "*Projet de ville et projets de vies*", in *Le projet urbain, enjeux, expérimentations et professions*, 2000, (Ed. A Hayot et A. Sauvage), Éditions de la Villette, coll. Etudes et recherche, Paris.

## B. Ouvrages spécifiques :

1. BAUDOIN.T, COLLIN.M, PRELORENZO.C, « *Urbanité des cités portuaires* », 1997, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris.
2. BEREZOWSKA-AZZAG E. "*Les nouveaux défis de la gestion urbaine: Alger hésite*" in "*Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation*", 2003, L'Harmattan, Paris.
3. BERTONCELLO (B.), "*Marseille Euro-méditerranéen, accélérateur de métropole*", février 2010, Editions Parenthèses, Marseille.
4. BONILLO J.L, *Ville et port*, 1992, Ed : Parenthèses, Paris.
5. CANTAL DUPART Michel & CHALINE Claude, *le port cadre de ville*, 2000, Edition l'Harmattan, paris.
6. CARRIERE Jean-Paul (dir., *Villes et projets urbains en Méditerranée*, 2002, Université de Tours.
7. CHALINE Claude, *La régénération urbaine*, Que sais-je ?, 1999, Edition : PUF, Paris.
8. CHALINE Claude,«*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, Ed. l'Harmattan, Paris.

9. Kevin Lynch, *l'image de la cité*, Edition D'undo, 1960
10. MATHE Aude, *Le port ; figures d'un patrimoine ; l'imaginaire pour percevoir les lieux*, 1994, SL, SN.
11. PAULET Jean Pierre, *"Les villes et la mer"*, Editions ellipses, France, 2007.
12. PANERAI Philippe, *analyse urbaine*, Edition parenthèse, Marseille, 1999.

C. ouvrages « conception et aménagement » :

1. PANERAI Philippe, *Analyse urbaine*, 1999, Parenthèses.
2. ROUSSEAU. D, VAUZEILLES.G.- *L'aménagement urbain, Que sais-je ?*, 1992, No 2664, PUF.

D. Articles généraux :

1. BERTHIER I., ALLAMAN M., LEMONIER M., « Prospective et projets urbains », in (revue) Diagonal, N°141, p.14-25, 2000.
2. «Le Projet urbain en question : continuité et discontinuité. Colloque Recherche Architecturale, in La Recherche en Architecture, un bilan international, Éditions Parenthèses, Marseille 1986
3. Tipaza-Le port de plaisance construction Ambitieuse opération d'aménagement M'Hamed H publié dans ELwatan le 01-08-2007

E. Thèses :

1. AOUISSI Khalil Bachir, *urbanisme et développement durable, le clivage ville et port (le cas d'Alger)*, Mémoire de post-graduation « magister », 2013, Alger.
2. Benmezreg karim ,slimi, Abderrahim, *requalification de l'entité de l'ancien port de Bejaia 2015*
3. KHALFAOUI Omar, MECHAGAG Lakhdar Aimen, *Contribution à la requalification urbaine de la relation ville-mer (Cas de Tipaza*