

4-720-793-EX-1

Université Saad Dahleb Blida

Institut d'architecture et d'urbanisme



ARCHITECTURE VILLE ET TERRITOIRE

MEMOIRE DE MASTER

**THEME : QUELLE COMPOSITION URBAINE POUR LE
DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE TOURISTIQUE ? CAS D'ETUDE : LA
VILLE DE JIJEL**

Espaces Culturels

Etudiantes

Elfatmi chahinez
Oucif nour elhouda

Encadré par :

Mr. Sahli Abdel Hafid


Assisté par:

Mr. YAHYA Houcine

2016/2017



REMERCIEMENT



. Je tiens à remercier tout d'abord DIEU Tout Puissant de m'avoir donné la force et l'énergie nécessaire pour réaliser ce travail, ensuite ma famille : « mes très chers parents, mon aimable mari », qui m'ont soutenue, encouragé et aidé à travers cette aventure

Je tien a exprimer mes profonde gratitude envers mon professeur Mr Sahli, qui m'a orienté et dirigé durant mes 2 ans de master, c'est à lui que je dois mes connaissances

Je tien a Remercie tous ceux qui m'ont apporté leur aide de près ou de loin.

Je m'exprime également ma gratitude aux membres de jury, qui m'ont honoré en acceptant de juger ce modeste travail

A toutes ces personnes j'exprime ma profonde et sincère gratitude.



Merci



RESUME

Aujourd'hui l'ensemble des villes historiques qui possèdent un lourd patrimoine urbain, architectural et paysager souffrent de problème de continuité urbaine et architecturale entre ses centres anciens et ses périphéries tel que Jijel qu'est l'une des villes Algériennes qui jouissent d'un intérêt touristique important.

Ce mémoire traite en premier lieu le thème « Approche d'une composition urbaine plus durable » en essayant de corriger les points négatifs et valorisant les points positifs en étudiant des exemples similaires qui peuvent nous servir dans notre démarche analytique.

Par une analyse urbaine de la ville de Jijel on va ressortir l'ensemble des problèmes qui s'imposent et potentialités de cette ville, après on va proposer des solutions à l'échelle macro puis un projet à l'échelle micro à la périphérie de la ville.

LES MOTS CLES

Territoire, périphérie, composition urbaine, centre ancien, Jijel.

ملخص

في يومنا الحالي أصبحت المدن التاريخية ذات التراث الحضري والمعماري العريق تعاني من مشكلة عدم التجانس في نسيجها العمراني والمعماري بين مراكزها التاريخية وضواحيها. مدينة جيجل هي واحدة من المدن الجزائرية الغنية بمقوماتها السياحية الطبيعية هي أيضا تعاني من هذه الظاهرة. هذه المذكرة تتناول أولا موضوع "نحو مقارنة أكثر استدامة للتركيب العمراني في مدينة جيجل" بهدف تصحيح النقاط السلبية وتفعيل الايجابية منها ودراسة الأمثلة المشابهة التي يمكن أن نستخدمها في خطواتنا التحليلية. ثانيا بعد التحليل العمراني لمدينة جيجل قمنا باستخراج بعض المشاكل والإمكانات المتوفرة في هذه المدينة ثم اقترحنا مجموعة من الحلول.

الكلمات المفتاحية:

اقليم، التركيب العمراني، مركز قديم، جيجل.

Table des matières

I.	CHAPITRE INTRODUCTIF	6
I.1	INTRODUCTION GENERALE.....	7
I.2	PROBLEMATIQUE :.....	8
I.3	OBJECTIFS :	9
I.4	I.4.METHODOLOGIE	9
I.5	STRUCTURE DE MEMOIRE	10
II.	CHAPITRE ETAT DE CONNAISSANC.....	11
II.1	PRESENTATION DE CAS D'ETUDE.....	12
II.1.1	SITUATION :	12
II.1.2	RELIEF ET TOPOGRAPHIE :	13
II.1.3	CLIMAT.....	13
II.1.4	Population :.....	14
II.2	L'ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE :	15
II.2.1	JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES	15
II.2.2	LA CARTOGRAPHIE DE NOTRE CAS D'ETUDE	21
II.2.3	Jijel Dans Les Travaux Professionnels	22
II.2.4	PERSPECTIVES ET PREVISIONS DE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE.	23
II.2.5	JIJEL VUE PAR LES CITOYENS	27
II.3	L'ACTUALITE DE NOTRE THEME :.....	29
II.3.1	LA NOTION DE LA COMPOSITION URBAINE :	29
II.3.2	Les instruments de la composition urbaine :	29
II.3.3	Les lois de la composition urbaine :	30
II.3.4	Le développement durable et la composition urbaine :	31
II.3.5	La composition urbaine selon les instruments d'urbanisme algériens (PDAU, POS) : 32	
II.3.6	La composition urbaine des villes littorales :	34
II.3.7	La composition urbaine avec le site naturel :.....	35
II.3.8	La composition urbaine dans la proche morphologique :.....	36
II.4	Analyse des exemples.....	38
II.4.1	La place de la « Brèche » à Constantine :.....	38
II.4.2	ANALYSE DES EXEMPLES DES LIEUX CULTURELS.....	38
II.5	CONCLUSION	49

III.	Lecture et analyse urbaine	50
III.1	Potentialité de la ville :	51
	Constat :	57
III.2	Croissance de la ville.....	58
III.2.1	Évolution historique de la ville de JIJEL :	61
III.2.2	Les nœuds et carrefours	62
III.2.3	La trame.....	63
III.2.4	La voirie	64
III.2.5	Les îlots	65
III.2.6	Les repères.....	65
III.3	LECTURE MORPHOLOGIQUE DU TISSUE URBAIN.....	66
III.3.1	Le système Parcellaire	66
III.3.2	Le système Viaire	67
III.3.3	le système bâti.....	68
III.3.4	système espaces libres	69
III.4	Lecture de la forme urbaine selon les lois de cohérence :	70
III.4.1	Fragmentation selon la loi de clôture et/ou fond commun	71
III.4.2	Fragmentation selon la loi de proximité :	71
III.4.3	Fragmentation selon la loi d'orientation :	72
III.4.4	Fragmentation selon la loi similitude :	72
III.5	Synthèse : Superposition des cartes	73
IV.	CHAPITRE IV INTERVENTION.....	80
IV.1	Introduction :	81
IV.2	L'intervention urbaine	81
IV.2.1	Orientations et intentions :	81
IV.3	Intervention architecturale.....	82
IV.3.1	Le site d'intervention :	83
IV.3.2	Principes de composition urbaine.....	86
	Plan d'aménagement.....	90

LISTE DES FIGURES

figure I-1 Schéma de structure de mémoire	source : Auteur	10
figure II-1 topographie de Jijel	source: jijel.dz	13
figure II-2 Les précipitations moyennes annuelles		14
figure II-3:graphe de température Jijel	source: jijel.dz	Erreur ! Signet non défini.
Figure II-4 carte des travaux professionnels.	Source : S.Bouaichaoui	22
<i>figure II-5 complexe sidérurgique, bellara.</i>	Source : http://www.jijel.info	23
figure II-6 terminal à conteneurs Jijel.	Source : http://www.jijel.info	24
Figure II-7:barrage de Tabellout		Erreur ! Signet non défini.
Figure II-8: terminal à conteneurs Jijel		Erreur ! Signet non défini.
<i>Figure II-9 salle omni sport.</i>	Source : http://www.jijel.info	25
Figure II-10 autoroute est-ouest	Source : http://www.jijel.info	26
<i>Figure II-11 tunnel de Texanna.</i>	Source : http://www.jijel.info	26
<i>Figure II-12 Boulevard Front de mer à Jijel</i>	Source : http://www.jijel-echo.com	27
<i>Figure II-13 carte des site d'interventions</i>		49
<i>Figure II-14 carte des avis de citoyens de Jijel</i>	Source : W.Madani et A.Benzerga	51
Figure II-16: usée beamich	Source : Crédit photo @Beamish Museum	74
Figure II-17: plan de musée	Source : TBR pour l'Arts Council England	79
Figure II-18:19Vue du ciel Dia:Beacon	source : Google earth	85
Figure III-19 : carte represente la croissance urbaine de la ville de jijel		113
Figure III-20 : Photo représente le l'évolution urbain de la ville selon le mode polaire et linaire		114
figure -4 : carrefour ben Badis		116
figure-5 : placette horloge solaire		
figure-6 : Réseau routier, nœuds et carrefours de la ville de Jijel.	Source : DUC Jijel+	
interprétation personnelle. 2007		80
figure-7 Schéma de structure urbaine du centre-ville.	Source : ANAT- Agence de Jijel.2005	80
figure-8 : Forme des îlots du centre-ville de Jijel.	Source : ANAT- Agence de Jijel. 2007	83
Figure III- : carte de synthèse des lois de cohérence –	source : l'auteur	83
figure 1 : plan de situation		83
figure 2 : emprises des projets		84
figure 3 : zone d'intervention		84
figure 4 : topographie du terrain	source Google earth	84
figure 5 : schéma de découpage du terrain		87
figure 6 : schéma d'aménagement		87.
figure 7 : plan de masse		88.
figure 8 : vue du ciel projet urbain		88.
figure 9 : vue projet .nord		89
figure 10 : vue projet		90
figure 11 : vue projet		90

CHAPITRE I INTRODUCTIF

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION GENERALE

Les villes étaient une création de l'homme depuis toujours, Au cours du dernier siècle, ces villes ont considérablement changé, ils ont connu des réformes et des mutations territoriales, urbaines et même architecturales. Le 20ème siècle a connu certes des progrès et des réussites mais aussi des échecs et problèmes incomparables.

En effet l'urbanisation est un phénomène mondial ; il concerne aussi bien les pays développés que les pays en voie de développement ; les villes connaissent un rythme de croissance accéléré, de même la population urbaine à travers le monde augmente sensiblement.

Le 20é siècle est marquée par un considérable accroissement des villes, dû à une forte croissance démographique d'une part et un exode rural d'autre part. Les paysans viennent par milliers s'installer dans les villes, chassés par la mécanisation ou désirant avoir accès aux services dont disposent les citoyens. Ils sont de plus certains d'y trouver un travail dans l'industrie qui connaît un véritable essor.

Les villes à travers le monde se trouvent aujourd'hui confrontée à des problèmes et défis tels que la question de l'étalement urbaine, la planification urbaine, le développement durable, etc.

Aujourd'hui, la dynamique des villes se manifeste essentiellement sur sa périphérie. Celles-ci offrent des paysages nés des mutations urbaines au langage urbain différent, se caractérisant par la fragmentation (LEVY ALBERT, SPIGAI VICTORIO,1992). La faiblesse des densités et la dégradation du paysage. L'attractivité de ces territoires et leur rattachement à la ville mère passe par l'exploration des approches conceptuelles imposant plus en plus la notion de composition urbaine, de durée, de souplesse et, d'articulation d'échelles.

Les villes algériennes sont appelées pour faire face aux problèmes actuels, Les paysages urbains que l'on retrouve à travers le territoire national témoignent à l'évidence ces problèmes et mutations de la société algérienne, aussi de ses richesses urbaines et architecturales. En outre, le contraste est grand entre les villes traditionnelles et celle contemporaines. Ce contraste s'est amplifié ces dernières années sous la double contrainte socio-politique et économique. Cela pousse plus le

CHAPITRE I INTRODUCTIF

gouvernement et la société pour prend conscience de la nécessité d'une politique urbaine économique et sociale élargie.

Au sein de notre atelier N°3 master 2 option ArViTer (Architecture, Villes et Territoires) la composition urbaine fait l'objet principale de notre préoccupation, nous avons essayé de mettre en relation la problématique générale de la qualité et de la durabilité de l'environnement bâti urbain avec les tendances et les enjeux de la composition urbaine.

SAHLI Abdelhafid

I.2 PROBLEMATIQUE :

L'Algérie a adopté en 2010 un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), fixant une nouvelle stratégie de développement territorial, à l'horizon 2030, qui s'inscrit dans le cadre du développement durable.

Le défi actuel des villes algériennes est basé sur la nécessité de répondre aux différents besoins et préoccupations du cadre de vie quotidien, afin d'avoir des villes habitables, vivables et attractives et rentable.

La ville de JIJEL un exemple des villes côtières qui présente une contradiction importante entre l'environnement naturel et celui urbain bâti.

Certes, cette dialectique met le territoire de cette ville sous des défis différents. La question de cohérence entre les tissus, les problèmes fonctionnels de la ville, la culture constructive locale, le flux touristique important sont des problèmes qu'ont doivent les prendre en considération dans la future composition urbaine.

A ce propos, notre question de recherche dans ce mémoire s'articule sur cette approche.

Quelle composition urbaine pour développer l'activité touristique dans la ville de Jijel ?

Une autre question qui s'impose dans la même perspective où les contributions des lieux culturels à la valorisation des territoires urbain ;

CHAPITRE I INTRODUCTIF

Quelle composition urbaine et architectural des espaces culturels pour le développement de l'activité touristique dans la ville de Jijel ?

I.3 OBJECTIFS :

Cette présente étude s'inscrit dans un champ d'investigation lié à la composition urbaine de la ville de Jijel par le biais de requalification et densification visait à revaloriser le paysage urbain de la ville. Son but était d'améliorer la qualité urbaine et le cadre de vie qui, de nos jours, sont en perpétuel détérioration. Une telle orientation de recherche s'explique par la volonté de redonner une nouvelle image d'urbanité à notre ville.

Notamment :

- Améliorer le cadre vie des citoyens.
- La cohérence urbaine.
- Une nouvelle composition urbaine basée sur le croisement de plusieurs approches.
- La question de la reprise de la structure urbaine existante dans le nouveau projet.
- Le plan d'aménagement urbain de la ville et les nouvelles tendances urbaines.
- Exploiter le potentiel de notre cas d'étude.

I.4 I.4.METHODOLOGIE

La méthodologie que nous proposons permettra de rendre compte des manifestations portant sur la question des enjeux de la composition urbaine, dans un contexte où nos villes se manifeste par l'émergence de nouveaux territoires aux caractéristiques morphologiques, scalaire et thématique inédites. A cet égard, notre travail consiste à croiser l'interdisciplinarité de l'objet urbain qui renvoie à sa complexité sémantique, à son caractère systémique où différentes approches morphologiques, fonctionnels et, environnementales.

I.5 STRUCTURE DE MEMOIRE

Notre méthodologie de travail se base sur les grandes phases que nous avons schématisées selon les points suivants (figure n°I-1) :

Phase introductive ; construction de la problématique

Phase cognitive ; est une phase de prise de connaissance avec le cas d'études. Celle-ci est composée de deux parties :

Une partie liée à la croissance de la ville alors que la seconde appréhende la ville telle que se présente actuellement. Cette phase est sanctionnée par l'élaboration d'une problématique spécifique qui est présenté à la phase introductive.

Phase normative a pour but la matérialisation de l'aménagement urbain ; Enfin la dernière phase consistera à développer le projet urbain ainsi qu'architecturale.

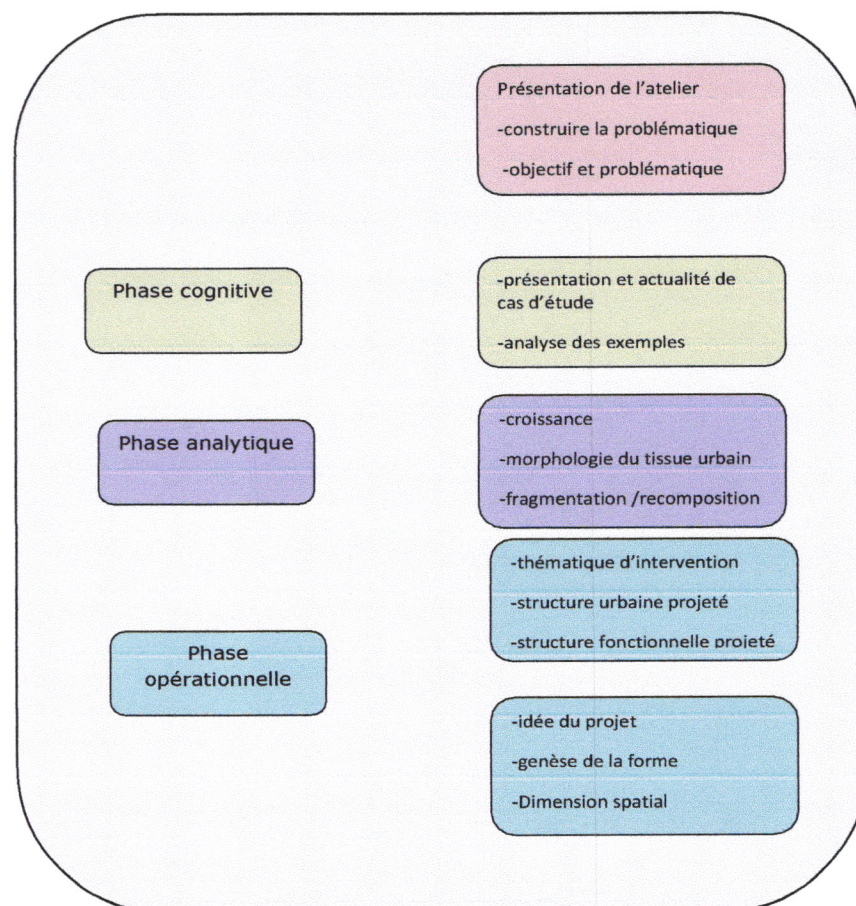


Figure I-1 Schéma de structure de mémoire

source : Auteur

II. CHAPITRE ETAT DE CONNAISSANC

II.1 PRESENTATION DE CAS D'ETUDE

Jijel est une ville côtière qui se caractérise par une façade Maritime de plus de 120 km. Soit 10% de la cote Algérienne. Sa situation géographique lui confère une position de choix pour son développement et son ouverture vers les principaux centres d'intérêts économiques dans le bassin méditerranéen. Avec un réseau fort d'infrastructures multiformes (Port, Aéroport, liaison routière transversale, pénétrante Nord-Sud et liaison ferroviaire), Jijel offre toutes les conditions pour la réalisation d'investissements économiques importants. Elle constitue aussi pour une bonne partie de l'Est Algérien, notamment la région des hauts plateaux un débouché portuaire préférentiel. Au plan des ressources, ce territoire recèle des potentialités appréciables ; halieutiques, agricoles, forestières, Hydriques, touristiques et minières avec une multitude d'indices et de gisements propices à la mise en valeur, tel le kaolin, l'argile, les grès quartzeux et les poly métaux.

II.1.1 SITUATION :



figure II-1 ; Jijel dans le monde source :jijel.dz

La wilaya Jijel est située au nord-est de l'Algérie, elle s'étend sur une superficie de 23980km² c'est un balcon sur la méditerranée puisqu'elle possède 120km de façade maritime, sa surface et sa forme longitudinal lui confère 5 wilaya voisin :

- La wilaya de Skikda à l'Est.
- La wilaya de Bejaia à l'Ouest.
- La wilaya de Sétif et de Mila au Sud.

- Et La mer méditerranée au Nord.

II.1.2 RELIEF ET TOPOGRAPHIE :

Appartenant au domaine oriental nord atlastique, la wilaya de Jijel fait partie de la chaîne *Babors* dans le petit kabyle ; la zone montagneuse constitue l'essentiel du territoire. Bien que l'altitude moyenne soit de 600 à 1000m, on retrouve des sommets qui dépassent 1800m pour culminer à 2004m pour Djbel Babor

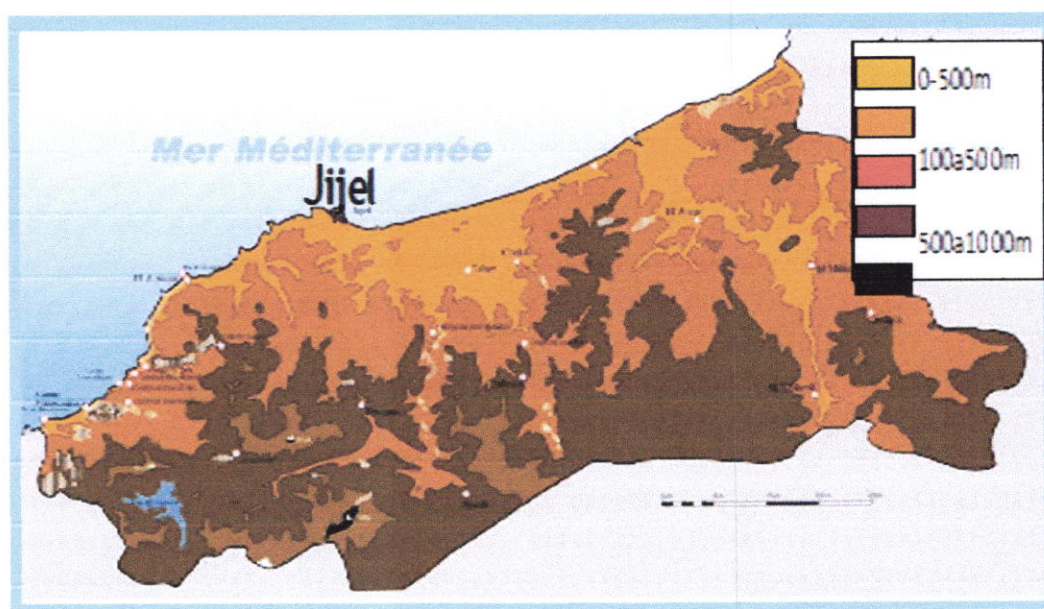


Figure II-1 topographie de Jijel source: jijel.dz

II.1.3 CLIMAT

Jijel est sous l'influence d'un climat maritime méditerranéen caractérisé par des étés secs et tempérés, et des hivers doux et humides. Les pluies durent 06 mois totalisant une pluviométrie de 1200 mm. La température est très douce en hiver (11° en moyenne au mois de janvier) et la chaleur est tempérée par la brise de mer en été (26° en moyenne au mois). Ces précipitations moyennes annuelles enregistrées dans la wilaya varient de 800 à 1200 mm/an.

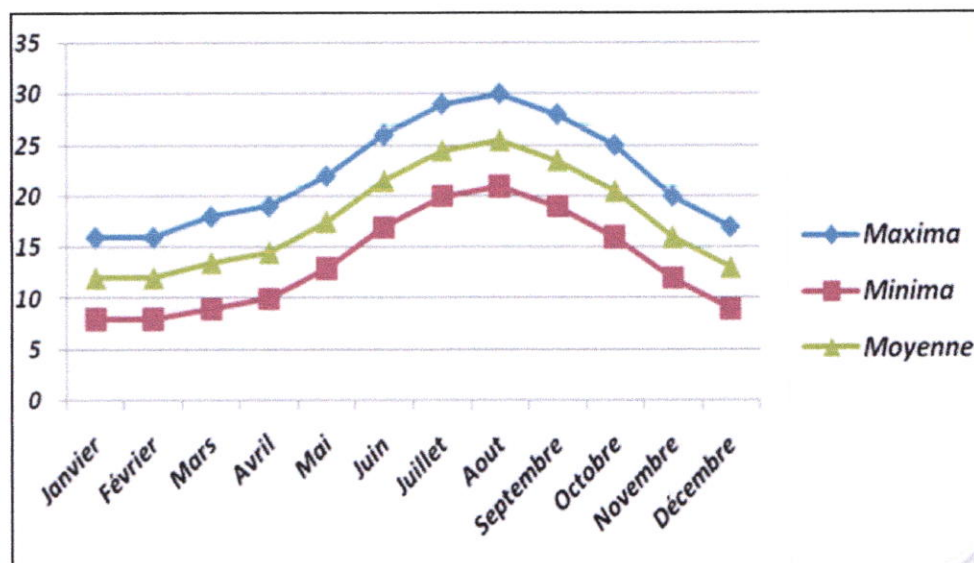


Figure II-2 Les précipitations moyennes annuelles

II.1.4 POPULATION :

La Wilaya de Jijel compte au dernier RGPH d'Avril 2008 une population de 636.948 habitants. Au 31/12/2009, cette population est estimée à 653.272 habitants, Soit un volume additif de 16.324 habitants. Les taux bruts de natalité, de mortalité et d'accroissement naturel sont respectivement de 19,20%, 04,14% et 1,40%.

La population de la wilaya se trouve concentrée en grande partie dans le Nord. A titre indicatif, les communes de Jijel, Tahir et El-Milia regroupent 297.771 habitants soit 45,58 % de la population totale¹

¹ Jijelinfo.com par Medsouilah
Wikipédia.org

II.2 L'ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE :

II.2.1 JIJEL DANS LES TRAVAUX ACADEMIQUES

Tableau II-1représentant les travaux académiques proposés dans la ville de Jijel

source : Auteurs

	Titres	Date	Type	Auteur	Site d'intervention
1	Etude et évaluation de l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics	Octobre 2015	mémoire	BENMRARA Abdelmadjid et CHENNOUF Abdelmalek	cas du nouveau rectorat à Tassoust- Jijel
2	Bâtiment écologique autosuffisant énergétiquement dans le nord Algérien	Octobre 2015	mémoire	BOUDANOUF Mira et BOUHANNA Chahrazad	Université de Jijel
3	Etudes des paramètres majeurs pour une éco conception des espaces publics extérieurs dans le contexte méditerranéen	Octobre 2015	mémoire	KHERAB Shehrazad et CHEBITA Soumia	Cas d'Ayouf et Parc Animalier de Taza à Jijel
4	Rénovation urbaine dans le cadre du développement urbain durable	Juin 2016	mémoire	ZEROUAL Sabrina et HELLAL Lina	cas de la ville de Jijel
5	Vers un quartier écologique durable	, Juin 2016	mémoire	ROULA Fouad et MAHSOUL Adel	cas de la ville de Jijel

6	Le bio-climatisme dans les projets architecturaux touristiques	Juin 2016	mémoire	BELATTAR et BOUDEBIA Lamia	cas de Jijel.
7	Problématique des établissements recevant du public à structures en grandes portées en Algérie	Juin 2015	mémoire	ROUABAH Zahia et BENHAMADA Randa,	Université de Jijel
8	-Tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral	28/06/2004	mémoire	l'étudiant Grimes Said	: cas de la ville de Jijel
9	Stratégie pour des lotissements environnementaux en Algérie	le 28/10/2006	mémoire	Bouraoui Ryad	Cas de Jijel
10	Etude et évaluation de la qualité environnementale des bâtiments hôteliers dans la zone méditerranéenne	23/06/2007à	mémoire	Kaoula Dalel	à Jijel
11	Modification des microclimats urbains par la couverture végétale avec référence à la ville de Jijel	23/06/2007	mémoire	Lehtihet Mohammed Cherif	à la ville de Jijel
12	Modélisation et évaluation de la qualité de l'espace urbain de récréation	10/07/2007	mémoire	Boutellis Toufik	la ville de Jijel

13	Contrôle des protections solaires mobiles pour une optimisation de consommation d'énergie dans le climat Algérien	le 06/02/2008	mémoire	Boubertakh Kamel	Cas d'Alger, de Djelfa , et de Ain Salah
14	- Conceptualisation de la lumière ; une approche pour la réinvention et la perception des espaces de culte	08/09/2008	mémoire	Khelfallah Sheherazed	« Recherche et actions au sein de la mosquée Bilal Ibn Rabah à Jijel».
15	- L'impact de la reconstruction des tissus anciens sur l'environnement urbain	15/07/2010	mémoire	Bibli Mustapha	cas du centre ville de Jijel
16	L'impact de la qualité environnementale des établissements scolaires sur la performance du système éducatif en Algérie	03/11/2010	mémoire	Tebbouche Hocine	cas des lycées de la ville de Jijel
17	Etude de la performance environnementale dans le logement collectif promotionnel	24/09/2014	mémoire	Khelfallah Kamel	cas de Jijel
18	Etude et réalisation d'un système de	08/04/2007	mémoire	- Bencheikh Hamida	Ville de Jijel

	refroidissement passif en utilisant une toiture radio-évaporatoire dans les climats chauds et arides				
19	Urbanisme durable et éco-conception appliquées aux zones d'expansion touristiques littorales	22/10/2005	mémoire	Grimes Said.	cas de la ZET d'El Aouana
20	Contribution à la caractérisation de l'impact du rayonnement et du comportement thermo-radiatif sur la perception et l'usage des espaces publics de récréation en milieu urbain	05/11/2009	mémoire	Boutellis Toufik	Jijel
21	Améliorations des microclimats par la prolifération des terrasses et toitures végétalisées en zones arides et méditerranéenne	05/11/2009	mémoire	-Lehtihet Mohammed Cherif	Ville de Jijel
22	Elaboration et application d'une méthode d'évaluation des impacts environnementaux des bâtiments touristiques	04/10/2009	mémoire	Kaoula Dalel	Ville de Jijel

	par analyse du cycle de vie				
23	. Application des technologies de l'informatique dans la production architecturale et urbaine	15/01/2012	mémoire	Bibli Mustapha	Ville de Jijel
24	Développement d'une approche environnementale pour la durabilité des bâtiments en Algérie.	11/12/2012	mémoire	Tebbouche Hocine	Ville de Jijel
	. Recherche des paramètres conceptuels pour un habitat intermédiaire dans le contexte Algérien.	17/12/2013	mémoire	- Rouidi Tarik	Ville de Jijel
24	Conception de l'enveloppe architecturale entre caractéristiques formelles et performances thermiques, quelles méthodes d'optimisation pour les bâtiments tertiaires en Algérie	17/12/2013	mémoire	-Mazari Mohammed	Ville de Jijel

CONSTAT

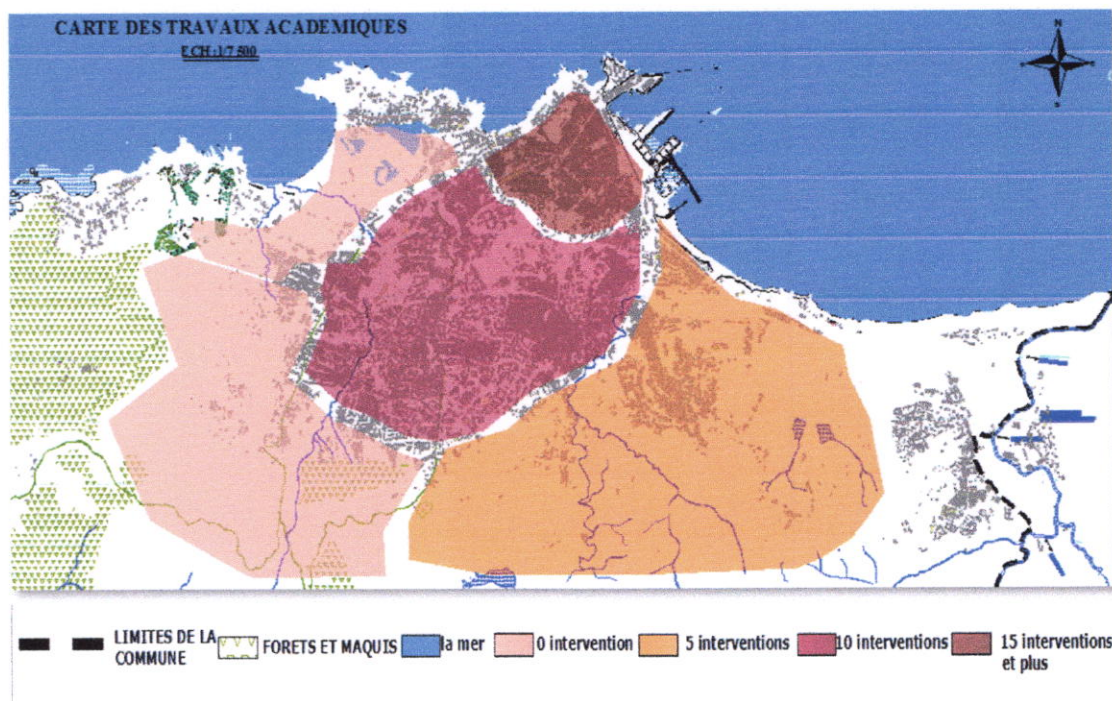
La plupart des interventions des étudiants se font en centre historique de la ville de Jijel. La majorité des projets sont de nature touristique.

De 0 à 05 : interventions au sud-est de la ville dont les 2 sont d'ordre multifonctionnel

De 05 à 10 : interventions au centre, au-dessus du noyau historique dont 3 sont d'ordre sportif, 2 d'ordre éducatif, 2 d'ordre de service et une d'ordre sanitaire

Plus que 15 : interventions au nord /nord-est de la ville (noyau historique) dont 6 sont d'ordre éducatif ,2 d'ordre sanitaire ,2 d'ordre d'hébergement et 6 D'ordre de service

On conclut que le centre historique contient le nombre le plus élevé des interventions à cause de sa situation géographique, ses potentialités, ses services et ses infrastructures, par rapport au reste de la ville



II.2.2 LA CARTOGRAPHIE DE NOTRE CAS D'ETUDE

a) Tableau II-2 cartographie de notre cas d'étude

	Projet	Date	Etablissement
1	Révision du PDAU	2009	Wilaya de Jijel
2	Carte d'état de fait	2011	Apc de Jijel
3	Carte des POS	2011	APC. DUSH
4	Carte du réseau hiérogaphique	2013	DUSH .AOP
5	Carte du réseau routier	2011	Wilaya
6	Carte d'aménagement	2014	Centre d'études et réalisation en urbanism
7	Carte des risques naturels	2009	BET boubezari
8	Carte d'équipements	2011	BET boubezari
9	Carte des servitudes	2009	BET boubezari, Wilaya
10	Carte des secteurs d'urbanisation	2011	Centre d'études et réalisation en urbanism
11	Cartes de la zone industrielle et zones d'activités	2011	BET Arour

II.2.3 JIJEL DANS LES TRAVAUX PROFESSIONNELS

	TYPE	TITRE	REALISATEUR	ANNEE	LIEU
Travaux Professionnels	Projets	Complexe sidérurgique de Ballara	Partenariat Algéro-Qatari	Travaux lancés en Mars 2015	La zone Bellara, El Milia, Jijel
		Théâtre régionale		Eté 2015	3km à l'entrée est de la ville de Jijel
		Barrage de Tabellout		2015	Djimla (Sud Est de Jijel)
		Pôle universitaire d'El Aouana		Travaux lancés : Début Avril 2014	El Aouana (ouest de Jijel)
		Autoroute Est-Ouest (pénétrante Jijel)	Groupement Chinois CITIC-CRCC	2013	Relié le port Djen-Djen à l'autoroute Est-Ouest
		Tunnel de Texana à Jijel	ANA(agence nationale des autoroutes)	Lancé en 2013	Texenna Jijel
		Aménagement d'un boulevard front de mer à Jijel		2015	Cité des frères Aæssous au centre de Jijel

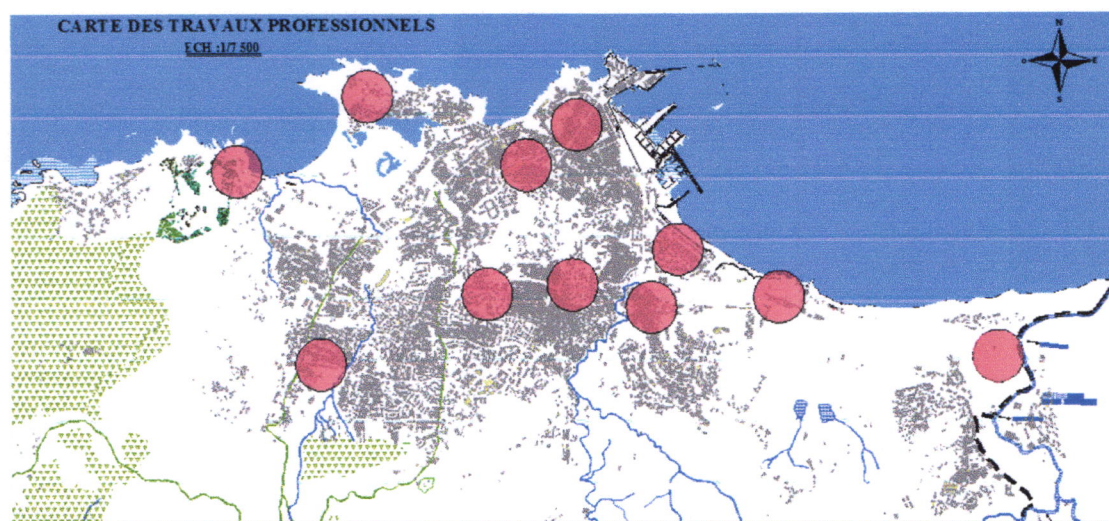


Figure II-3carte des travaux professionnels. Source : S.Bouaichaoui

Constat : D'après la lecture du tableau des travaux professionnels de la ville de Jijel on remarque que la majorité des travaux se réalise dans la partie centre et la partie ouest de la ville.

Des grands projets sont proposés au niveau du centre-ville de Jijel et ses extensions

Une très faible intervention dans Le coté est et ouest (manque de nouveaux projets dans cette zone)

II.2.4 PERSPECTIVES ETPREVISIONS DE DEVLOPPEMENT DE LA VILLE.

II.2.4.1 Complexe sidérurgique de Ballara

L'usine emploiera 3 000 personnes et fabriquera à partir de 2017 de l'acier plat et des aciers spéciaux destinés entre autres à l'industrie du rail en Algérie. La capacité de production atteindra, dans un premier temps, 2 millions de tonnes d'acier par an avant d'être portée à 5 millions de tonnes.



figure II-4 complexe sidérurgique, bellara. Source : <http://www.jijel.info>

II.2.4.2 Réalisation d'un terminal à conteneurs :

Le projet de terminal de transbordement étant la construction d'un grand môle central avec un nouveau quai parallèle au quai Ouest et une extension du quai mixte existant. Ce dernier disposera dans ce cas de plus de 78 hectares de terre-pleins et environ 2.080 m de quais.



figure II-5 terminal à conteneurs Jijel. Source : <http://www.jijel.info>

Ce projet qui sera réalisé pour un montant de 490 Millions de DA, est d'une capacité de 800 places. Cet important établissement donnera une nouvelle impulsion à l'activité théâtrale dans la Wilaya de Jijel.

II.2.4.3 Barrage de Tabellout

Cet ouvrage hydraulique, avec ces 294 millions de m³, est un important maillon du système de transfert des eaux



figure II-7 barrage de Tabellout. Source : <http://www.jijel.info>

II.2.4.4 Pôle universitaire d'El Aouana

Ce pôle abritera plusieurs facultés: les sciences de la nature et de la vie (3000 places), les sciences agronomiques (1000 places), les sciences exactes et informatique (2000 places), une faculté de médecine (1000 places) et un centre international de recherche en physique théorique.



figure II-8 pole universitaire d'el Aouana. *Source* : <http://www.jijel.info>

II.2.4.5 Salle Omnisports

Projet de réalisation et d'équipement d'une salle omnisport d'une capacité de 3000 places au niveau du POS de l'entrée Est de la ville de Jijel pour un montant de 102 milliards de centimes et un délai de réalisation de 28 mois

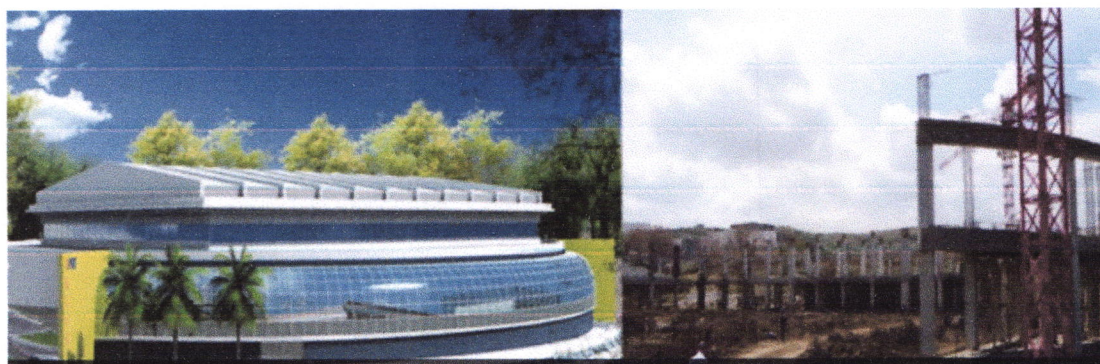


Figure II-6 salle omni sport. *Source* : <http://www.jijel.info>

II.2.4.6 Pénétrante Jijel - Autoroute Est-Ouest

Long de 110 km, ce tronçon traversera trois wilaya, en l'occurrence Jijel, Mila et Sétif, pour le relier le port de Djendjen à l'autoroute Est-Ouest, via 33 viaducs (15

km), 19 passages supérieurs, 15 passages inférieurs et 11 ponts, ainsi qu'un tunnel à Texenna. La pénétrante aura 2 x 2 voies extensibles à 2 x 3 voies.

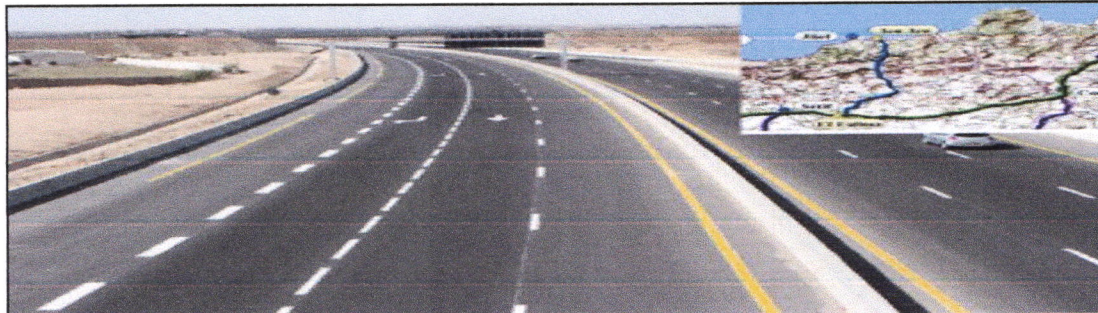


Figure II-7 autoroute est-ouest . Source : <http://www.jijel.info>

II.2.4.7 Tunnel de Texenna à Jijel

La réalisation du tunnel de Texenna long de 1865 m entrant dans le cadre de la pénétrante autoroutière Djendjen-El Eulma, prend forme...



Figure II-8 tunnel de Texenna. Source : <http://www.jijel.info>

II.2.4.8 Aménagement d'un Boulevard Front de mer à Jijel

Le projet de réalisation et d'aménagement d'un boulevard front de mer à hauteur de la cité des Frères Aâssous (Beaumarcher) au centre de Jijel a été lancée il y a Une première tranche de 650 mètres linéaires de ce projet qui totalise 1,2 km, sera réalisée pour un montant initial de 50 millions de dinars et pour un délai de douze (12) mois.



Figure II-9 Boulevard Front de mer à Jijel Source : <http://www.jijel-echo.com>

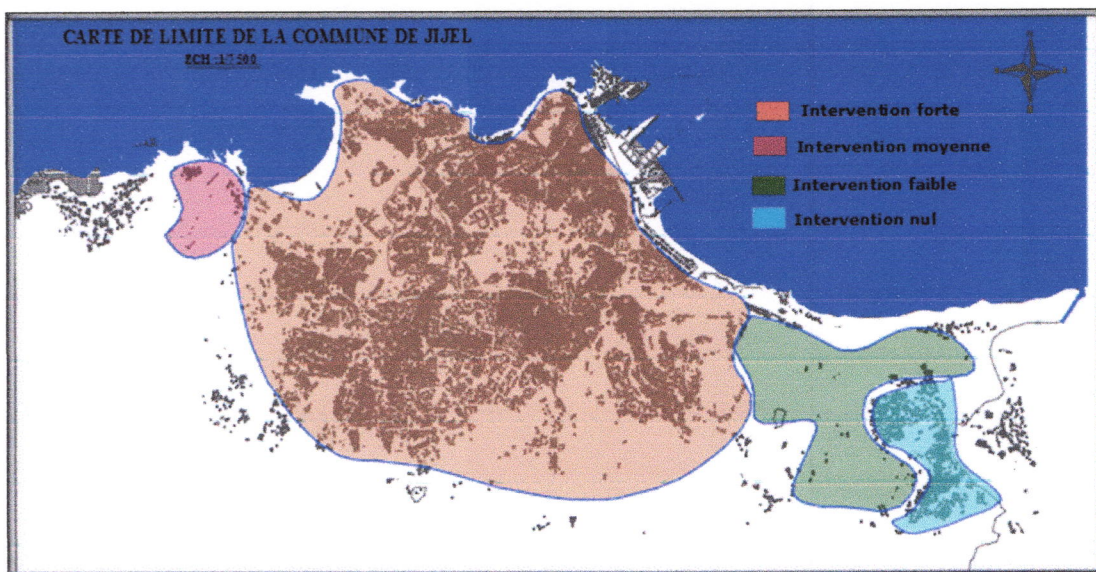


Figure II-10 carte des sites d'interventions

Constat

On constat que la majorité des travaux sont concentrés dans le centre historique de la ville et la 1ere er et 2eme périphérie et avec une faible moyenne pour le reste de la ville.

II.2.5 JIJEL VUE PAR LES CITOYENS

Pour améliorer le cadre de vie des citoyens de la ville de Jijel il est indispensable d'interrogé leurs besoins et problèmes.

On a fait un recensement sur le fonctionnement de la ville, les équipements manquants et les besoins des citoyens, 120 personnes (60% sont des femmes et 40% des hommes) ont répondu au questionnaire, Le résultat était comme suite :

- Le fonctionnement de la ville de Jijel est entre Moyen et Mauvais
- La ville de Jijel doit être réaménagée.
- Il n’y a pas assez d’espaces publics à Jijel.
- La ville de Jijel doit être récompensée d’une méthode moderne.
- La ville a des problèmes sociaux, économiques et environnementaux.
- Le mode de vie des citoyens de la ville de Jijel est noté entre 5 et 6/10.
- Le manque des équipements culturels, commerciaux, sanitaire, touristique et sportifs.
- Le problème de la mobilité cause un obstacle majeur dans le développement urbain.

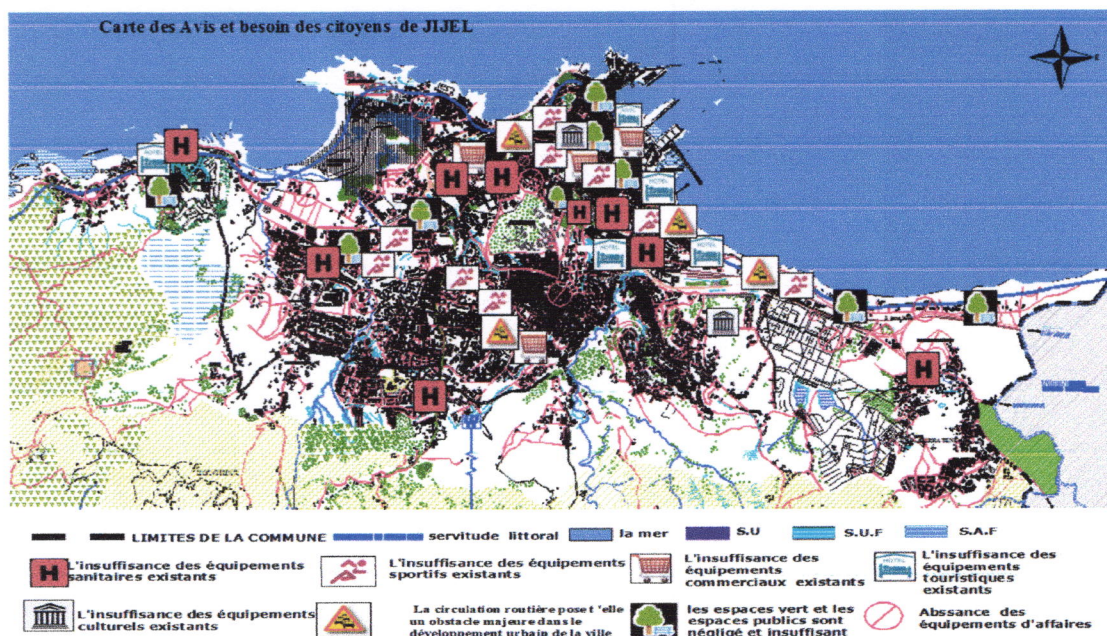


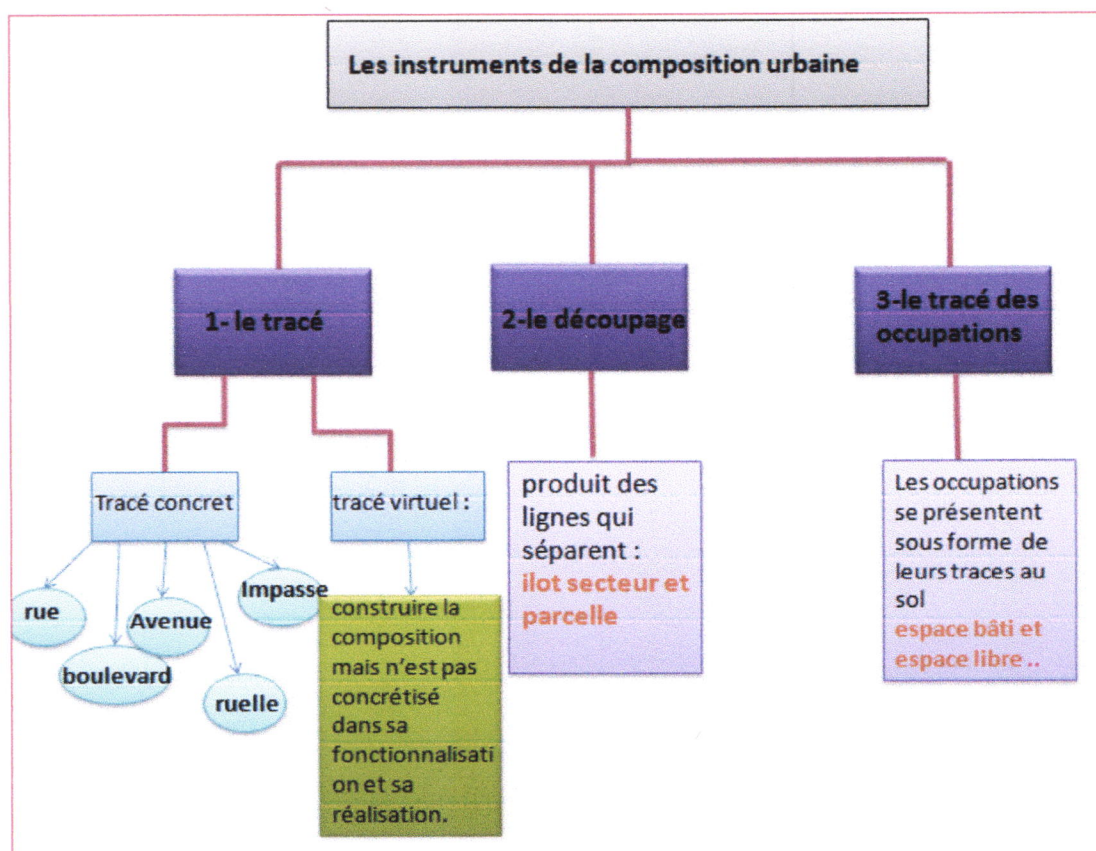
Figure II-11 carte des avis de citoyens de Jijel Source : W.Madani et A.Benzerga

II.3 L'ACTUALITE DE NOTRE THEME :

II.3.1 LA NOTION DE LA COMPOSITION URBAINE :

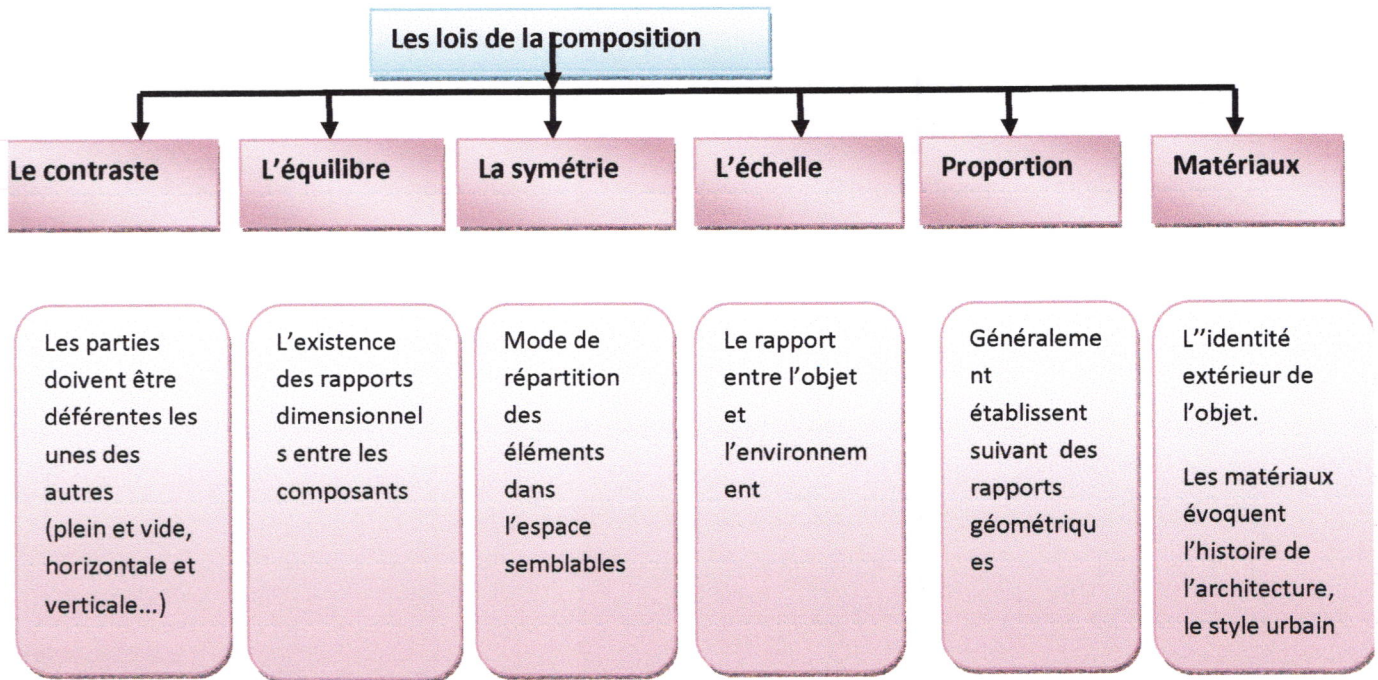
Représentation globale d'une ville ou d'une partie de ville fixant des règles relatives à la localisation, à l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction, et tenant compte des particularités du terrain. A l'origine (19e siècle), la composition urbaine désignait la représentation tri - dimensionnelle de l'espace à aménager (dessins en perspective). Aujourd'hui elle désigne également la démarche consistant à définir l'organisation de l'espace à aménager (ville ou quartier de ville)².

II.3.2 LES INSTRUMENTS DE LA COMPOSITION URBAINE :



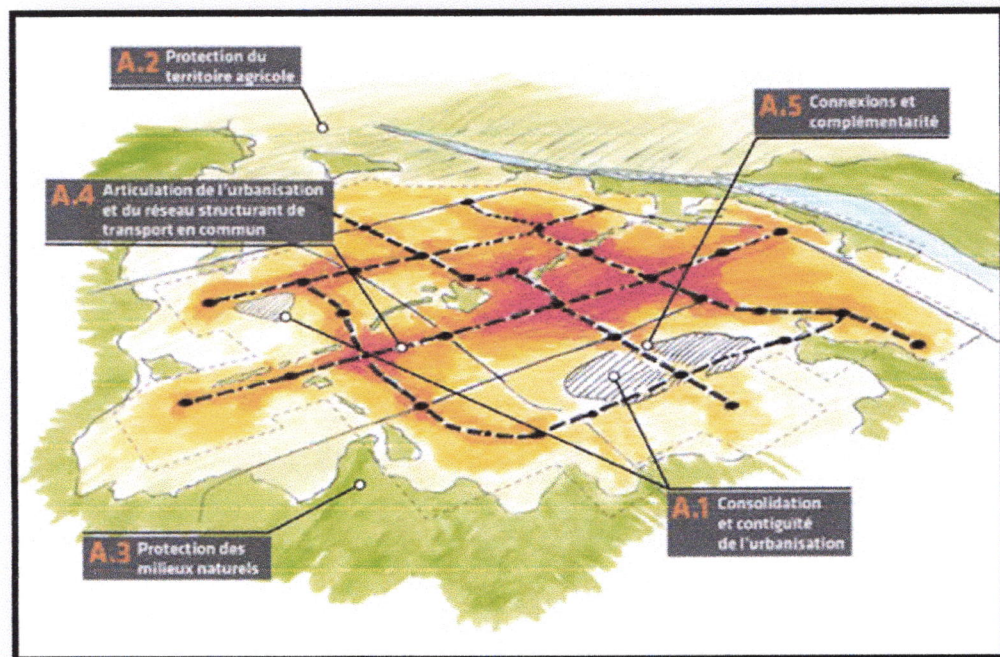
²<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr>.2017.

II.3.3 LES LOIS DE LA COMPOSITION URBAINE :



II.3.4 LE DEVELOPPEMENT DURABLE ET LA COMPOSITION URBAINE :

- L'échelle d'agglomération :



A l'échelle de quartier :



f) Principes de développement Durable à l'échelle Des quartiers et de la ville

• Efficacité économique : respecter les règles d'efficacité économique mais en incluant tous les coûts externes sociaux et

• Equité sociale : Droit à l'emploi, à un logement et à un revenu décent. Lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

• Efficacité environnementale : principe de Précaution et principe de Responsabilité

• Principe de long terme : évaluation des impacts et réversibilité des choix, innovation en matière de DD, nouvelles pratiques managériales

• Principe de globalité : le global en relation avec le local ; principe de subsidiarité – mais aussi « penser globalement et agir globalement » : « le

• Principe de gouvernance : participation des résidents et usagers du quartier et / ou de la ville – volonté politique de favoriser

**II.3.5 LA COMPOSITION URBAINE SELON LES INSTRUMENTS
D'URBANISME ALGERIENS (PDAU, POS) :**

Les instruments d'urbanisme sont définis par des textes juridiques, ainsi « Les instruments d'aménagements et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme ,ils définissent plus particulièrement les conditions permettant d'une part de rationaliser l'utilisation de l'espace, de préserver les activités agricoles, de protéger les périmètres sensibles, les sites ,les paysages, d'autre part de prévoir les terrains réservés aux activités économiques et d'intérêt général et aux constructions pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'équipements collectifs de services, d'activités et de logement, ils définissent également les conditions d'aménagement et de construction en prévention des risques naturels »³.

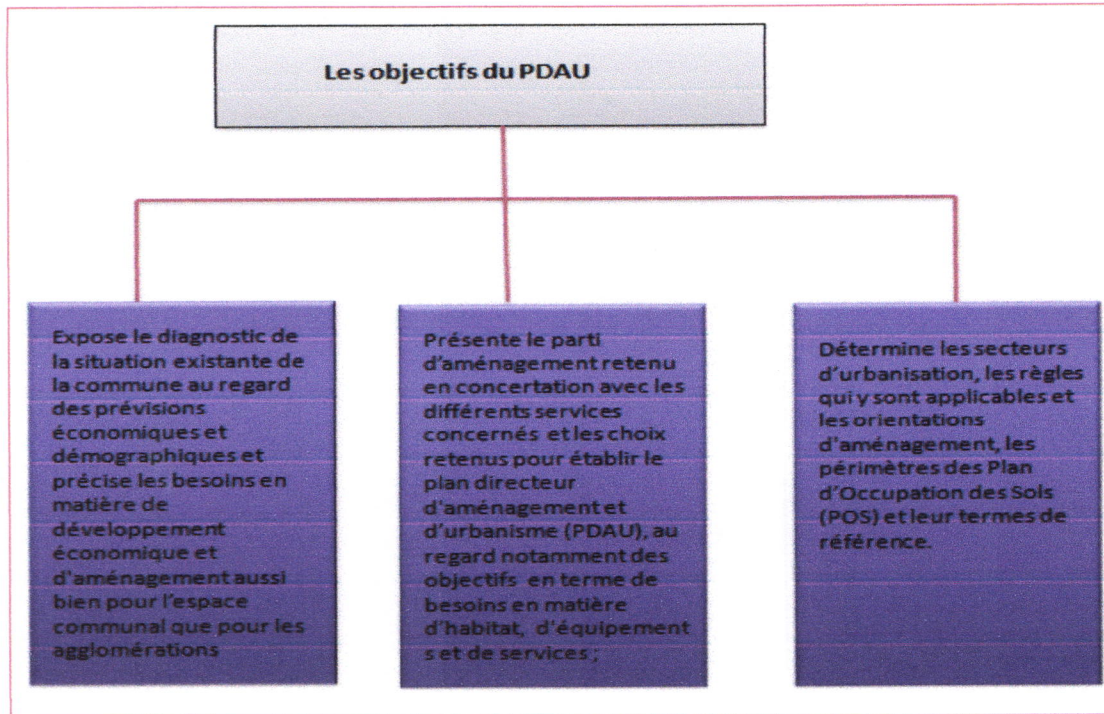
b) Définition du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme le PDAU :

Est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée. L'établissement du PDAU d'une commune a pour finalité la mise à la disposition des autorités locales d'instruments de planification spatiale et de gestion urbaine.

« Le PDAU constitue l'instrument de planification urbaine à moyen et à long termes, il représente un document qui fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire d'une commune, d'une partie de commune ou d'un ensemble de communes, notamment en ce qui concerne l'extension de la ou des agglomérations intéressées»⁴.

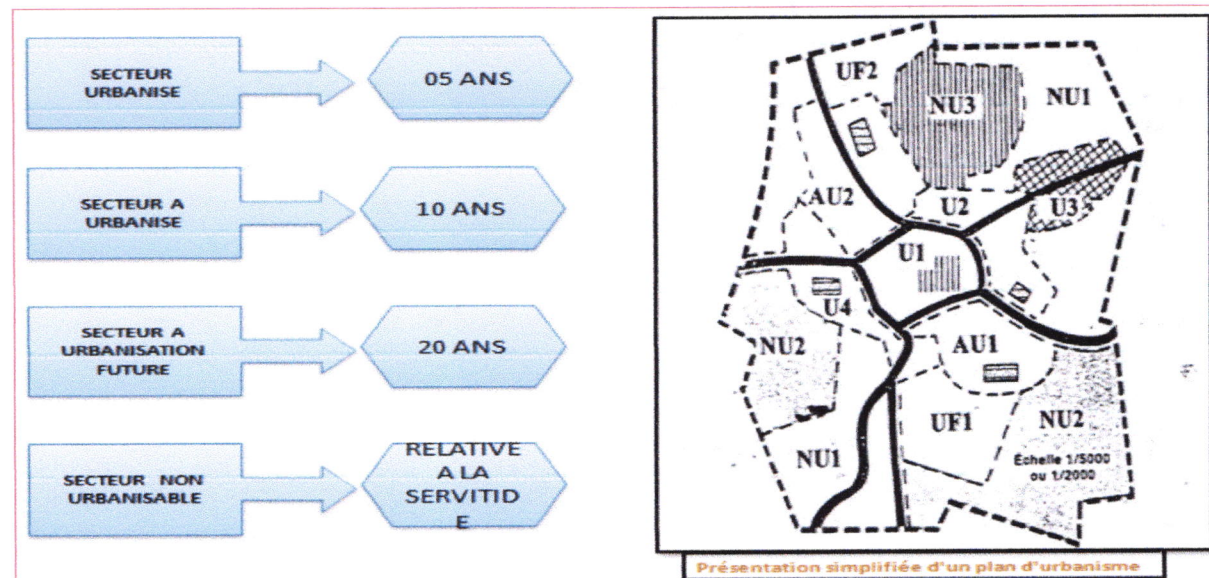
³La loi 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.jo de la république algérienne N°52.article11.

⁴Jacquignon.L, 1978, Boury.P ,1980



d) Les différents secteurs du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme le PDAU :

Chaque secteur a un rythme d'urbanisation spécifique. Le PDAU doit fixer des dispositions réglementaires d'une façon générale. On trouve quatre secteurs :



Instrument d'urbanisme opposable aux tiers Etabli conformément à la loi N° 90 - 29 du 01 Décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. « Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de construction.

Le plan d'occupation des sols fixe de façon détaillée pour le ou les secteurs concernés, la forme urbaine, l'organisation, les droits de construction et d'utilisation des sols, définit la qualité minimale et maximale de construction autorisée exprimée en mètre carré de plancher hors œuvre ou en mètre cube de volume bâti, les types de construction autorisés et leurs usages, détermine les règles concernant l'aspect extérieur des constructions, délimite l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages

Publics et installations d'intérêt général ainsi que les tracés et les caractéristiques des voies de circulation, définit les servitudes, précise les quartiers, rues, monuments et sites à protéger, à rénover et restructurer et localise les terrains agricoles à préserver et à protéger»⁵.

II.3.6 LA COMPOSITION URBAINE DES VILLES LITTORALES :

Le littoral est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict.

La ville littoral est donc une ville qui se situe au bord e la mer ou d'un lac.

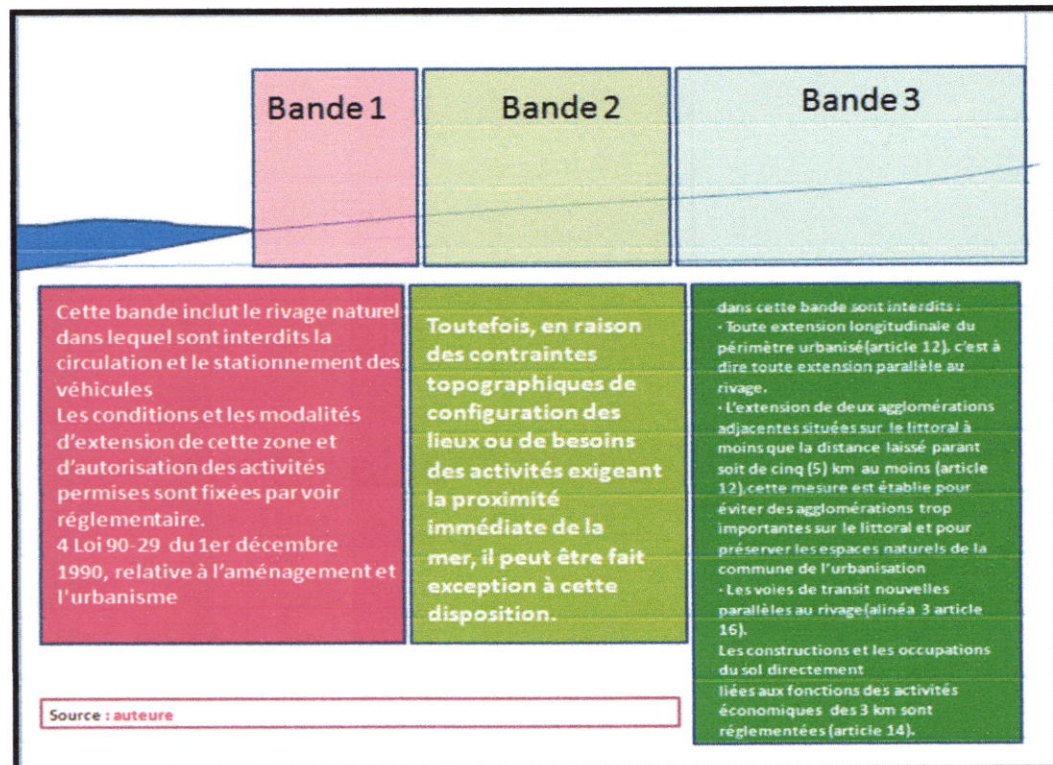
a) Construire et urbanisée le littorale

Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément un aménagement du littoral, elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement. Un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus.

⁵Loi N°90-29).

L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du Développement Durable. Il faut souligner qu'une bonne partie des dispositions de cette loi a besoin d'être développée et précisée. Par ailleurs la loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation

La loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

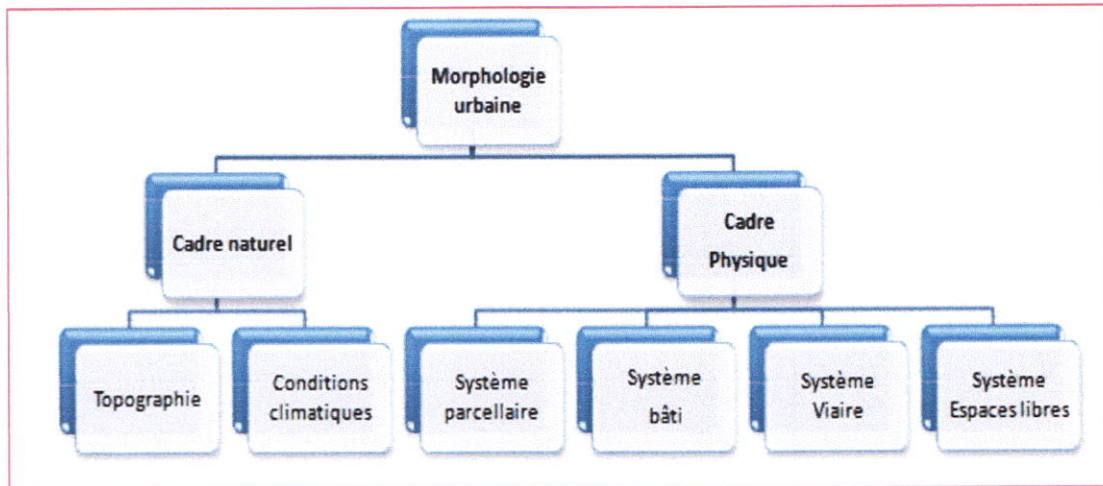


II.3.7 LA COMPOSITION URBAINE AVEC LE SITE NATUREL :

a) Topographie :

- Décrire le sens d'étalement des courbes de niveaux
- Décrire les limites de la zone d'intervention
- Cerner les paliers d'implantation majeurs
- Cerner les cassures et les changements de directions des courbes de niveaux

- Cerner l’impact de la topographie sur la forme des ilots et le tracé du parcellaire
- Cerner l’impact de la topographie sur la forme et l’emprise des voies

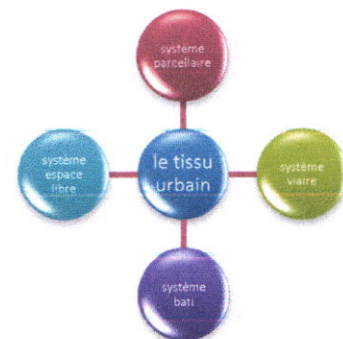


II.3.8 LA COMPOSITION URBAINE DANS LA PROCHE MORPHOLOGIQUE :

a) **La morphologie de façons générale :** Morphogenèse: «développement des formes, des structures caractéristiques d’une espèce des structures caractéristiques d’une espèce vivante»⁶.

b) **La morphologie urbaine :** Est une lecture de la forme des éléments constructifs du tissu (rue, place, parcelle, îlot, bâti...) dans leur chronologie décroissante à travers l’histoire afin de comprendre la logique d’une création d’un fragment urbain⁷.

d) **Les quatre systèmes organisateurs du tissu urbain :**





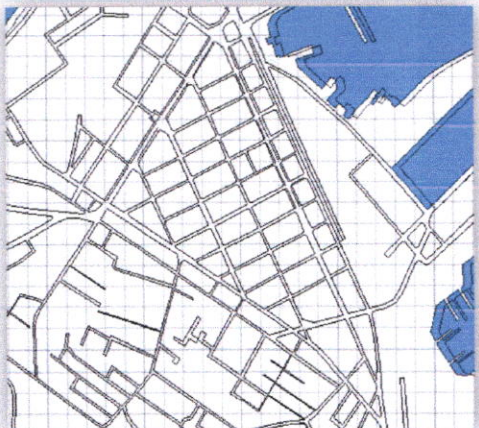

⁶ Cour master 1 théorie de projet, morphologie urbaine, abdelhafid sahli, 2016

⁷ Cour master 1 théorie de projet, morphologie urbaine, abdelhafid sahli, 2016

- **Le parcellaire :** Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières, les parcelles. Le parcellaire fragmente le territoire.
- **Le viaire :** Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire. Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variables. Ce réseau est destiné à innerver les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire.

Le bâti : Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension.

- **Espace libre :** Le réseau des espaces libres est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics ou privés.

	
<p>Bâti</p>	<p>Espace libre</p>
	
<p>parcellaire</p>	<p>viaire</p>

II.4 Analyse des exemples

II.4.1 LA PLACE DE LA « BRECHE » A CONSTANTINE :

- Présentation :

Constantine est une ville du Nord-est algérien, située à l'intérieur du pays, Constantine dont le centre (vieille ville et partie de la ville coloniale) prend naissance sur un rocher de plus de 600 mètres de hauteur bénéficie d'un panorama exceptionnel, surplombant les plaines d'El Hamma, la ville donne à l'est sur les gorges du Rummel.

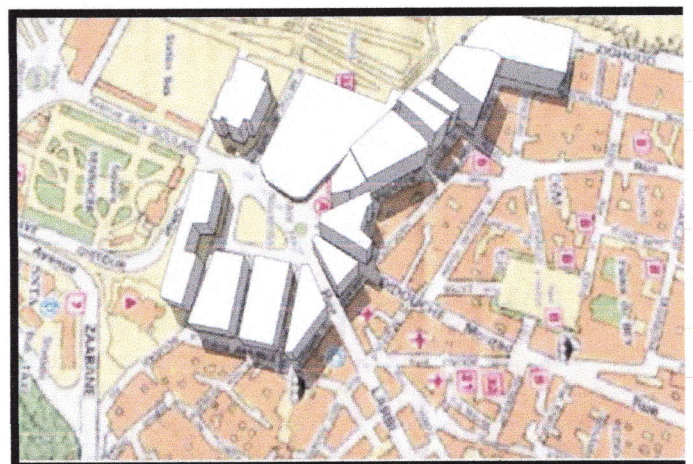
Principes

Dans le site du rocher, on remarque clairement à quel point les tracés ont servi à l'organisation de l'espace, ils ont ainsi eu un impact direct sur la morphologie du bâti; les voies et les boulevards résultant le plus souvent de tracés concrets conduisent vers des places ou des lieux communs leur donnant unicité et cohérence.

La vue aérienne du Rocher met en évidence des tracés concrets dont la rigidité se manifeste de manières différentes suivant la topographie.

Ces tracés, dont le but originel fut la sécurité, l'hygiène et l'aération de la vieille ville ont joué en même temps un rôle permettant la lisibilité de l'espace urbain et ainsi l'établissement d'une composition urbaine pour le rocher.

La plupart des voies issues des tracés



concrets conduisent vers le centre de la composition, dans cet exemple, la place du 1er Novembre « draine » les voies partant de différents lieux situés dans le rocher.

- **Les découpages**

Découlant directement des tracés, ils sont nombreux et permettent la répartition de toute la zone de la ville occupant le rocher en parties plus ou moins distinctes. Ces découpages en question donnent lieu à des pièces dont la disposition est commandée par les percées et les tracés du

Lieu On voit clairement à quel point les bâtiments que comprend la brèche semblent être taillés au (Couteau) tellement ceux-ci forment des fractions distinctes dont les voies de circulation sont sans doute les principaux éléments de partage.

- **Les occupations au sol :**

L'occupation au sol des bâtiments obéit principalement aux tracés et aux découpages qui en résultent. Ces occupations, influençant l'alignement des bâtisses, le rapport plein/vide, etc. ne sont que la conséquence des percées et d'une volonté de composition autour d'une place (1er Novembre ex Nemours) jointe à une composition suivant l'axe du Boulevard Zighoud Yousef .

Dans le cas de la Brèche, l'alignement et les percées sont les principaux paramètres influençant les occupations au sol qui servent avant tout dans leurs formes, la composition.

II.4.2 ANALYSE DES EXEMPLES DES LIEUX CULTURELS

Dans la présence analyse des exemples on va essayer d'identifier les fonctions et la composition des sites et lieux culturels dans le monde. Les exemples sont variés : de la valorisation en un complexe culturel à la conservation d'un patrimoine :

- La Cité du cinéma
- Le château de Schönbrunn à Vienne (Autriche), ou l'ouverture d'un musée vivant et attractif en territoire rural comme

- Le Beamish Museum (Angleterre), etc. Parmi les grandes tendances identifiées, ces lieux culturels ont en commun des innovations dans l'architecture et la programmation, les contenus et les missions. Ils s'adressent à des publics de plus en plus larges et accroissent leur visibilité en diversifiant les financements et les partenariats. Dans tous les cas, le territoire, matière première de la destination touristique, est l'interface des stratégies collectives et des destinations.

II.4.2.1. Le cadre d'analyse

a) Le lieu culturel

L'axe « lieu culturel » analyse le lieu en tant que tel sous trois angles.

Contenu et missions :

- Le contenu culturel principal ;
- Les contenus annexes (loisirs, commerces, éducation) au sein du lieu.

Publics et visibilité :

- Les caractéristiques du public ;
- L'accessibilité du site ;
- La tarification et autres services proposés (médiateurs, visites guidées, hôtellerie sur site) ;
- Le positionnement du site en termes d'image.
- Financements et partenariats :
- Le statut du lieu (fondation, association, entreprise privée) ;
- Les partenaires stratégiques et économiques ;

Les indicateurs de performance sont les données quantitatives et qualitatives existantes sur les retombées estimées du lieu : nombre de visiteurs, retombées économiques, impact social. Elles sont fournies à titre indicatif.

b) Le territoire

L'axe « Territoire » analyse l'inscription du lieu dans son territoire. Plusieurs échelles territoriales peuvent être présentées, mais dans un objectif de mise en perspective avec le territoire adjacent l'échelle régionale est privilégiée.

Stratégie de développement décrit la mise en place, d'une stratégie de développement urbain, sociale et économique par les acteurs locaux, dans laquelle s'inscrit le lieu culturel.

Gouvernance décrit les acteurs locaux (publics ou privés) impliqués dans ces différentes stratégies.

Promotion de la destination décrit le positionnement de ces acteurs dans la construction d'une destination touristique et économique à l'échelle territoriale, avec notamment :

- Le branding (la construction d'une image de marque identifiable) ;
- Les outils de promotion opérationnels (itinéraires, office de tourisme, offres packagées) ;
- Le marketing ciblé (actions spécifiques sur un segment des visiteurs potentiels
- **Exemple n°1. Be amish Muséum (Angleterre), un musée vivant et attractif en territoire rural**



Figure II-12: usée beamich Source : Crédit photo @Beamish Museum

Beamish Museum (Angleterre), un musée vivant et attractif en territoire rural

Le Beamish Museum est le plus grand musée à ciel ouvert d'Angleterre. C'est un « musée vivant », qui donne à voir la vie quotidienne dans la région entre 1820 et la deuxième guerre mondiale. Un tramway, deux fermes, une ville et une cité minière d'époque sont notamment présentés. Le musée, porté par un consortium d'autorités locales, s'inscrit dans une stratégie de redynamisation touristique et économique d'un territoire encore marqué par l'agriculture et l'activité minière. L'implication des populations dans la constitution des collections et la programmation est encouragée. Alors que dans les années 1990 et jusqu'en 2008, le Beamish Museum connaît une baisse importante de revenus et de visiteurs, le projet « Remaking Beamish » (refaire Beamish) lui permet de devenir une des attractions majeures et facteur de visibilité du territoire. Selon le musée lui-même⁴⁷, le succès de cette réussite est dû à trois facteurs que sont :

- L'immersion du visiteur et l'expérience proposée ;
- Le lien avec le territoire et la possibilité par les habitants de participer au contenu du musée ;
- L'effort d'autonomisation économique du musée et la recherche constante de nouveaux publics.

Le lieu Contenus et missions

- Une fonction mémorielle Lorsque le projet débute en 1970, le musée a essentiellement une fonction mémorielle. Il rassemble des objets donnés par les habitants et les conserve dans une maison de campagne située sur un site de

Plusieurs hectares. L'accumulation de ces objets lui permet d'ouvrir ses collections au public en 1972. La reconstitution d'un village et d'un chemin de fer se fait par la suite, sur l'espace disponible, transformant le lieu en « musée vivant ».

- Une immersion Le Beamish Museum propose au visiteur l'expérience de s'immerger dans un village

Typique de la région durant l'âge d'or des mines, de l'agriculture et de l'industrie du chemin de fer.

Ville	Beamish
Éloignement de la ville de référence Périphérie :	12 km
Nombre d'employés(2012)	280
Nombre de visiteurs (2012)	589 000
Prix du billet moyen⁴⁸	24€
Superficie	350 hectares
Chiffre d'affaires annuel (€)	4 940 000

Source : TBR pour l'Arts Council England. Taux de change au 1er Janvier 2016 (1£ =1,28 €).

- La reconstitution de l'architecture mais aussi des activités (transports en commun, artisanat, commerces, fêtes populaire) est proposée, avec la participation de volontaires et d'habitants de la région.
- Un renouvellement permanent De nouveaux investissements sont prévus, visant notamment à recréer un village des années 1950 ou à construire un centre d'apprentissage des métiers de l'hôtellerie.

Publics et visibilité

- Le public du musée a augmenté de 66% entre 2008 et 2013. Il est resté essentiellement national et régional, puisque seuls 4% de ses visiteurs sont internationaux. La fréquentation y est plus basse en hiver, malgré une volonté d'atténuer cette tendance.

Desserte

La destination est bien desservie par les transports en commun au niveau régional, effet direct de la gestion des transports par les mêmes autorités que celles impliquées dans la gestion du musée : un bus depuis Newcastle (chaque 1/2h),

Depuis Sunderland (chaque 1/2h) et depuis Durham (chaque heure) se rend à Beamish. Pour inciter les visiteurs à prendre les transports en commun, une réduction de 25% est proposée à l'entrée du musée sur présentation d'un ticket de bus.

- Statut Le musée Beamish a été créé par un consortium composé de différents "comtés", équivalents des départements français. Il est ainsi un musée à dimension « régionale »

Plan du musée

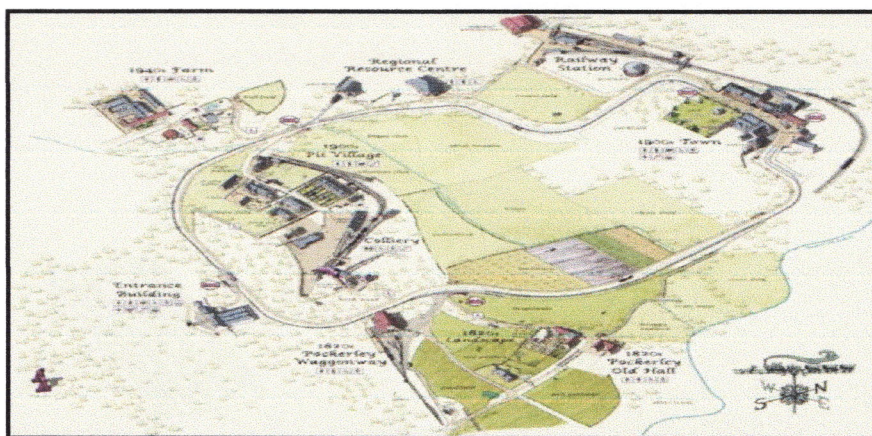


Figure II-13: plan de musée

Source : TBR pour l'Arts Council England

Indicateurs de performance

- 589 000 visiteurs en 2012-2013 ;
- Augmentation de 66% entre 2008 et 2012 ;
- Hausse de 20% prévue d'ici 2021 ;
- Revenus du musée liés aux billets annuels, aux événements et aux activités commerciales (restaurant, boutique) en hausse ;
- Ouverture d'un hôtel 4* Best Western aux abords du musée ;
- Le musée a gagné 100 emplois supplémentaires entre 2008 et 2012

Le territoire**Stratégie de développement**

- **Historique**

Le comté de Durham, dans lequel se trouve le musée, est une région au passé à la fois fermier et minier (fer et charbon). Il a souffert du ralentissement de l'activité industrielle et de la disparition progressive des mines dans la deuxième moitié du XXème siècle.

- **La stratégie** actuelle vise à favoriser la transition sectorielle et à faire du nord-est de l'Angleterre une région attractive et dynamique, autour de Newcastle qui vise une évolution de son économie vers les secteurs créatifs et de l'innovation.
- **Implication du musée** Si cette stratégie implique de nombreux acteurs territoriaux, notamment autour et à Newcastle, le Beamish Museum apparaît relativement peu impliqué dans cette stratégie, bien qu'il soit, de fait, un acteur territorial incontournable.

Exemple n°02 La Cité du cinéma Saint-Denis France

La Cité du cinéma est un pôle cinématographique porté par le réalisateur et producteur français Luc Besson, implanté à Saint-Denis, au nord de Paris (au 20 rue Ampère). Elle est l'équivalent français de Cinecittà à Rome (Italie), de Pinewood à Londres (Grande-Bretagne) ou de Babelsberg à Berlin (Allemagne). Elle est

Lieu	Saint-Denis (93) - France
Année	2012
Surface	61 700 m ²
Budget	103 000 000 €
Maîtrise d'ouvrage	Vinci immobilier d'entreprise pour Europacorp
Maîtrise d'oeuvre	Reichen et Robert & Associés architectes urbanistes
Produits	TERREAL : bardage en terre cuite Piterak Slim couleur Ébène. Pose en bardage sur support traditionnel.

inaugurée le 21 septembre 2012.

A Saint-Denis, Reichen et Robert & Associés architectes urbanistes ont effectué la reconversion de l'ancienne centrale EDF de Saint-Denis pour installer la Cité du Cinéma.

Composition e la cité

Un projet qui se compose de :

- 9 plateaux de tournage
- D'ateliers pour la fabrication des décors
- Des locaux de formation pour l'École Nationale Supérieure Louis Lumière
- Une salle de projection
- Rue couverte, d'espaces tertiaires, des services communs,

- Des boutiques et un restaurant, ainsi qu'un parc de stationnement de 477 places.

Un projet très ambitieux sur une surface importante qui offre une seconde vie à un édifice du patrimoine industriel historique de la ville (charpente métallique, terre cuite TERREAL).

Le concept architectural trouve un équilibre dans la relation de continuité et d'harmonie du patrimoine conservé et de ses adjonctions contemporaines.

L'organisation du projet s'appuie sur le principe des flux de circulations d'origine. Un réseau de rues intérieures, de passages et de cours/jardins donne sa structure à la composition, et permet l'articulation des différents éléments du programme : une ambiance fluide et lumineuse, propice aux rencontres, aux échanges, et à une forme de convivialité propre au milieu du cinéma.

L'accès au site s'effectue par de vastes gradins ouvrants sur une perspective de l'ensemble du projet. L'entrée dans la cité du cinéma s'effectue par une large passerelle menant vers un grand tympan, vitré : de part et d'autre de cette entrée deux murs pignons dont les briques brunes, dans un jeu de décalage, créent un jeu d'ombres et de lumière qui forment un motif pixellisé.

La nef, épine dorsale du projet, est constituée d'acier et de béton. Ses grandes dimensions : plus de 200 mètres de long sur 20 m de large et plus de 20 mètres de haut lui donnent une envergure de cathédrale industrielle.

A l'intérieur, la structure métallique a été conservée avec ses traces d'oxydation et de patine qui ont été stabilisées. Les céramiques au sol ont été reconstituées à l'identique. Une recherche d'authenticité, de simplicité et de durabilité dans la mise en place des matériaux a été souhaitée par les architectes, en adéquation avec le lieu et son histoire.

- Exemple 3 : Dia:Beacon, région de New-York (États-Unis), un musée d'art contemporain en milieu péri-urbain



Figure II-14:19 Vue du ciel Dia:Beacon

source : Google earth

Le musée Dia:Beacon a ouvert ses portes en 2003 sur les berges de la rivière Hudson dans la petite ville de Beacon (30 000 habitants), située à 100 km au nord de New-York. Il est situé dans une ancienne imprimerie d'emballages, symbole du passé industriel de la ville, et présente des collections d'art de 1960 à nos jours.

Le lieu attire chaque année une clientèle new-yorkaise importante. Son succès est notamment lié à la notoriété de la fondation mère « Dia » dans les milieux artistiques New-Yorkais.

Ville	Bacon
Éloignement de la ville de référence	100 km
Excentré	
Nombre d'employés (2013)	75
Nombre de visiteurs (2016)	75 000

Superficie	35 hectares
Chiffre d'affaires annuel (2016)	4 307 000 €

CONCLUSION

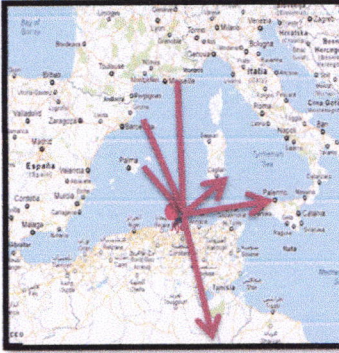
Dans ce chapitre on a essayé de valoriser et mettre en évidence l'importance de notre thème (la composition urbaine et les lieux culturels) en tenant à l'importance de connaître la ville et ces habitants ainsi qu'étudier les projets qui ont été réalisés ou proposer dans cette ville.






On peut déduire de ce chapitre que Jijel est une ville très riche naturellement et très oubliée par les autorités locales comme par les urbanistes et les architectes qui tiennent toujours à concentrer leurs études et leurs projets au niveau du noyau historique en oubliant les périphéries laissées au chaos et aux constructions ponctuelles.







Les lieux culturels jouent un rôle important dans l'amélioration et la composition des villes, on retrouve certains points communs et initiatives récurrentes qui marquent et valorisent l'ensemble de la ville et le territoire de ces lieux.

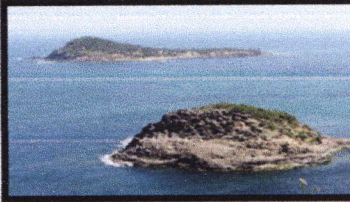




III. Lecture et analyse urbaine

III.1 Potentialité de la ville :

<p>Position géographique</p>	<p>-Proximité du sud de l'Europe et des ports méditerranéens (français, italiens et espagnols). -Porte méditerranéenne pour certains pays africains intérieurs (Mali, Niger, Tchad, ...). -Débouché portuaire préférentiel pour une bonne partie de la région des Hauts Plateaux Est et le Sud du pays.</p>	
<p>ATOUS ECONOMIQUES</p>	<p>-Un potentiel agricole intéressant, caractérisé par une superficie agricole utile de 44.000 ha de haute valeur agronomique avec un périmètre irrigable de 10.000 ha dont 5.000 ha en cours de réalisation. Un patrimoine forestier occupant 48 % du territoire de la wilaya (115.000 ha) dominé par le chêne liège avec un maquis de bruyère et une végétation dense de plantes médicinales. Des ressources hydriques considérables estimées à 800 Mm³ avec 19 sites de barrages potentiels dont 02 déjà réalisés (Kissir, Boussiaba), 01 en cours de réalisation (Tabelout)et 04 déjà étudiés(Bouadjoul, Irdjana, Ziama et Dar El-Oued). Des ressources halieutiques appréciables avec une superficie maritime de 6.510 Km² et une biomasse totale de 20.800 T /an.</p>	

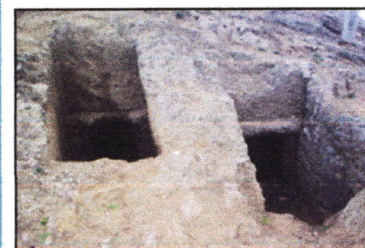
	<p>L'activité commerciale se concentre principalement au niveau de Jijel, Taher et El Milia</p> <p>et emploi environ 60% de la population active.</p> <p>Des gisements miniers et de substances utiles importants (Fer, Kaolin, Zinc, Sables etc</p>	
<p>Infrastructure économique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le port de Djen-Djen, axe privilégié du transport Euro-Africain (une capacité de 4,5 millions de tonnes par an et des tirants d'eau de moins 18 m). • l'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion • La ligne ferroviaire reliant Jijel au réseau national avec une gare de train • Elle est riche d'un réseau routier t dense et bien structuré, estimé à 223,8 Km de RN et 373,6 Km de CW 	   
<p>Richesses naturelles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Littoral s'étale sur 120km; irrégulier et accidenté, Composé d'une Splendide corniche avec une trentaine de plages de tout caractère et de toute taille. • Arrière pays pittoresque 	

	<p>Djbels :Son relief accidenté a permis L'existence de routes panoramiques dont les plus importantes sont celles de : Oued-Zhor, Ziama-Erraguène et El-Aouana –Texenna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Patrimoine forestier : De part son taux de boisement qui est de 47%, Jijel est considérée comme forestière par rapport aux taux de boisement de l'Algérie du nord, qui est de 11%, 	 
<p>Site touristique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grottes Merveilleuses Situées à 35 Km à l'Ouest de Jijel sur la RN 43, d'une rare splendeur. • Parc national de taza ((réseau mondial des réserves de la biosphère de l'Unesco.) • Parc animalier Situé à Kissir, commune d'El Aouana • Le grand phare • Ilot de l'auana 	   

	<ul style="list-style-type: none"> • la source d'El Machaki 	 
<p>Richesses naturelles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des falaises rocheuses : Célèbres dans la région et connues sous le nom de la fameuse "Corniche Jijelienne" • Les Cours d'eau : dont certains permanents, traversent le massif pour se jeter dans la mer • Les Lacs Naturels Il existe au niveau de la wilaya de Jijel 3 lacs naturels. • La Flore : végétaux supérieurs (435 espèces), plantes médicinales (147 espèces) et champignons (135 espèces), 413 plantes utiles • La Faune : • La région de JIJEL recèle un important patrimoine cynégétique. 	  

Historique et culturelle

- 3 Monuments qui datent de la période préhistorique :
 - les restes d'outils de pierres et de poteries qui se trouvent dans les grottes merveilleuses de Ziama le site de Tamila qui se trouve à la commune d'Emir.
 - djebel Mazghitane à la commune de Jijel
- Phénicienne :-une tombe encore intacte au lieu dit Djebel Sidi Ahmed Amoukrane vestiges d'un port dans les environs de Jijel, cimetière Phénicienne à Rabta
- 1 Monument qui date de la période des Numides à Ouled askar.
- 15 Monuments qui datent de la période romaine : stèle à Choubac, antique cité romaine à Ziama ... etc.
- la période Turque .:
- Bateau en Bronze des Frères Barbarous
- Artisanat traditionnel :
des véritables articles dont le savoir faire et le goût fournissent de jolis tableaux sculptés. D'importants gisements d'argile existent aussi dans la région, faisant de la poterie et de la céramique traditionnelle



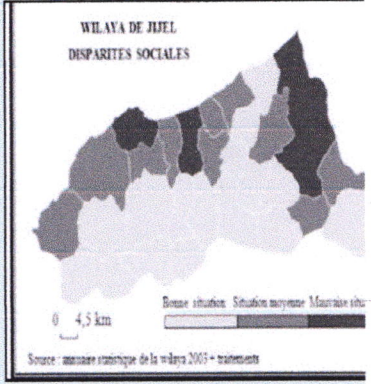
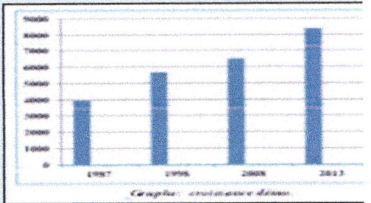
Sociale

- Le nombre de population le plus élevé est entre 20-59ans
- Entre 1998/2008, la population s’est accrue de 636 948 habitants), soit une densité de 40 hab. /km²
- le taux de natalité de mortalité et d’accroissement naturel sont respectivement de 19,20% 04,14% et 1,40%
- Le taux de scolarisation de cycle supérieur est entre 60 %et 85%

VIII. ETUDE DÉMOGRAPHIQUE
 I. Population totale :

Année	1987	1998	2008	2013
Population	3949	5689	6543	8395

Source : R.G.P.H 1987, 1998, 2008 + Enquête sur le terrain Avril 2013



Activités

- Emploi par secteurs d’activités : agriculture 20% , industrie 4% , BTP23% , services 32% , administration 11% , autres 10%
- Une zone est, caractérisée par un taux d’industrialisation relativement élevé un taux d’emploi relativement marginal dans l’agriculture, Exe la commune de Jijel.
- Une zone ouest, à vocation touristique, agricole (agriculture de montagne) halieutique. Al Aouana , Eraguenne ; selma , ziama mansouriah .
- Une grande partie de la population active exerce une activité agricole et/ou une activité de pêche.





CartellI-1: CARTE DE POTENTIALITE DE LA COMMUNE DE JIJEL – source : l’auteur

CONSTAT :

La ville de Jijel présente des grandes potentialités diversifiées et qui méritent d'être valorisées. La région Nord de la ville de Jijel est la plus riche de potentialités des ressources touristiques exceptionnelles tels que les sites balnéaires (plages et mer tout le long de la côte, corniche d'une beauté exceptionnelle grâce à sa richesse naturelle et son littoral, la pêche l'industrie des mines et carrières et manufactures de transformation et l'activité commerciale

Un réseau fort d'infrastructures multiformes et complémentaires (port, aéroport, liaisons routières transversale et pénétrante nord-sud, liaison ferroviaire)

Les autres potentiels tel que les terrains agricole les forêts les ressources hydriques et les monuments historiques on les trouve dans la partie sud et sud-est de la ville.

III.2 Croissance de la ville

La croissance urbaine constitue une résultante des interactions avec l'environnement, des liens entre la ville et la campagne et de la politique urbaine, sa distribution et ses rythmes reflètent les choix opérés au niveau social et économique. Son analyse est d'un grand intérêt pour déceler les retombées et les tendances sur le système urbain. Le contexte dans lequel s'est effectuée l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine vont marquer le système urbain dans sa configuration, son hiérarchie et sa distribution spatiale.

L'urbaniste italien Carlo Aymonino note : « La forme urbaine est un processus continu (...) et, s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger, pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'ont littéralement formée. »

Dans cette partie, on va entamer l'analyse du développement urbain de la ville de Jijel. En premier lieu on va traiter l'évolution de la ville à travers le temps, spécifiquement le développement urbain formel. En deuxième lieu, on va montrer l'origine de la croissance urbaine et les causes qui l'ont incité à suivre sa forme d'évolution particulière.

Dans sa croissance, la ville est canalisée par la mer d'un côté, la montagne de l'autre : la seule direction possible est le Sud ...la ville s'étale sur les terrains plats qui s'ouvrent en arrière de la rade. On a ainsi passage d'une ville de pied de montagne à une ville de plaine »

III.2.1 ÉVOLUTION HISTORIQUE DE LA VILLE DE JIJEL :

Période	Durée	FAIT URBAIN
Phénicienne	IVe Av. JC.	- Choix de l'emplacement de la ville elle-même - Excavations creusées dans les rochers
Romaine	75 Av. J.C	- Fortification du terrain par rempart. - Installation de porte pour assurer les échanges commerciaux. - Construction de certains édifices romains (Temple, place)
Byzantine	533	- Elargissement de l'enceinte de la ville. - Fortification de la ville par une muraille jalonnée de Tourelles - Installation de nouvelles portes urbaines.
Musulmane	720	- Edification du château de plaisance - conversion du rempart Romano byzantin.
Normande	1143	- Rétrécissement de l'enceinte de la ville. - Destruction du palais et des édifices de calte.

Génoise	1283	<ul style="list-style-type: none"> - Occupation de l'enceinte normande. - Reconversion des mosquées en églises construction d'une tour. - Occupation et transformation des principaux édifices.
Turque	16e siècle	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une structure d'échanges et de rencontres - Le port protégé convenablement des vents d'ouest à partir du nord.
Expédition Du Duc De Beaufort	1664	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction totale de la ville par les bombardements. - Fortification de l'enceinte de la ville. - Constructions diverses (Mosquée - Tour Génoise - Porte de la mer - rempart Byzantin - Enceinte phénicienne)
Française	1839à1856	- Réhabilitation des maisons et retraçage des rues.
	1856à1962	<ul style="list-style-type: none"> - Création du premier plan directeur de la ville. - L'extension française vers TAHER à l'est, et vers Bejaia à l'ouest. - La création d'un nouveau village à Taher en 1876. - La création d'un premier aéroport à Taher en 1945.
Après l'indépendance	1967	-les regards étaient portés essentiellement sur le secteur industriel.
	1967-1973	<ul style="list-style-type: none"> - Jijel a connu, d'abord une occupation anarchique, des biens vacants. - exode rural doublé par une forte croissance démographique. - l'apparition de nouveaux quartiers qui constituent une zone d'habitat illicite.
	1974	<ul style="list-style-type: none"> -La croissance urbaine des villes a atteint des taux très importants. - Ils sont lancées les études de plans d'urbanisme.
	1974- 1977	<ul style="list-style-type: none"> - la création des Zones d'Habitation Urbaine Nouvelles (ZHUN). - La planification économique intersectorielle est réfléchié en termes de volume et de quantité.

1987	-la protection et la mise en valeur du littoral et du plateau continental.
A partir de 1990	- nouveaux instruments d'aménagement du territoire ont été mis en disposition (Le PDAU-Le POS).
Durant cette dernière décennie	- on assiste à : - un exode rural remarquable - l'apparition des bidonvilles et des constructions illicites.

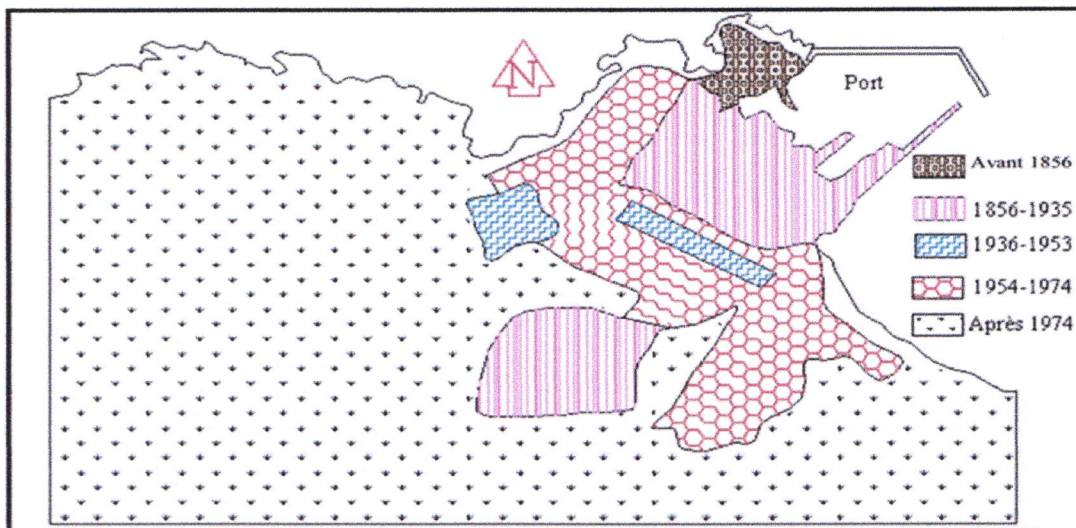


Figure III-15 : carte représente la croissance urbaine de la ville de jijel

SYNTHESE

D'abord, La ville de Jijel fut le carrefour de plusieurs civilisations dont les traces se trouvent sur son territoire, et par la richesse de son site et la morphologie de son terrain elle été à la fois un comptoir commerciale et une base militaire pour ces derniers. Ensuite, la ville a connu une extension urbaine importante après ces civilisations pour ce transformé de la cité plage a une grande ville urbaine.

Enfin, la croissance de la ville de Jijel a suivi un mode polaire répandant au schéma de la tâche d'huile, et pour des raisons géographiques et morphologique liées au site, un nouveau mode est apparu : du polaire au linéaire le long de la R.N 4

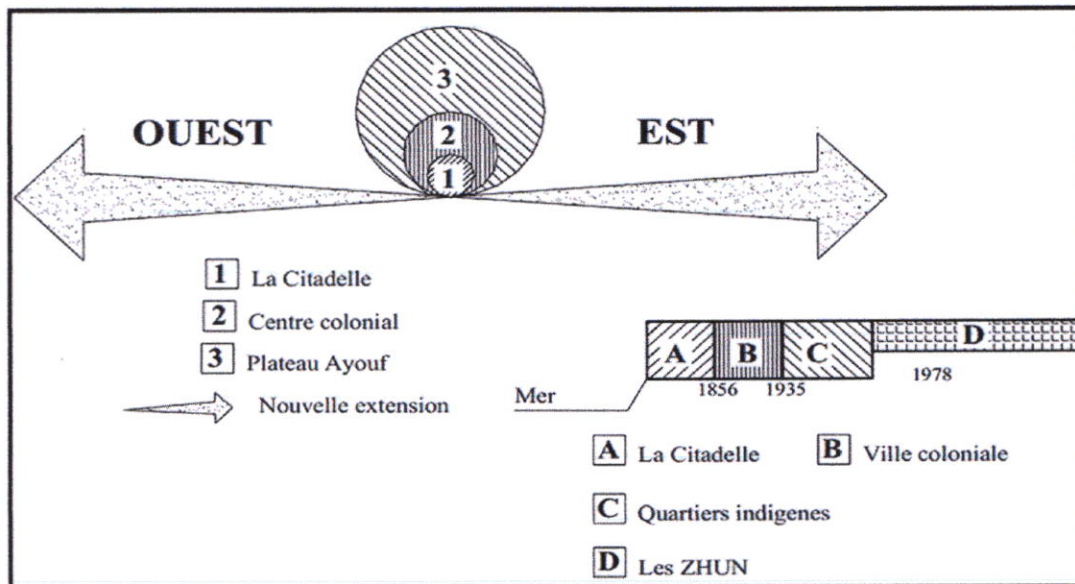


Figure III-16 : Photo représente le l'évolution urbain de la ville selon le mode polaire et linéaire
 Source : mémoire d'ingénieurat requalification de la zone village Mustapha a Jijel 2013

III.2.2 LES NŒUDS ET CARREFOURS

Les liaisons de la ville de Jijel avec l'extérieur s'effectuent par deux axes principaux :

- -Du côté Est : la route express de Constantine
- -Du côté Ouest : la route de Bejaia.

« Ces deux axes aboutissent aux carrefours du centre-ville qui constituent les points d'articulation des différentes voies structurant l'espace urbain »⁸.

Le carrefour se situant à l'intersection de l'avenue Emir Abdelkader et l'avenue Ben Badis représente le nœud d'articulation du centre-ville avec la cité Mustapha, la cité Assous, et les quartiers de Bab Essour, l'Oasis et le lotissement Haine. Il constitue aussi la limite Ouest du centre-ville.

⁸ Touriste guide, www.site.ifrance.com/jijel/ciaj.html, consulté le 14/03/2017.

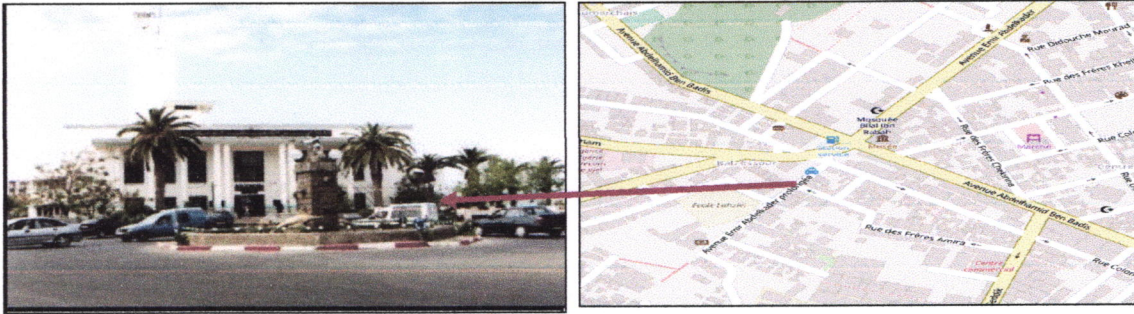


figure-17 : carrefour ben Badis



figure-18 : placette horloge solaire

Le deuxième carrefour se situant à la limite Est du centre-ville, est issu de l'intersection de l'avenue du 1er Novembre et l'avenue Ben Badis. Ce nœud permet l'articulation des axes routiers du centre avec l'extérieur de la ville d'une part et les quartiers Est (Cité Moussa, quartier de la plage)

Enfin le troisième carrefour issu de l'intersection de l'avenue Emir Abdelkader et celle du 1er Novembre formant un nœud giratoire qui a comme repère principal le siège de l'A.P.C avec son style architectural colonial.

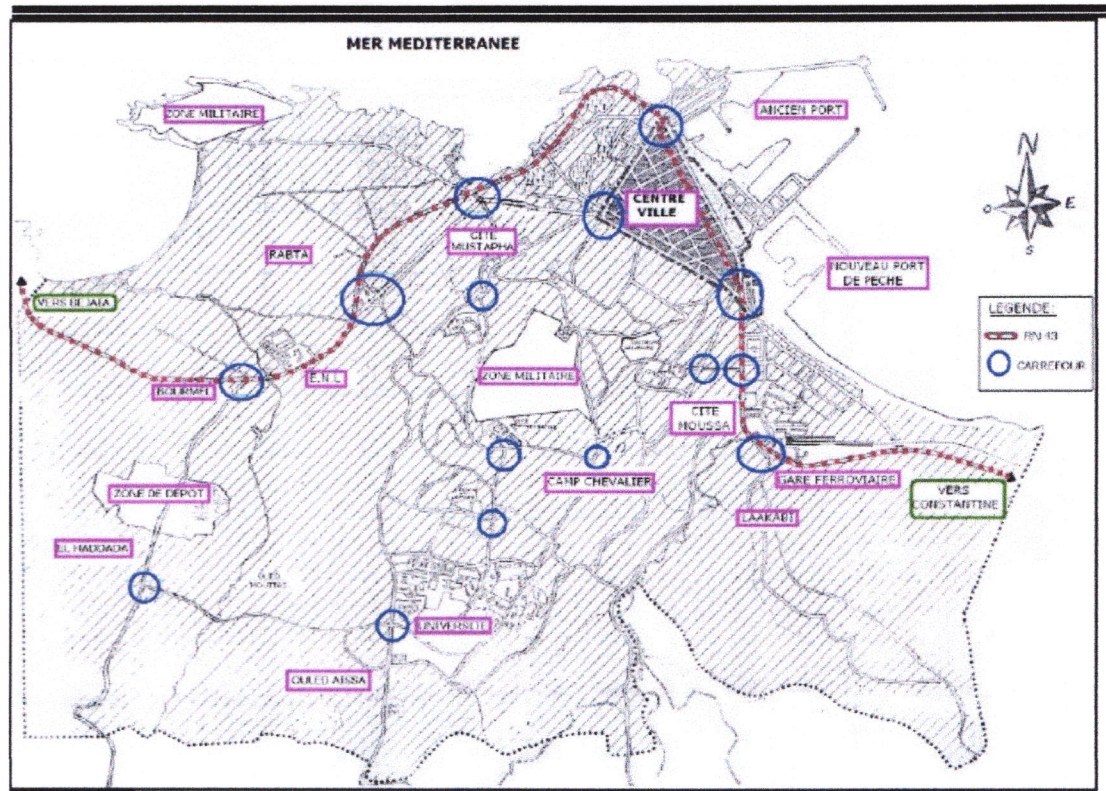


figure -19: Réseau routier, nœuds et carrefours de la ville de Jijel. Source : DUC Jijel+ interprétation personnelle. 2007

III.2.3 LA TRAME

La trame est un élément fondamental d'organisation de l'espace et du tissu urbain. La ville de Jijel et ses extensions sont caractérisés en général, par une trame orthogonale régulière et structurée à l'exception de certains quartiers populaires spontanés où la trame a évolué de façon désordonnée au coup par coup (quartiers d'El Akabi, de la crête et de Rabta).

Les éléments structurants de l'actuelle ville sont d'abord naturel et relèvent de la topographie du site, la forme que prend la vieille ville épouse la fonction du port, les extensions faites par la suite suivirent la même logique

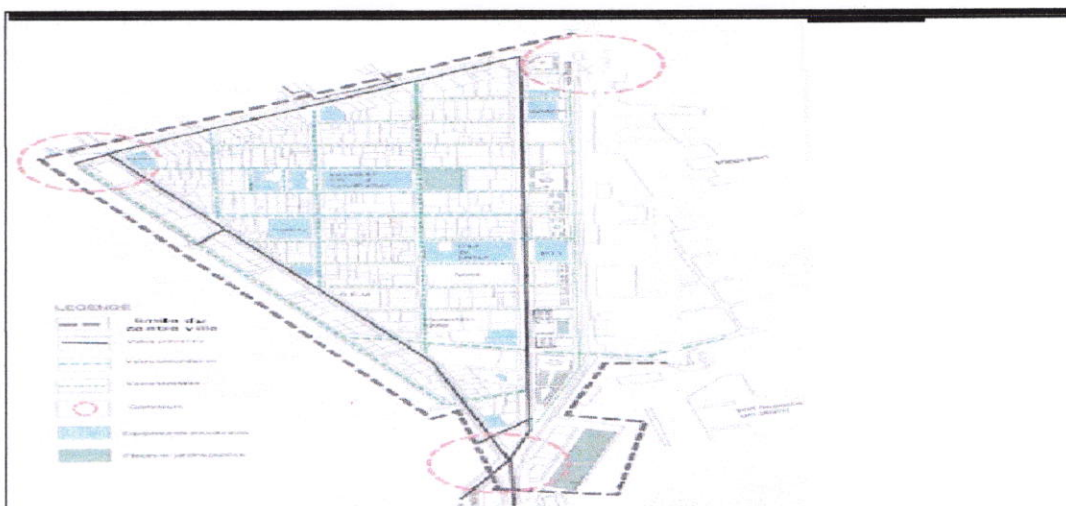


figure -20 Schéma de structure urbaine du centre-ville.
de Jijel.2005

Source : ANAT- Agence

III.2.4 LA VOIRIE

La ville de Jijel dispose d'un réseau de voiries de statuts et de fonctions différentes. La hiérarchisation des voies est faite selon une classification fondée sur les critères suivants :

- Caractéristiques de la voie (dimensions et situation).
- Intensité du trafic.
- Fonctions assurées par la voie.

A partir de ces paramètres nous pouvons dire que la ville est très bien desservie en matière de voiries à l'exception quelques quartiers d'habitat illicite situés dans la nouvelle ville (pour lesquels une réorganisation est en cours) ainsi que quelques points noirs pris en charge dans la cadre du plan de relance en cours d'exécution. Le réseau viaire se subdivise en trois catégories principales de voies

a) Les voies primaires (les avenues Emir Abdelkader, Abdelhamid BenBadis, 1er novembre 54 (le boulevard Hocine Rouibah, le boulevard « G »). Elles constituent les principaux couloirs de circulation pénétrant et traversant la ville.

b) Les voies secondaires (Le réseau secondaire est constitué par des voies à sens unique caractérisées par leur forte animation. Elles s'articulent avec les voies

primaires et permettent une bonne distribution dans la ville à l'exception de quelques points noirs situés dans la nouvelle ville (Camp Chevalier).

c) Les voies tertiaires (Le réseau tertiaire, très dense, il est formé généralement par les rues perpendiculaires au réseau secondaire. L'emprise moyenne de ces voies est de 10mètres).

III.2.5 LES ILOTS

La ville de Jijel est caractérisée en générale par une diversité de formes d'îlots, mais la forme dominante est la forme rectangulaire ; néanmoins il y a la présence de 05 formes d'îlots (la forme triangulaire, rectangulaire, trapézoïdale, pentagonale et linéaire)

Les îlots qui forment le tissu colonial sont à géométrisation très régulière, ils sont interdépendants entre eux du fait qu'ils sont structurés par la même trame parcellaire et la même trame viaire justifiant ainsi la règle de l'alignement

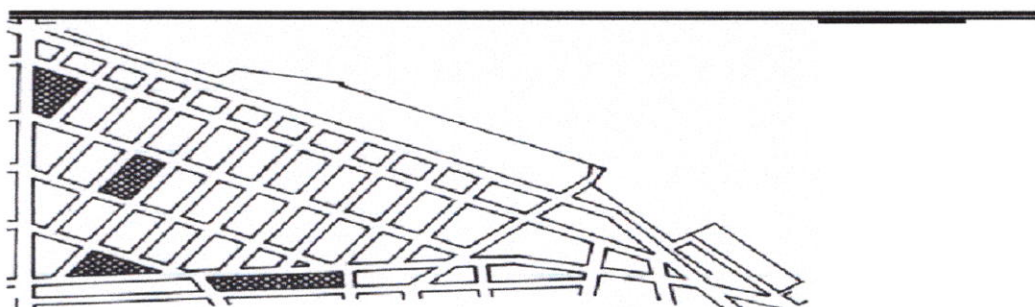


figure 821 Forme des îlots du centre-ville de Jijel. Source : ANAT- Agence de Jijel. 2007

III.2.6 LES REPERES

La ville de Jijel possède de nombreux éléments de repères allant de monuments (Fort Duquesne, la Citadelle, l'Hôtel de ville, l'Hôtel Kotama [ex-Casino]) aux différents édifices publics (la Gare intermodale, le Stade communal, la Cité administrative, l'Université, etc.). Pour la ville coloniale, la volonté de la domination culturelle et culturelle se dévoilait à travers l'édification de l'église, aujourd'hui détruite, qui par son gigantisme relatif, par le site de son implantation, sa position géographique, par la richesse de ses matériaux (pierres taillées, boiserie noble....) son horloge et son

clocher constituait jadis un point d'appel et en même temps un repère fort dominant. La ville coloniale est ponctuée aussi de plusieurs points d'appel et points de repère tels l'Hôtel de ville, l'Hôtel Casino, le port et la cour de justice. Pour la nouvelle ville, le siège de la wilaya, la cité administrative et l'université constituent les principaux points de repères

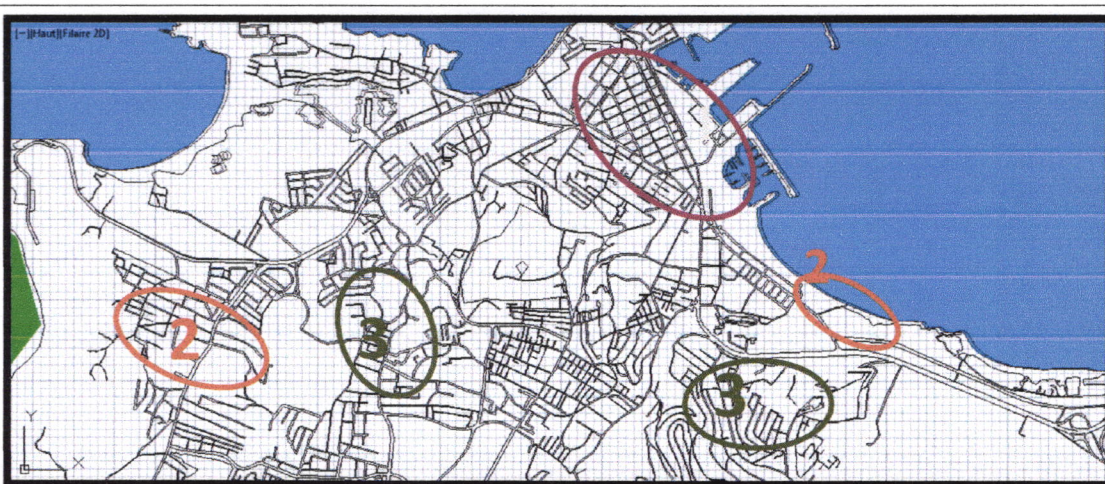
III.3 LECTURE MORPHOLOGIQUE DU TISSUE URBAIN

III.3.1 LE SYSTEME PARCELLAIRE

Le système parcellaire est un système de partition de l'espace du territoire en un certain nombre d'unités foncières, les parcelles. Le parcellaire fragmente le territoire

La ville de Jijel présente trois systèmes de parcellaires :

1. parcellaire hiérarchisée tramé (noyau historique).
2. parcellaire non hiérarchisée.
3. parcellaire déformé



Carte III.1 : carte de décomposition urbaine parcellaire – Source : l'auteur

III.3.2 LE SYSTEME VIAIRE

Le système viaire est le système de liaison de l'espace du territoire.

Il est constitué par l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variables. Ce réseau est destiné à innervier les parcelles, donc à relier entre elles les différentes parties du territoire.

D'après la carte de décomposition urbaine du viaire on distingue plusieurs systèmes :

- 1- système à voirie hiérarchisée linéaire en résilie (au centre).
- 2- système à voirie arborescente moins hiérarchisée
- 3- système à voirie non hiérarchisée en boucle.



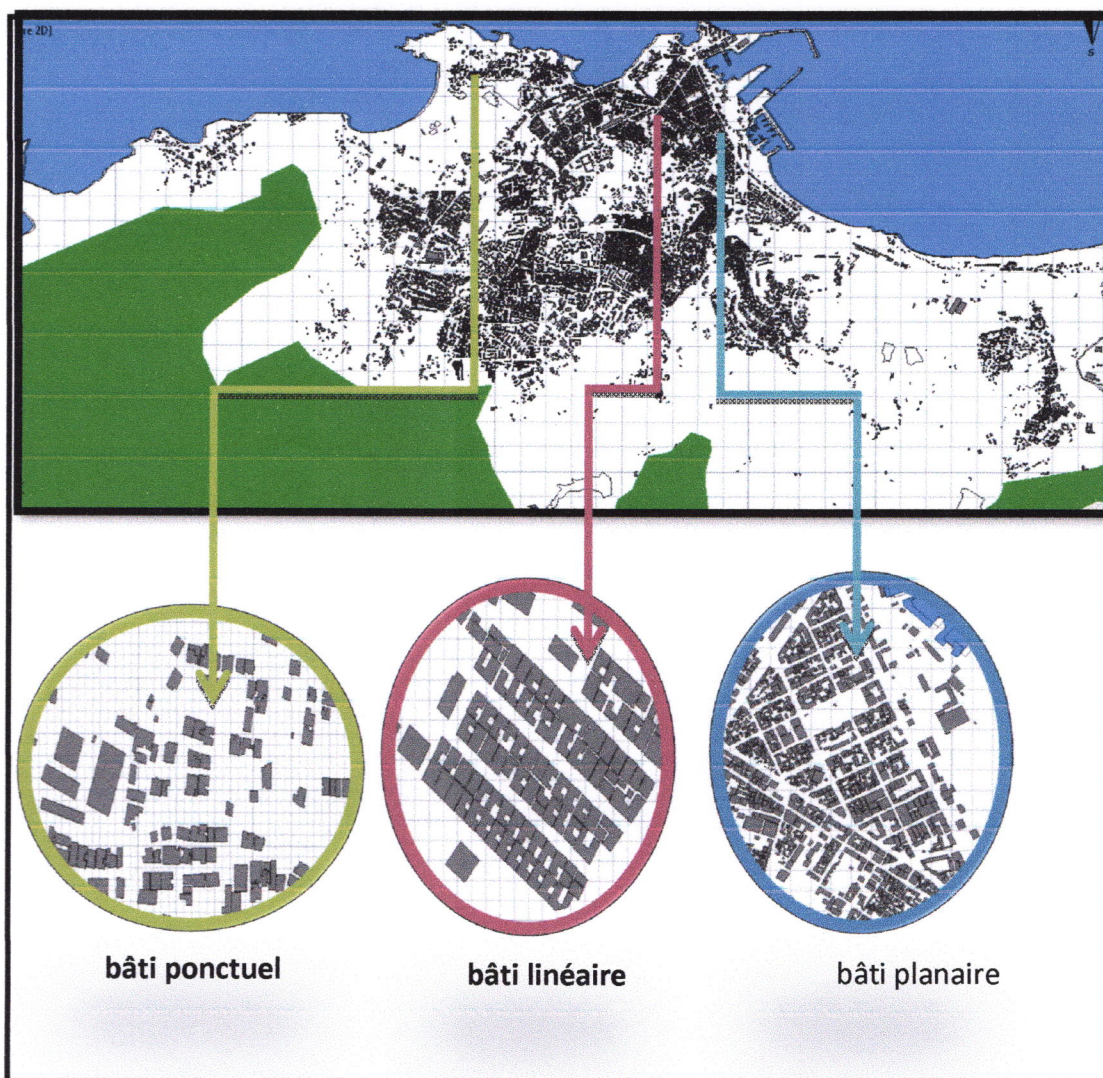
Carte III-2 : carte de décomposition urbaine du viaire – Source : l'auteur

III.2.3 LE SYSTEME BATI

Le système bâti regroupe l'ensemble des masses construites de la forme urbaine, quelle que soit leur fonction (habitation, équipement) ou leur dimension.

• D'après la carte de décomposition urbaine du bâti on remarque une continuité et discontinuité de l'ensemble des masses construites qui découle directement de la position des bâtiments les uns par rapport aux autres. On peut distinguer 3 degrés :

- 1-le bâti ponctuel dans les extrémités.
- 2-le bâti linéaire dans les extensions.
- 3-et le bâti planaire au centre.

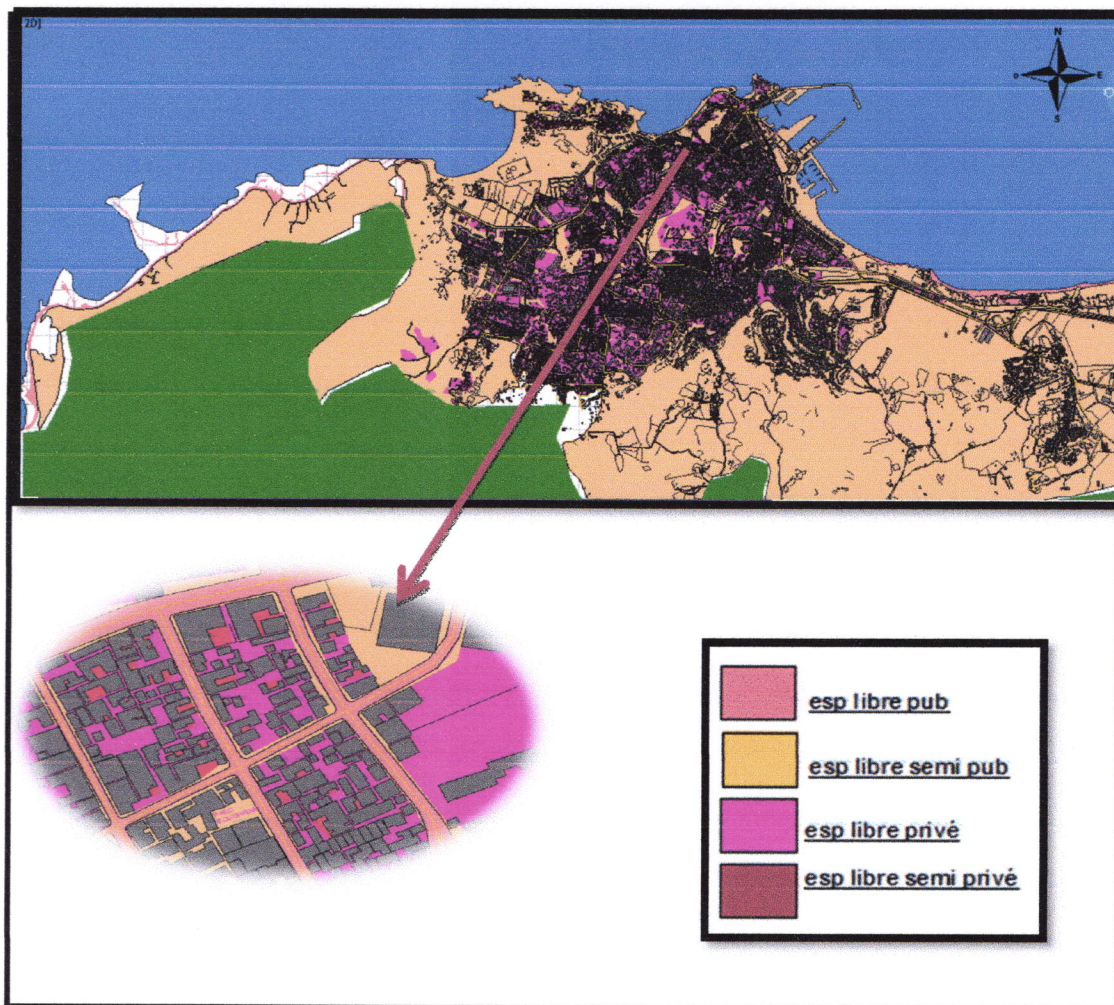


Carte III-3: carte de décomposition urbaine du Bâti – Source : l'auteure

III.2.4 SYSTEME ESPACES LIBRES

Le réseau des espaces libres est l'ensemble des parties non construites de la forme urbaine, que ces espaces soient publics ou privés.

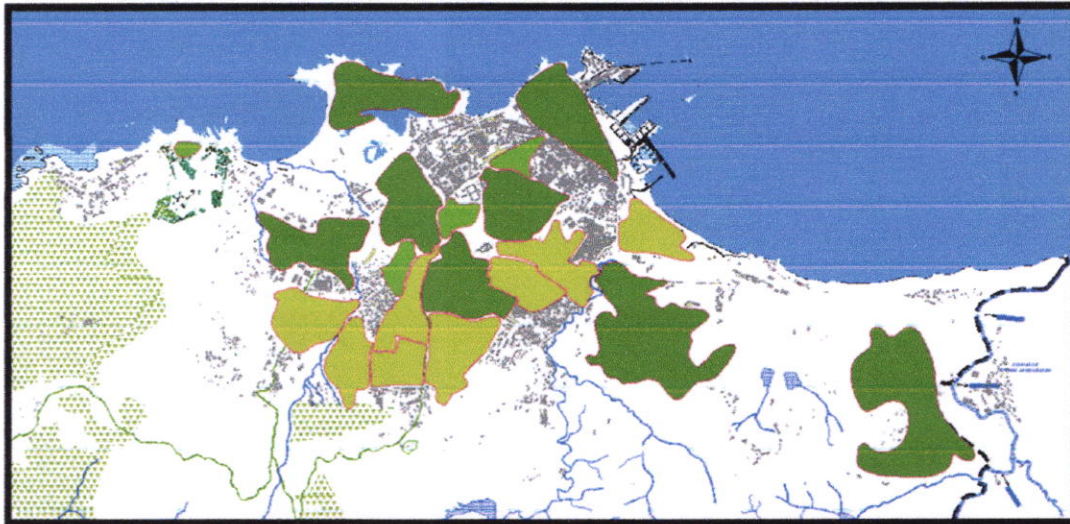
- D'après la carte de décomposition urbaine des espaces libres on constate une différenciation entre les espaces libres publics et les espaces libres privés (isolement, liaison, accollement, superposition ...).



Carte III-4: carte de décomposition urbaine des espaces libres – Source : l'auteur

III.4 Lecture de la forme urbaine selon les lois de cohérence :

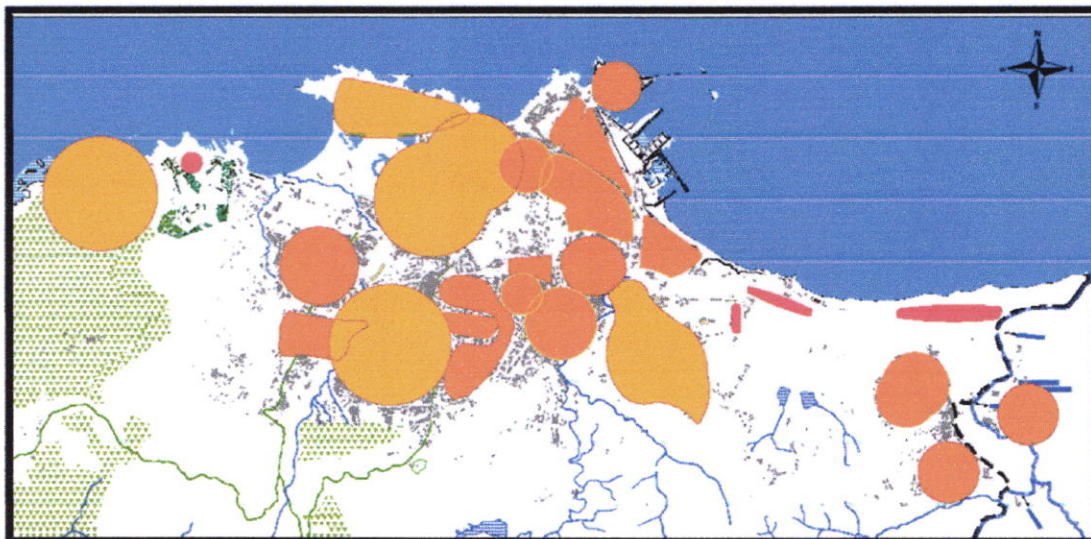
III.3.1 FRAGMENTATION SELON LA LOI DE CLOTURE ET/OU FOND COMMUN



Carte III-5: carte de cohérence selon la clôture commune-source : l'auteur
 Selon la clôture commune : On constat que les fragments sont irrégulier désorientée non lisible : une forme urbaine non cohérente.

	GRAND FRAGMENT (08)
	FRAGMENT MOYEN (08)
	PETIT FRAGMENT (04)

III.3.2 FRAGMENTATION SELON LA LOI DE PROXIMITE :

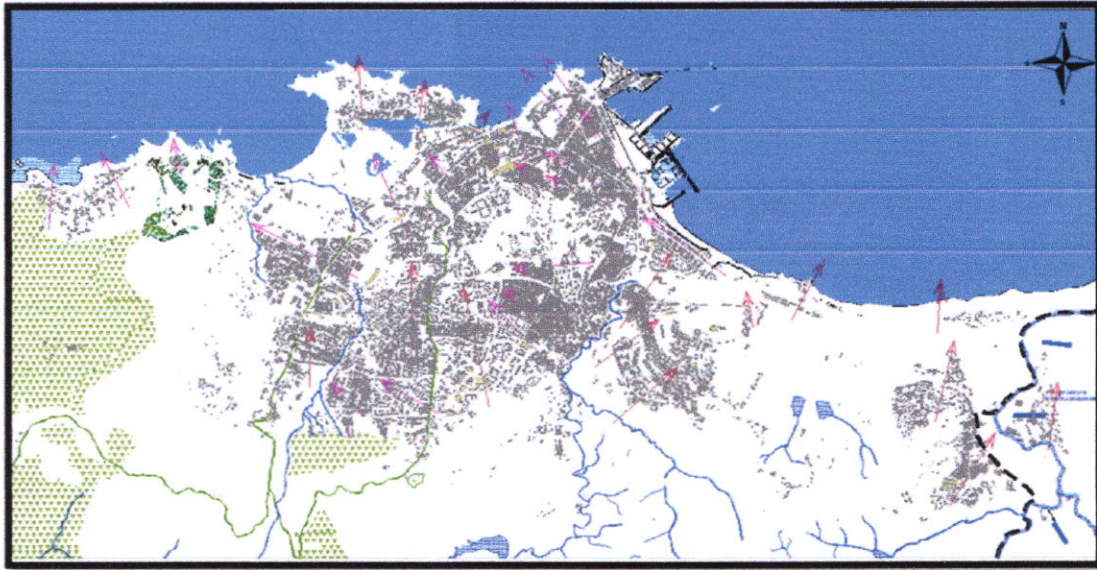


Carte III62 : carte de cohérence selon la proximité - source : l'auteur

Constat
 Selon la proximité : On constat la présence de plusieurs petits fragments, résultat ; une forme urbaine non cohérente.

	GRAND FRAGMENT (05)
	FRAGMENT MOYEN (17)
	PETIT FRAGMENT (04)

III.3.3 FRAGMENTATION SELON LA LOI D'ORIENTATION :

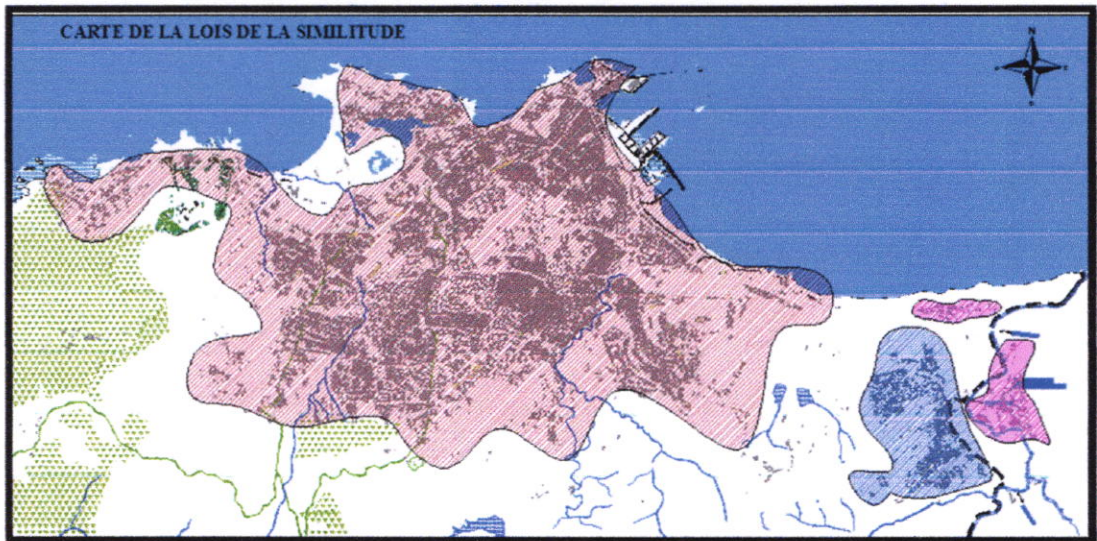


Cartelll-7: carte de cohérence selon l'orientation –
source : l'auteur

Selon l'orientation on remarque 2 orientation dominante la première au Nord et la deuxième au nord-ouest on constat que la ville suit deux direction par conséquence le non homogénéité de la ville

	fragment orientée vert le nord ouest
	fragment orientée vert le nord

III.3.4 FRAGMENTATION SELON LA LOI SIMILITUDE :



Cartelll-8 : carte de cohérence selon la similitude - source :
l'auteur

	GRAND FRAGMENT
	FRAGMENT MOYENNE
	PETIT FRAGMENT

De cette lecture on remarque que tout type des fragment ont une forme irrégulière, il sont lisible le grand fragment et orienté parallèle à la ligne côtière ces fragment domine toute la ville contrairement aux autre deux petit fragment qui sont parallèle à la route national.

III.3.5 SYNTHÈSE

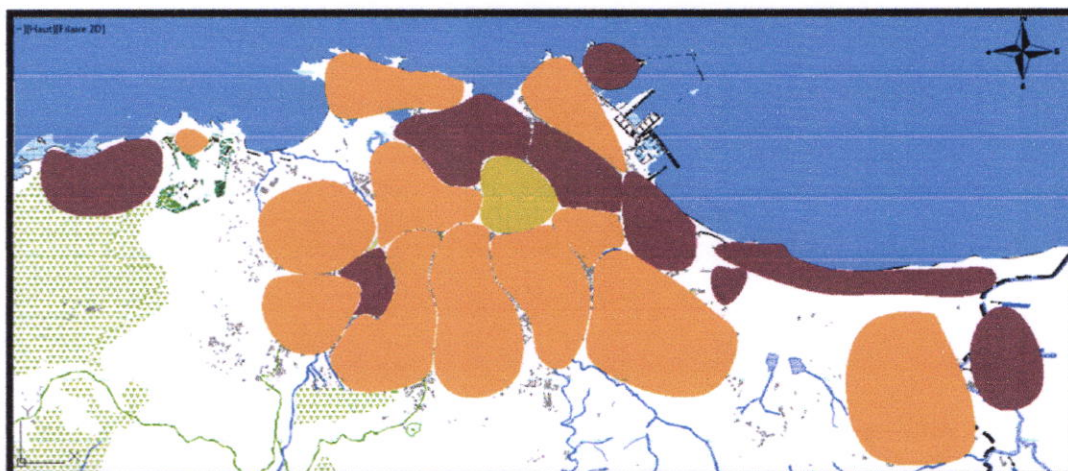






Figure III-9 : carte de synthèse des lois de cohérence – source : l'auteur

	01 critère :
	02 critères :
	03 critères :
	04 critères :

Synthèse

La lecture de la forme urbaine de notre ville cas d'étude selon les quatre lois de cohérence montre une absence d'une logique de composition urbaine et cela est expliqué par la difficulté de distinguer la forme urbaine de cette ville, les différents fragments urbains et aussi le nombre très élevé de ces fragments, résultat un tissu urbain défaillant.

III.5 Synthèse : Superposition des cartes

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alternatives professionnelles	●	●	●
Alternatives académique	●	●	●
Problèmes fonctionnels	●	●	●

III.1.1.1 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, la morphologie de tissu urbain) :

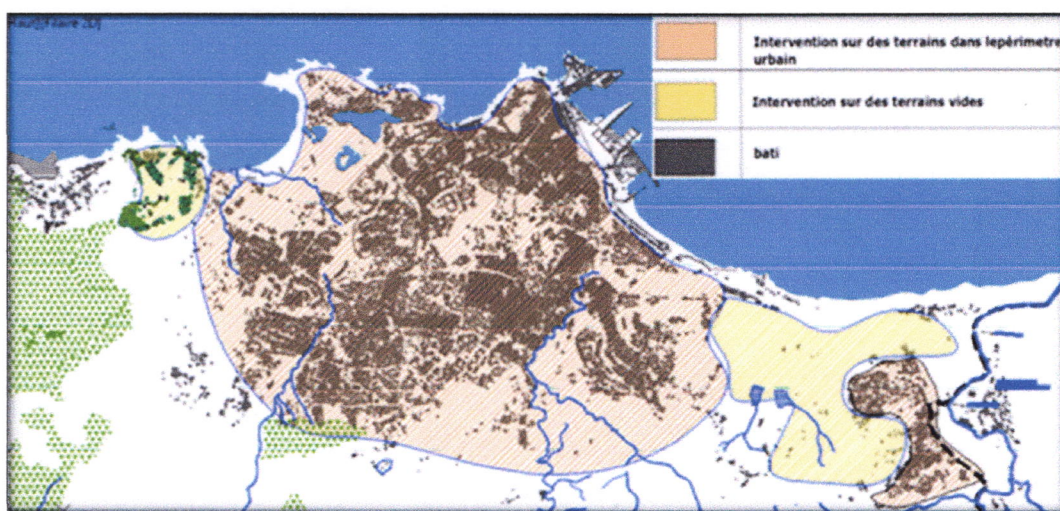


Figure III.10 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, la morphologie de tissu urbain) *source : l'auteur.

Constat :

D'après la superposition de la carte des alternatives professionnelles et la carte de morphologie de tissu urbain on constate que la plus part des projets de la carte des travaux professionnels sont projetés sur des zones vides contenant des terrains vierges forment des nouvelles extensions.

III.1.1.2 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles & La cohérence de la forme urbaine) :

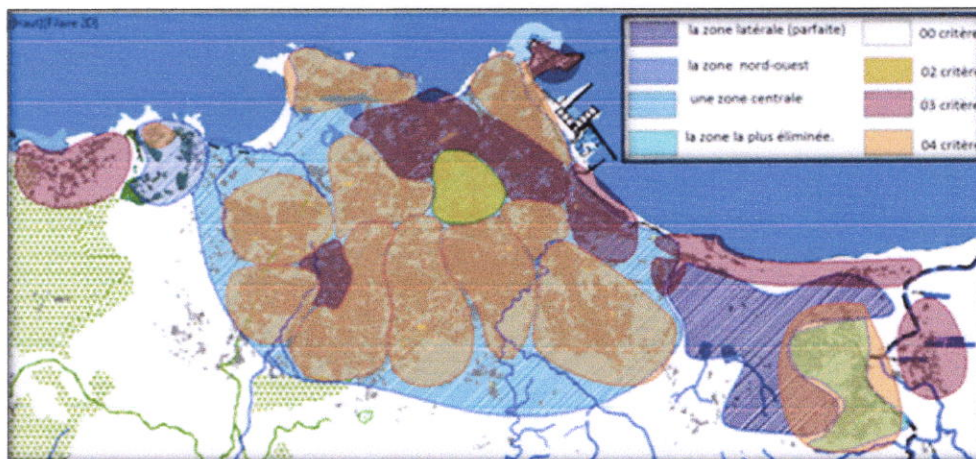


Figure III.11 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, La cohérence de la forme urbaine) **source : l'auteur.*

Constat :

D'après la superposition de la carte des Alternatives professionnelles et la carte de cohérence de la forme urbaine on constate la présence de trois zones :

Une zone avec une forte intervention de l'état (plus de 60 propositions d'équipements entre équipements projets et équipements réalisés) :
ressèment.

Une zone qui se situe au nord-ouest avec une intervention moyenne (13 propositions entre équipements projets et équipements réalisés) :
ressèment).

Une zone centrale et immense avec une intervention très faible (2 propositions).

III.1.1.3 Superposition des cartes (Alternatives professionnelles & Les potentialités) :

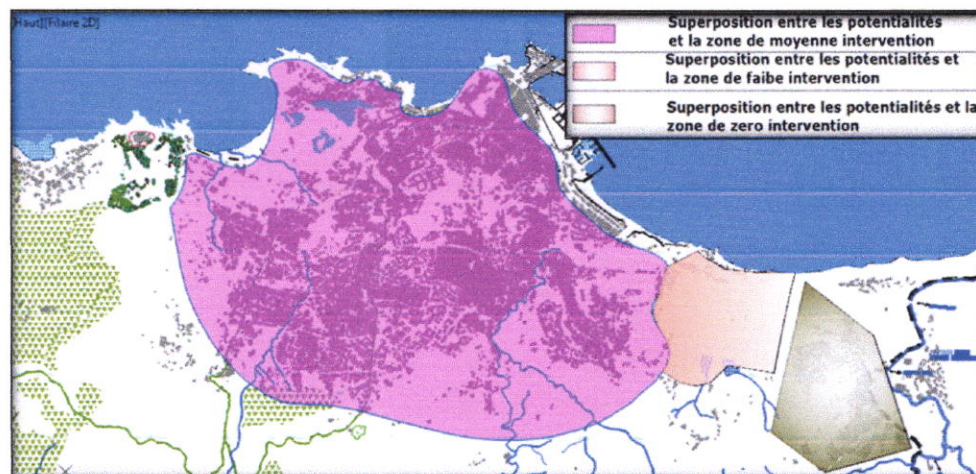


Figure III.12 : Superposition des cartes (Alternatives professionnelles, Les potentialités) **source : l'auteur.*

Constat :

Après la superposition de deux cartes celle de la potentialité et des travaux professionnels de la ville on constate la présence de :

-une proposition au centre entre un grand nombre de potentialité et une zone d'intervention moyenne donc un manque de projet et d'intervention a ce niveau et une négligence de ces potentialités.

-une superposition entre la zone de faible intervention et les potentialités donc un manque d'exploitation les potentialités de cette partie et une absence de propositions des interventions a ce niveau.

-une superposition entre les potentielles et la zone de zéro intervention donc des questions se posent dur le problème de cette zone.

III.1.1.4 Superposition des cartes(Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) :

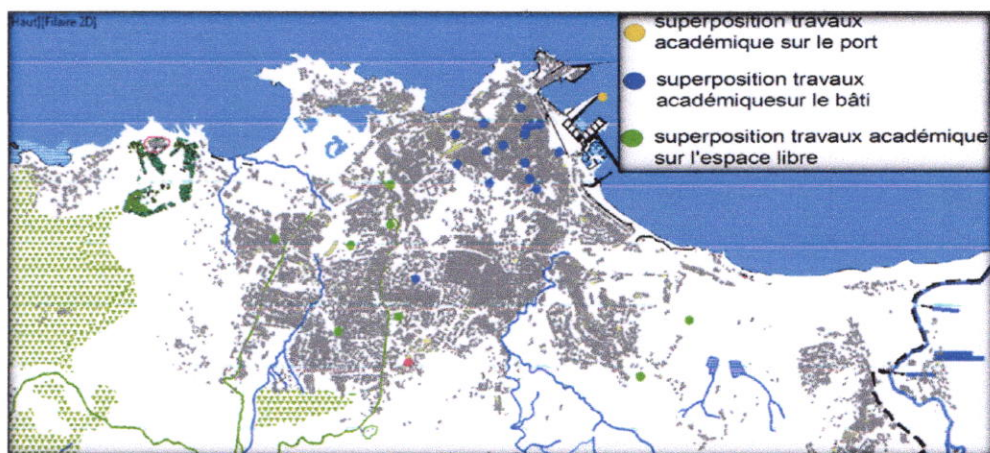


Figure III.13 : Superposition des cartes (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes (Alternatives académiques, La morphologie de tissu urbain) on constate la présence de trois zones :

Zone de superposition des alternatives sur le bâti, la plupart de ce type de superposition se situe dans la partie nord de la ville (centre historique) dont les projets superposent sur le bâti pour le but de réaménager les bâtis.

Zone de superposition des alternatives sur l'espace libre, les projets académiques se superposent sur l'espace libre donc on constate que les études faites dans cette partie sont des interventions sur des terrains vierges (création des nouveaux projets)

Zone de superposition des alternatives sur le port, les études faites sur cette partie ont comme but de réaménager le port.

III.1.1.5 Superposition des cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) :

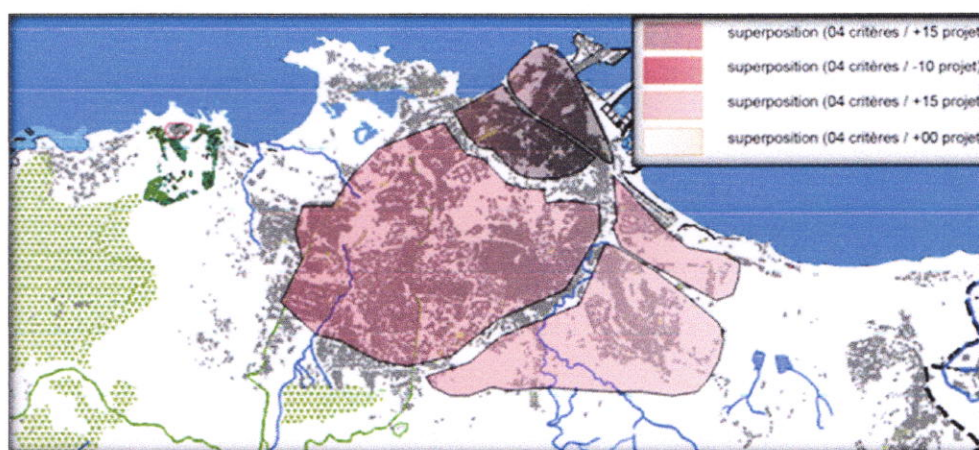


Figure III.14 : Superposition des cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux cartes (Alternatives académiques, La cohérence de la forme urbaine) on remarque que :

La majorité des projets se superpose sur le tissu contenant les 4 critères dans la partie nord haute.

La partie nord base : majorité des projets se superpose sur le tissu qui contient 3 critères donc

En allant vers l'ouest on remarque l'absence de superposition donc cette partie contient plein de problèmes et des obstacles (naturels : la forêt et les montagnes)

La partie centrale : la présence des 4 critères sur le tissu a encouragé l'intervention académique dans cette partie

La partie est : Faible superposition : malgré que le tissu contient les 4 critères mais on remarque une faible présence des projets

La partie sud : l'absence d'une superposition (le tissu non cohérent a été suivi par l'absence de projet)

On constate que l'intervention académique a touché une grande partie de la ville dont les intervenants profitent de la cohérence du tissu du centre historique et dans leur projet ils ont développé beaucoup plus le côté architectural (ce qui justifie la forte

superposition), d'autre part absence d'un tissu cohérent dans les nouvelles extensions a encouragé l'intervention urbain (ce que justifie la faible superposition)

III.1.1.6 Superposition des cartes(Alternatives académiques, Les potentialités) :

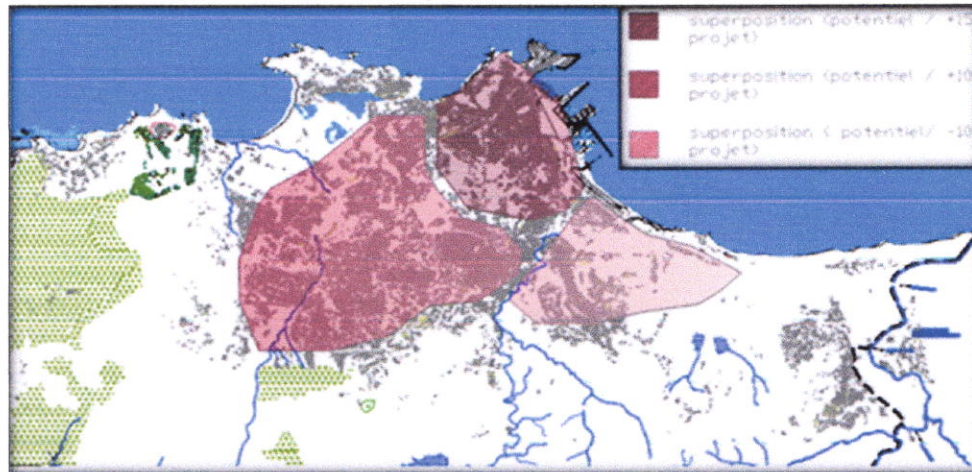


Figure III.15 : Superposition des cartes (Alternatives académiques,Les potentialités) *source : l'auteur.

Constat :

Après la superposition des deux carte (Alternatives académiques /potentialité) on constate la présence de trois parties :

La 1ere partie : une forte superposition dans la partie nord (le centre historique de la ville) donc les projets ont bien profité des potentialités existantes

La 2eme partie : la superposition dans cette partie centrale de la ville signifie que les projets ont pris le potentiel du taux élevé de la jeunesse comme élément essentiel dans leur intervention.

La partie 3 : la faible présence de potentiel dans la partie est de la ville a été suivi par une faible présence des interventions académiques.

III.6 Tableau de synthèse

	La morphologie de tissu urbain	La cohérence de la forme urbaine	potentialité
Alternatives professionnelles	dégradation de l'état de bâti au niveau de centre colonial.	absence de l'espace de liaisons entre les différentes entités	Absence d'intervention au niveau des zones de potentialité (port et l'aéroport)
Alternatives académique	Les interventions dans la ville de Jijel sont remarquable au Nord de la ville (centre historique) ou se trouve les différentes potentialités et services.	La cohérence du tissu du centre historique a encouragé les interventions d'ordre esthétique -l'absence d'un tissu cohérent dans les nouvelles extensions a encouragé l'intervention urbaine dans cette zone.	La plupart des interventions se font au niveau de potentiel de littoral et des infrastructures routières.
Problèmes fonctionnels	Un dysfonctionnement entre les différentes entités de la ville dégradation de l'état de la voirie qui engendre des difficultés de circulation et de stationnement.	Un manque du mobilier urbain et la relation entre ville mer et manque des espaces publics ainsi que les problèmes de circulation ce qui engendre une ville incohérente se qui impose un problème de direction et de défaillance de gestion de l'espace ville	Manque ou parfois l'absence des espaces verts (placettes et jardins). mal aménagement de port de pêche

III.7 Conclusion :

Le développement des villes qui recèlent des potentialités touristiques, constitue de plus en plus une préoccupation majeure des pouvoirs publics (professionnels et académique) est à la recherche de solutions permettant la promotion du tourisme qui est considéré actuellement comme un secteur générateur de richesse et grand pourvoyeur d'emploi et des activités qui seront induites. En ce sens, la ville de Jijel dispose de grandes potentialités qui une fois valorisées lui permettrait de jouer pleinement son rôle en tant que centre balnéaire et une destination touristique d'importance régionale voire nationale. Pour cela l'amélioration de l'image urbaine et le développement des infrastructures et des équipements touristiques est indispensable.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV. CHAPITRE IV INTERVENTION

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1 Introduction :

Dans ce chapitre nous allons exploiter les résultats des chapitres précédant pour répondre à l'objectif de ce mémoire d'une part et le croisement des concepts théoriques relatifs à la notion de composition urbaine, les potentialités du territoire de la ville de Jijel, les différents alternatifs précédents problèmes, espérances de la population locale ainsi que l'état de fait de tissu urbain d'autre part.

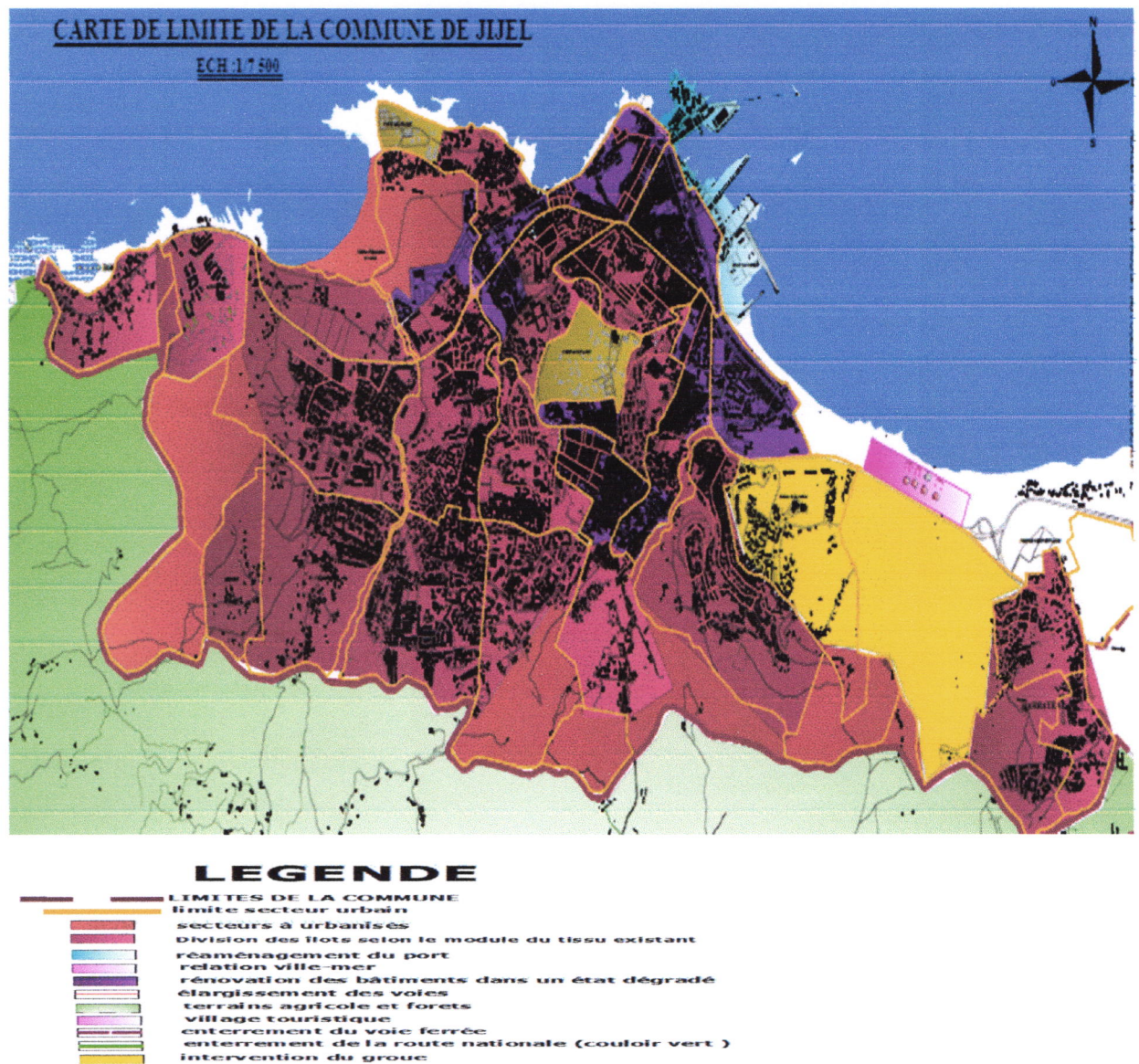
IV.2 L'intervention urbaine

IV.2.1 ORIENTATIONS ET INTENTIONS :

	Synthèse de la superposition	Orientation et intention
Morphologie de tissu	Système viaire non hiérarchisé	Réorganisation des voies
	Indépendance entre les composants (viaire, parcellaire, et espace libre)	Densification urbaine
	La forte dominance des espaces libres	Densification urbaine
	Bâti et parcellaire non hiérarchisé	Restructuration urbaine
	Tissu urbain défaillons	
Cohérence forme urbaine	Grand variété des formes géométriques de bâti	Proposition des bâtiment adéquat au forme précédente.
	Hétérogénéité des fragments	Requalification de tissu.
	Plusieurs orientations des bâtiments	Minimiser le nombre des fragments
	Forme urbaine hétérogène	Requalification de tissu
Croisement des lectures	Dégradation de l'état de bâtie au niveau de centre colonial.	Restauration de bâti au niveau de centre historique
	absence de l'espace de liaisons entre les différentes entités	La création des zones d'articulation entres les entités.
	Manque ou parfois l'absence des espaces vert (placette et jardins).	Aménagement et création des espaces de détente
	Absence d'intervention eu niveau des zone de potentialité (port et l'aéroport)	Proposition des projets qui mettent le port ainsi que l'aéroport en valeur.
	La plupart des interventions se font au niveau de potentiel de littoral et des infrastructures routières.	Propositions des infrastructures au niveau des autres potentiels pour les mettre en valeur
	dégradation de l'état de la voirie qui engendre des difficultés de circulation et de stationnement.	Elargissement des voies et création des parkings
	Un manque du mobilier urbain et la relation entre ville mer	Aménagement des boulevards et relier la mer a la ville par des infrastructures importantes
	mal aménagement de port de pêche	Réaménagement de port

CHAPITRE IV INTERVENTION

Schéma de composition urbaine



IV.3 Intervention architecturale

IV.3.1 LE SITE D'INTERVENTION :

IV.3.1.1 Situation du site par rapport à la ville

L'assiette du projet est située à l'est de Jijel ; dans le pos 26 ; d'une surface de (18 hectares).

CHAPITRE IV INTERVENTION



figure 22 : plan de situation

IV.3.1.2 L'environnement immédiat :

Le site est limité par :

- Au nord par : la zone militaire+ pôle administratif projeté.
- Au sud par : des terrains nus.
- A l'est par : route national du poids lourd.
- A l'ouest par : pôle sportif projeté.



figure 23 : emprises des projets

IV.3.1.3 Accessibilité :

La RN43 et la RN77 offrent pour notre air d'étude plusieurs points d'accès vers des voies tertiaires, ce qui garantit la facilité d'accéder aux différents ilots.

CHAPITRE IV INTERVENTION



figure 24 : zone d'intervention

IV.3.1.4 Topographie

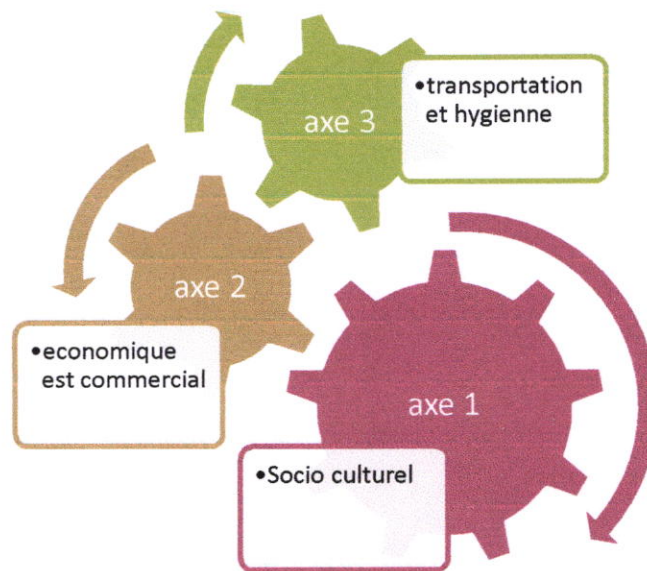
Le terrain présente une pente de (5%).



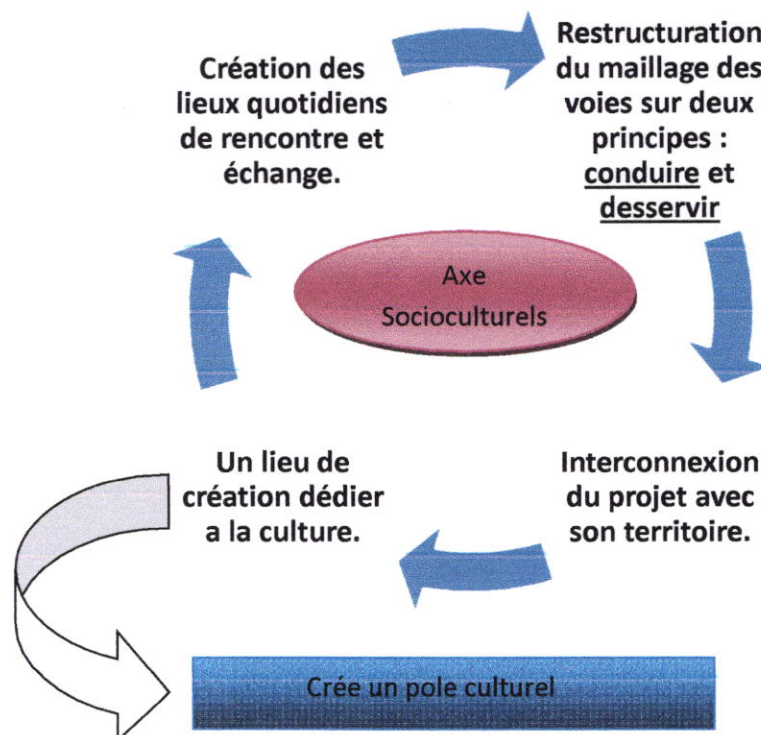
figure 25 : topographie du terrain source Google earth

CHAPITRE IV INTERVENTION

Les axes à développer par le groupe:



Les axes a développés ont été sélectionnés basant sur les problèmes de la ville de Jijel et ces potentialisées (chapitre 2)



CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.3.2 PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Carte d'état de fait de l'air d'étude

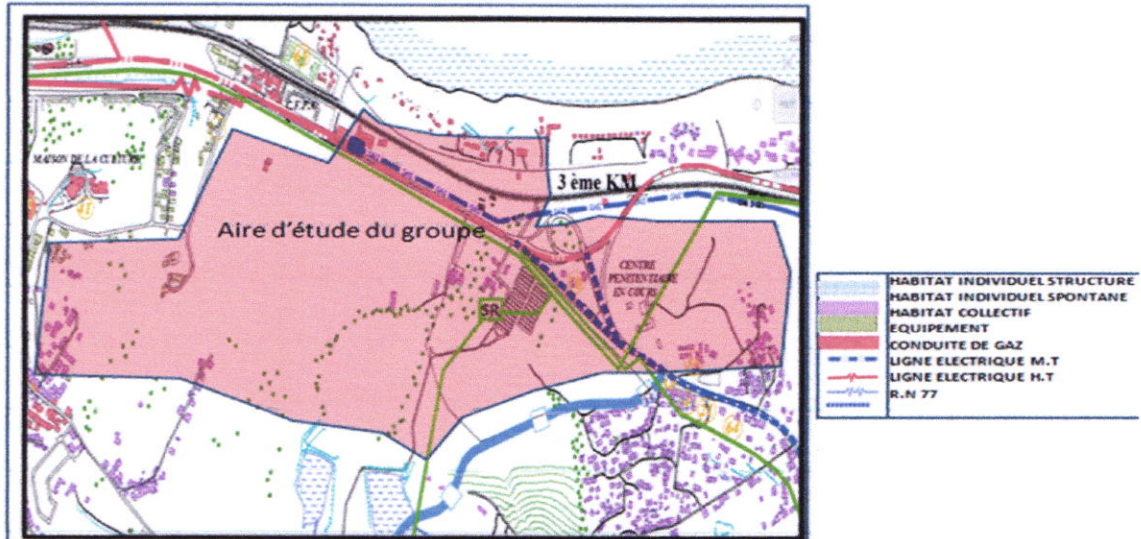
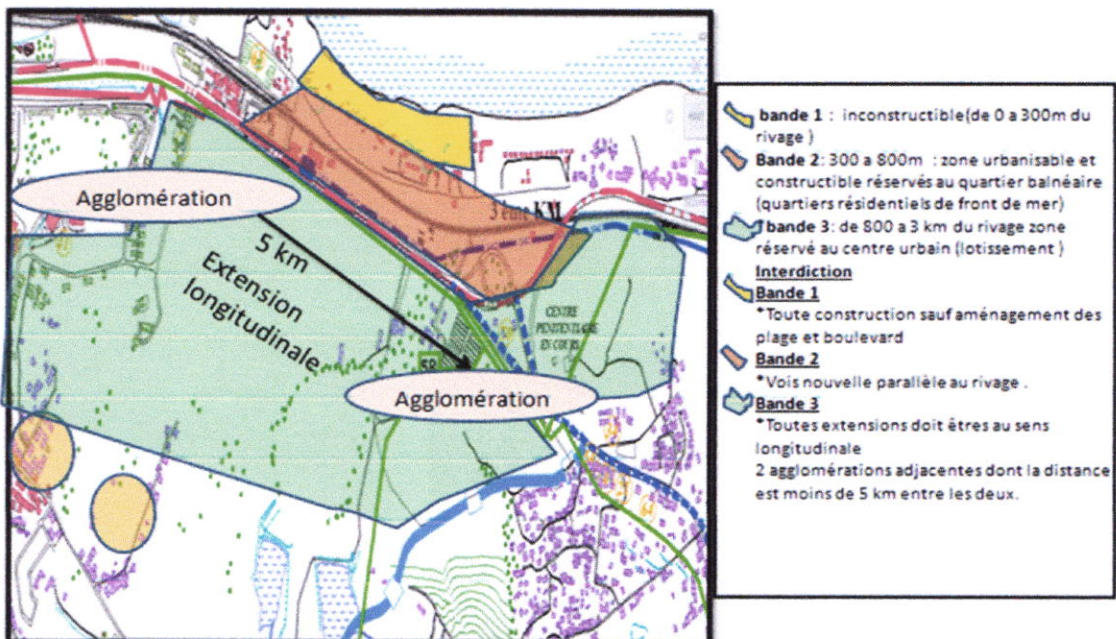


Schéma d'intention (composition urbaine de la ville littoral)



CHAPITRE IV INTERVENTION

Schéma d'intention (selon les principes de la composition urbaine)

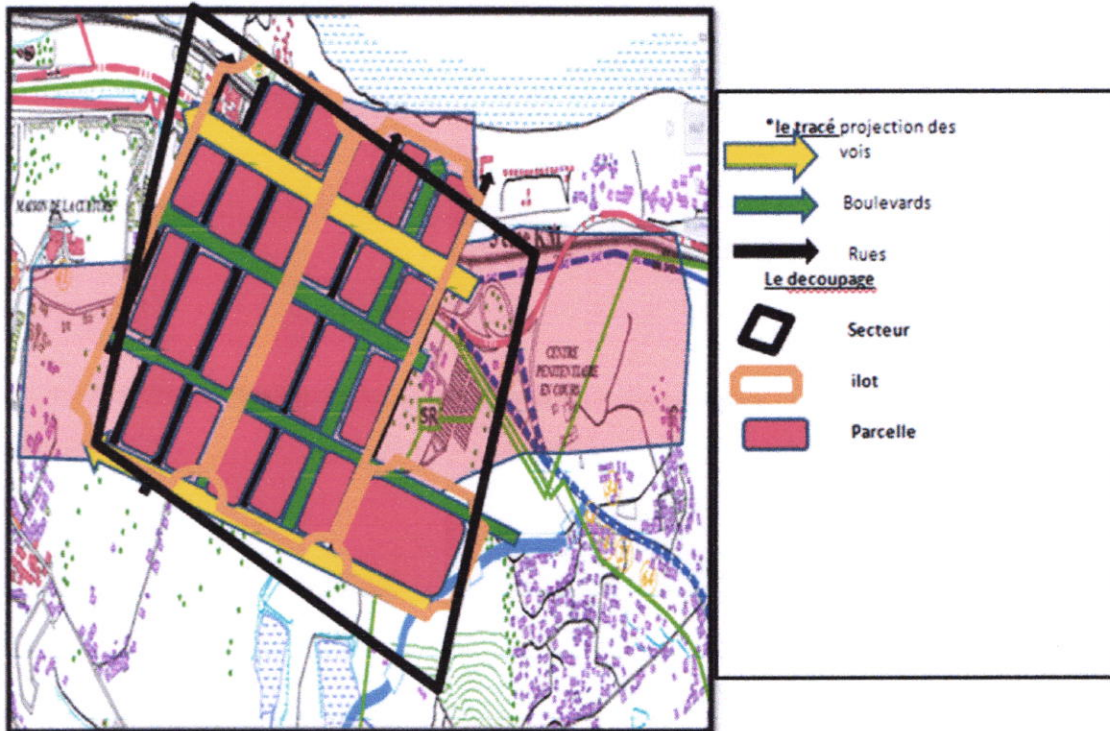
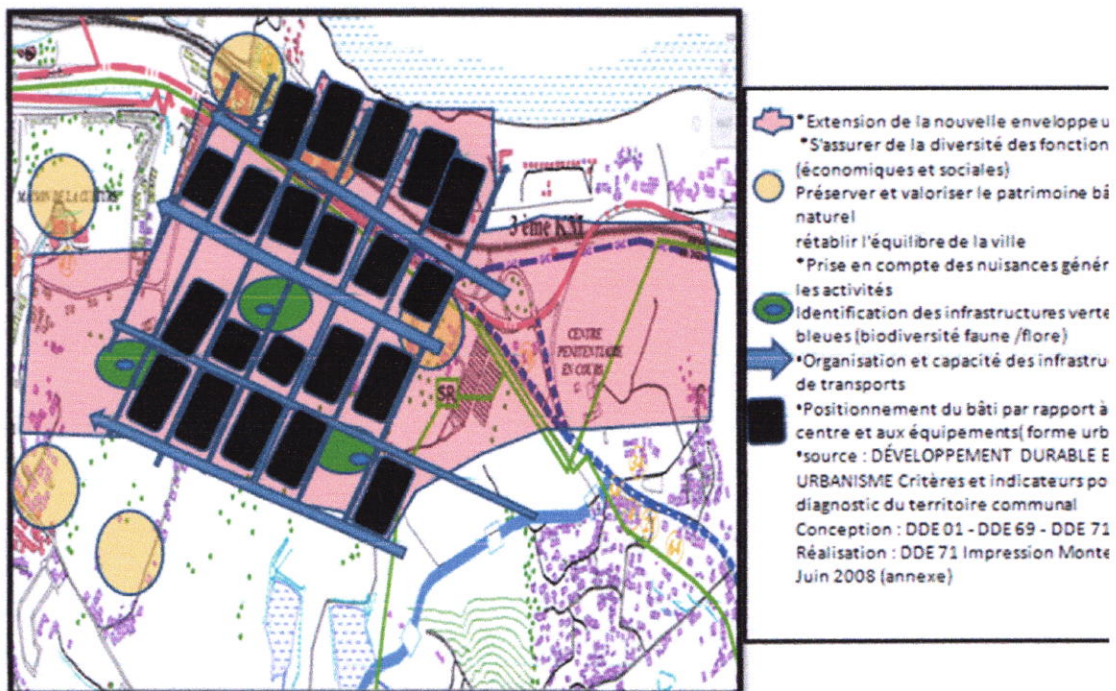
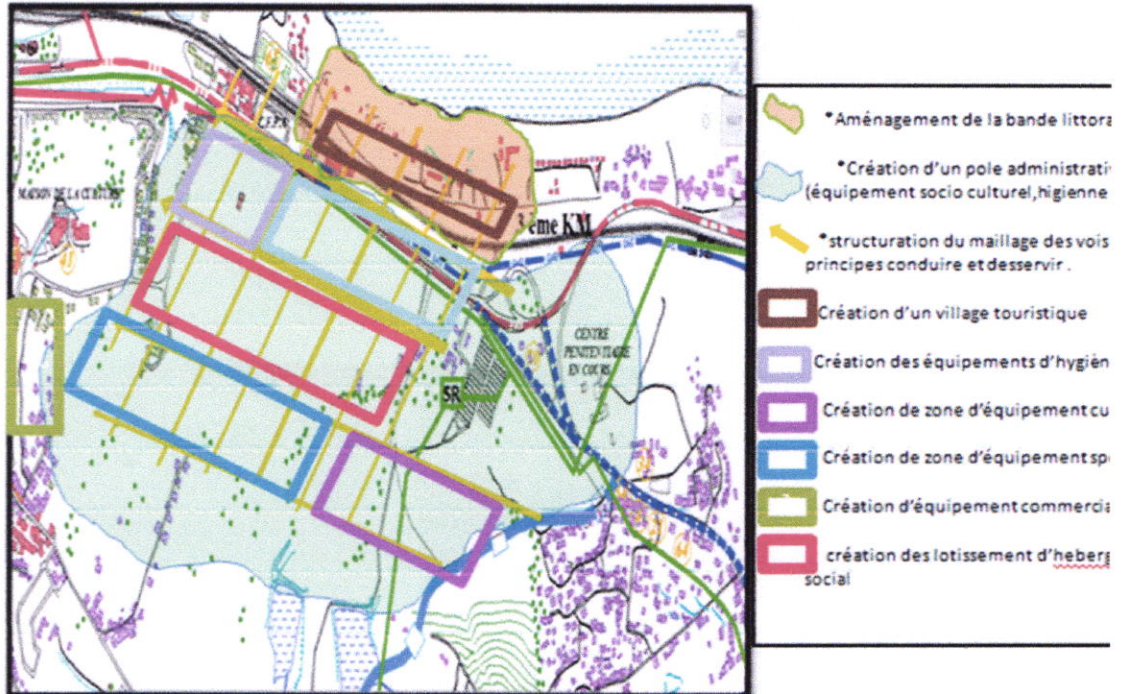


Schéma d'intention (composition urbaine selon la démarche du développement durable)



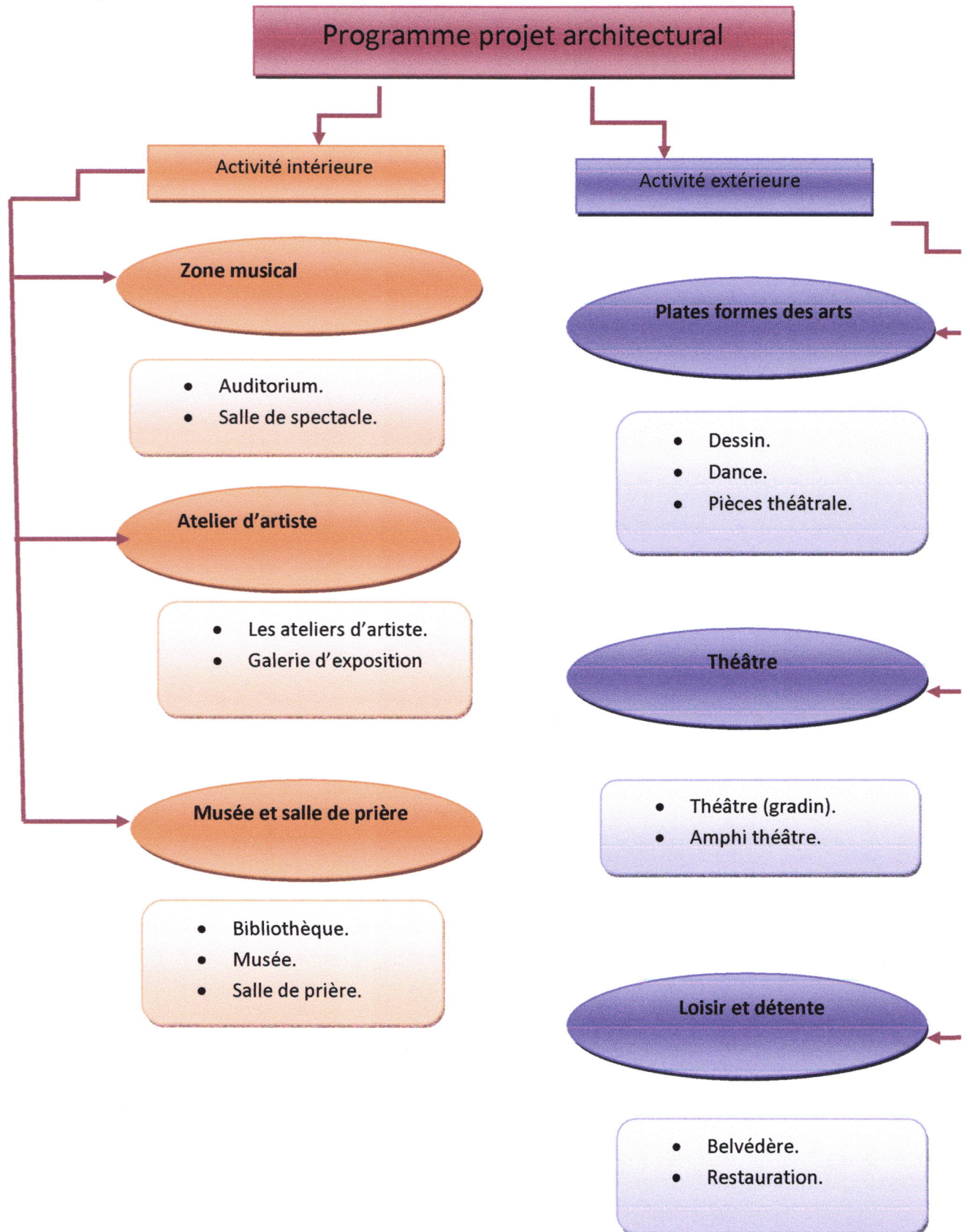
CHAPITRE IV INTERVENTION

Schéma d'intention (composition urbaine selon propositions des localités urbaines)



CHAPITRE IV INTERVENTION

Programme



CHAPITRE IV INTERVENTION

Elaboration du Schéma de principes



figure 27 : vue projet

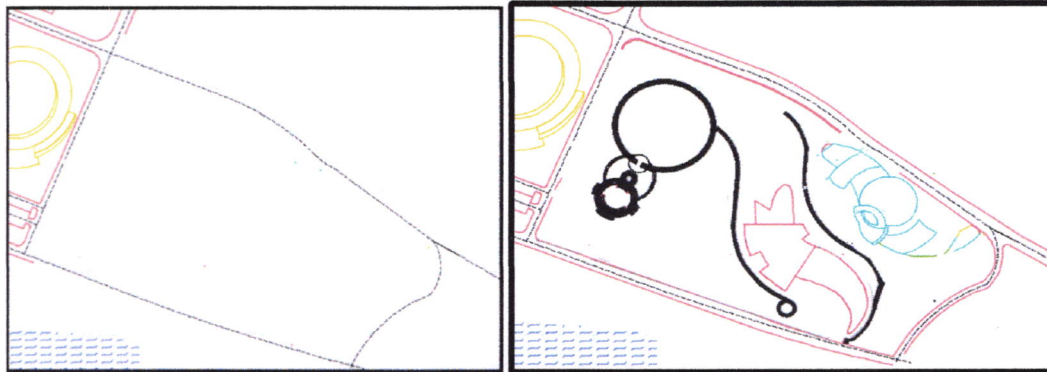
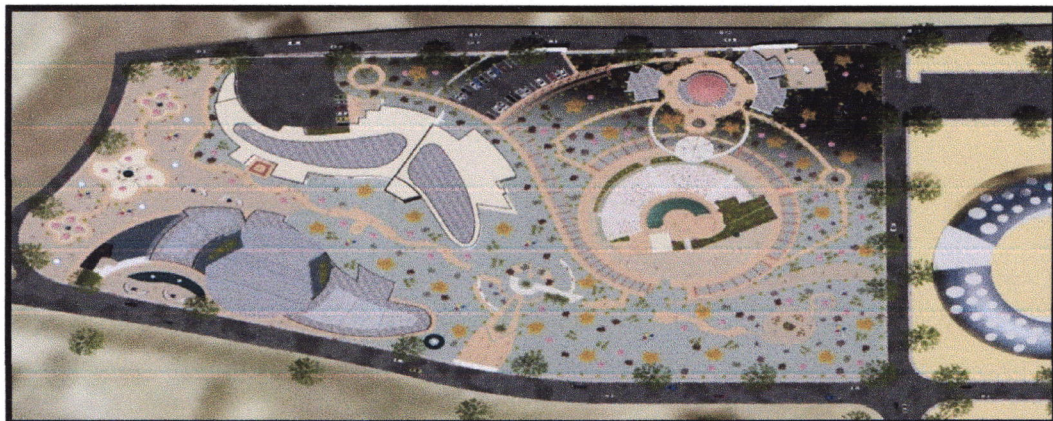


figure 26 : schéma de découpage du terrain et composition du plan d'aménagement

PLAN DE MASSE



CHAPITRE IV INTERVENTION

Vues et perspectives



figure 28 : vue projet



figure 29 : vue amphithéâtre



Figure 30 : bloc atelier d'artiste



figure31 : bloc atelier d'artiste



CONCLUSION GENERALE

Aujourd'hui toutes les villes anciennes souffrent de la charge concentrée dans leurs noyaux due à la concentration des activités économiques et la démographie galopante, et pour se soulager, ces dernières ont connus des expansions vers les périphéries, mais ces nouvelles extensions sont généralement mal composées au niveau de leurs tissus urbains et architecturaux, car souvent on remarque une discontinuité entre le noyau historique et la périphérie urbaine.

A l'instar des autres villes Algériennes, Jijel qui est une des villes anciennes possédant un lourd patrimoine urbain et architectural et surtout une richesse naturelle, est devenu dans les derniers temps une ville attractive au niveau national et même international ; cette attractivité (naturelle) malheureusement n'est pas été connue une valorisation de la qualité urbaine de cette ville et cela est très remarquable dans ces périphériques.

Ces extensions sont en rupture avec le centre de la ville et nécessitent une réflexion raisonnable qui s'adapte et exploite le contexte local.

Dans ce mémoire on a essayé de faire une alternative urbaine et architecturale, dans laquelle on a essayé d'une part d'exploiter les potentialités touristiques sociales et économiques, et d'autre part d'assurer la continuité et l'harmonie urbaine et architecturale de cette ville.