



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

## Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

# Aménagement Des Façades Maritimes

(Le cas de la baie d'Alger)

Présenté par :

KHEREDDINE, Hadjer

TOUATI, Ahlem

Encadrées par :

Mr. TABTI .M

Mm: Djeridane

Mm: Ghawa

Année universitaire : 2016/2017.

## DEDICACE

*Avant tout, je tiens à remercier Dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage et la volonté de mener à bien ce travail.*

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

*Je dédie ce modeste travail avec beaucoup de reconnaissance, de gratitude et d'amour à mes chers parents ABDALLAH et FATTOUM pour tous ce qu'ils ont fait pour moi et ce dédicace ne suffit pas pour les remercies sur leurs conseils, orientation ainsi leur support moral aussi pour leurs sacrifices qui ne s'arrête pas, soutient et encouragements aux quels je dois ma réussite et mon bonheur.*

*A mon cher fiançais YUCEF*

*A mes chères frères : MOHAMMED LAMIN, RACHID*

*Et mes chères tantes : GHANIA , NASSIRA*

*A toute ma famille «KHEREDDINE» qui m'a offert le bonheur, le courage et la patience pour commencer ce qui manque et aussi pour continuer.*

*-A ma chère binôme et ma sœur « Ahlem » et tout sa famille « TOUATI ».*

*A mes amis surtout : Kheira, Ahlem, Botheina, Soumia*

*A mes camarades d'études surtout le groupe 05 AZUL.*

*Hadjer*

## DEDICACE

*Avant tout, je tiens à remercier Dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage et la volonté de mener à bien ce travail.*

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

*Je dédie ce modeste travail avec beaucoup de reconnaissance, de gratitude et d'amour à mes chers parents MOHAMED et NACERRA pour tous ce qu'ils ont fait pour moi et ce dédicace ne suffit pas pour les remercies sur leurs conseils, orientation ainsi leur support moral aussi pour leurs sacrifices qui ne s'arrête pas, soutient et encouragements aux quels je dois ma réussite et mon bonheur.*

*A mon cher mari : ABD ELGHANI*

*A mes chères frères : MOHAMED ISLAM, MOHAMED ALI*

*Et mes chères sœurs: IMANE , WISSAM, RAHIL, SIRINE*

*A toute ma famille «TOUATI» qui m'a offert le bonheur, le courage et la patience pour commencer ce qui manque et aussi pour continuer.*

*A ma chère binôme et ma sœur « HADJER » et tout sa famille «  
KHEREDDINE ».*

*A mes amis surtout :Meriem, Nossaiba, Abdesslem*

*A mes camarades d'études surtout le groupe 05 AZUL.*

*Ahlem*

## REMERCIEMENTS

*Tout d'abord, nous remercions Dieu pour tout ce qui nous a procréé et procuré depuis notre naissance et nous avoir aidé à conclure ce travail.*

*Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements et nos profondes considérations à :*

*Mr. TABTI.M, qui a encadré ce travail et qui nous a formé et orienté durant notre processus de master.*

*Nos sincères remerciements à nos enseignants de l'institut d'Architecture de Blida, et à tous les enseignants de notre cursus d'étude.*

*Enfin, nous adressons nos remerciements à toute personne ayant contribué de près ou de loin à la concrétisation et la réalisation de ce mémoire.*

*Sans oublier d'avantage de remercier les honorables membres de jury qui ont procédé à l'évaluation du travail élaboré et que, à cette occasion, leur présence nous a honoré.*

# **TABLE DES MATIERES :**

## **BIBLIOGRAPHIE**

## **TABLE DES ILLUSTRATIONS**

### **Chapitre 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF.**

I. Introduction. a la thématique générale du master et au thème spécifique.....	2.
II. Bref aperçu sur le contenu de chaque chapitre.....	3

### **Chapitre 02 : ETAT DES CONNAISSANCES.**

<b>I- Présentation du littoral.....</b>	<b>5</b>
<b>II. Particularités des villes littorales dans le monde.....</b>	<b>5.</b>
<b>II.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique. ....</b>	<b>5.</b>
<b>II.1.1 Formes de Développement .....</b>	<b>5.</b>
<b>II.1.1.a. Développement parallèle la mer. ....</b>	<b>5.</b>
<b>II.1.1.b .Développement perpendiculaire à la mer. ....</b>	<b>6.</b>
<b>II.1.1.c. Développement satellitaire .....</b>	<b>7.</b>
<b>II.1.1.d. La nouvelle tendance .....</b>	<b>7.</b>
<b>II.1.2. Les aménagements urbains spécifiques .....</b>	<b>8.</b>
<b>II.1.2. a. Percés visuelles.....</b>	<b>8.</b>
<b>II.1.2.b. Les terrasses publiques.....</b>	<b>9.</b>
<b>II.2.Particularité de la ville littorale sur le plan architectural. ....</b>	<b>10.</b>
<b>II.2.1.Localisation et orientation du bâtiment .....</b>	<b>10.</b>
<b>II.2.2.La forme et la volumétrie .....</b>	<b>11.</b>
<b>II.2.3.Technique de construction .....</b>	<b>11.</b>
<b>II.2.3.a. Les ouvertures.....</b>	<b>11.</b>
<b>II.2.3.b. Les terrasses .....</b>	<b>12.</b>

II.2.4. Les matériaux de construction .....	13.
<b>II.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique. ....</b>	<b>13.</b>
II.3.1. Activité touristique .....	13.
II.3.1.a. Tourisme balnéaire .....	13.
II.3.1.b. Tourisme de santé .....	14.
II.3.1.c. Tourisme culturel.....	14.
II.3.1.d. Tourisme «vert» .....	14.
II.3.2. Activité portuaire .....	14.
II.3.2.a. Port de pêche .....	14.
II.3.2.b. Port de plaisance.....	14.
II.3.2.c. Port industriel.....	14.
II.3.2.d. Port militaire .....	14.
II.3.3. Activité agricole littorale .....	14.
II.3.4. Activité artisanale.....	15.
<b>II.4. Les particularités de la ville littorale sur le plan social. ....</b>	<b>15.</b>
<b>III. Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne .....</b>	<b>15.</b>
III.1. Les particularités de la ville littorale algérienne.....	15.
III.1.1. Les particularités sur le plan architectural et urbanistique. ....	15.
III.1.2. Les particularités sur le plan juridique. ....	15.
III.2. Problématique de la ville littorale algérienne. ....	17.
III.3. Politique algérienne pour la protection et mise en valeur du littoral .....	18.
III.4. Classification des villes littorales algériennes. ....	19.
<b>CHAPITRE 03: CAS D'ETUDE</b>	
<b>I. Cas d'exemples retenus .....</b>	<b>21</b>
I-1- Présentation de la ville de Barcelone .....	21

I-2- Présentation de la ville de Marseille .....	23
<b>II. Présentation de la baie d'Alger:.....</b>	<b>24</b>
II-1- Choix de site.....	24
II-1-situation géographique de la baie d'Alger.....	24
II-2-Accessibilité de la baie.....	25
II-3-Mobilité de la baie .....	25
II-4-Les situations de la baie d'Alger.....	26
II-5-Les facteurs de délaissement de la partie centrale.....	27
ii-6- Evolution urbaine et architecturale de la baie.....	28
II-7- Evolution historique d'El Hamma.....	31
II-8- Synthèse d'évolution historique .....	35
<b>III. Présentation de l'aire d'intervention:.....</b>	<b>36</b>
III.1.Délimitation de l'aire d'intervention.....	36
III.2. Accessibilité de l'aire d'intervention.....	36
III-3-Mobilité de l'aire d'intervention.....	37
<b>IV-Constat (problématique de la ville).....</b>	<b>38</b>
IV.1. Rupture ville –mer.....	38
IV.2. Rupture vile-ville.....	41
<b>V-Les différentes situations de la ville.....</b>	<b>45</b>

## **RAPPORT DU STAGE**

I-Introduction.....	47
II-Proposition du POS.....	48
III-Étapes d'élaboration du plan d'aménagement.....	50
III-1--Les grandes lignes d'intervention.....	51
III-2--La zone d'intervention pour établir un plan de masse et similisassions de projet.....	55
III-3-Principes du plan de masse .....	55

III-4-Objectifs du plan de masse:.....	55
III-5-Le choix et la délimitation de la zone d'intervention (le plan de masse).....	55
III-6-Etat de fait actuel de la partie d'intervention.....	56
III-7-Les Principes du plan d'aménagement.....	57
IV-Choix de projet.....	58
IV-1-Objectif du projet .....	58
IV-2-Simulation de projet .....	58
IV-2-A- Programme qualitatif .....	58
IV-2-B-Programme quantitatif .....	61
IV-3- C-Logique d'implantation de projet .....	62
V-Les concepts fondamentaux de base du projet .....	63
V-1-Forme et genèse de projet .....	63
V-1-A--Forme de projet.....	63
V-1-B-génese de projet .....	63
V-2-L'organisation des espaces.....	64
V-3-Système structurel.....	65
V-4-Choix des matériaux .....	65
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>67</b>



## **BIBLIOGRAPHIE :**

### **Les ouvrages :**

**César DU CRUET** .2008 . « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial» -édition CNRS, Le Havre.

**Jean-Marie Bécet** .2002.Le droit de l'urbanisme littorale novembre

**REVERT Jean-François**. 2005. Penser ensemble le littoral de demain.

### **Thèses et mémoires :**

**Hadef Rachid**. 2007-2008. Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer. Mémoire de magister .Université Mentouri, Constantine.

**MAGALI Henry**. 2006. Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbaine Euro-méditerranéen. Mémoire de licence. Institut de géographie. Université de Lausanne.

### **Les revues, les publications et les actes de séminaire :**

**DAVOULT Denis, GUEGUEN Eric, BOUBACHA Emmanuel** .octobre 1997.VILLE ET PORT mutation et recomposition. Association internationale Villes et Ports (AIVP).

**MEGHFOUR KACEMI Malika**. Décembre 2008.Des recommandations pour l'intégration des spécificités du littoral dans les instruments d'urbanisme en Algérie. .

**MEGHFOUR KACEMI Malika. Tabet AOUL Kheira** . Juin 2007. Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme.

**LEMAIRE Olivier**. 23-25 Mai 2007.Final séminaire - Le Havre (France). p 2.

**CONSEIL MUNICIPAL** .06 novembre 2012. Objectifs et modalités de concertation en vue de la création de la Zone d'Aménagement Concertée dite « Front de Mer ». Ville de Nouméa.

**ESSAMRI Jamal**. 24 juin 2007.Crise de la centralité.

**Dossier Saint Nazaire**. Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p2.

**AIX-EN-PROVENC**. 02 mai 2004,Ports et Villes métropoles en Méditerranée, in revue image de la ville du P.22 .

**Chalin c** (1994), ces ports qui créèrent des villes, l'harmattan, Paris, p.185

**Vie des villes**, architecture urbanisme et société n=08 janvier 2008.

**Dossier de presse** : Euromed center un nouvelle atout pour Marseille euro-méditerranéen.

**Dossier de presse** : Euromed center un nouvelle atout pour Marseille euro-méditerranéen.

## **Sources internet :**

**AIVP**. COMMENT DYNAMISER ET ANIMER LES WATERFRONTS ? Disponible sur « [http://www.aivp.org/guide\\_bonnes\\_pratiques\\_2015/04\\_guide\\_bonnes\\_pratiques\\_2015\\_chap\\_d\\_f r2.pdf](http://www.aivp.org/guide_bonnes_pratiques_2015/04_guide_bonnes_pratiques_2015_chap_d_f r2.pdf) ». (Consulter le 26 /03/2017).

**Malika Meghfour Kacemi**, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », le 07 février 2013. URL: [http://etudescaribeennes.revues.org/5959;DOI: 10.4000/etudes caribeennes.5959](http://etudescaribeennes.revues.org/5959;DOI:10.4000/etudes_caribeennes.5959). (Consulter le 26 /03/2017).

**Les principes d'aménagement du littoral** URL: [http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN\\_Littoral\\_3\\_cle72d5d6.pdf](http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN_Littoral_3_cle72d5d6.pdf). (Consulter le 26 /03/2017).

**JUGIE Jeanne-Hélène**. L'approche urbaine de la gouvernance ville-port. Disponible sur « (Consulter le 15/04/2017).

**AIVP**. Site d'internet Association Internationale des Villes portuaire. »<http://www.aivp.org/>» (Consulter le 20/04/2017).

[www.cnrtl.fr/lexicographie/revaloriser](http://www.cnrtl.fr/lexicographie/revaloriser). (consulter le 20 /04/2017).

[www.euromed-center.fr](http://www.euromed-center.fr) (Consulter le 20/04/2017).

[www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr) (Consulter le 20/04/2017).

[ateliers@decouverte-urbaine.org](mailto:ateliers@decouverte-urbaine.org) .(Consulter le 20/04/2017).

## **Document d'urbanisme :**

PDAU De willaya d'Alger 2012 (stratégies et schéma d'aménagement).

L'atlas d'Alger.

Schéma Directeur D'aménagement Touristique «SDAT 2025» -Livre5: les projets portuaires touristiques –Janvier 2008.

Pos U31 de l'hamma.

# TABLE DES ILLUSTRATIONS :

## Liste des Figures :

<b>Figure 01</b> : Benidorm (Espagne) est une ville touristique avec ses grandes tours qui s'installent parallèlement à mer avec un centre très attractif et dense.....	5.
<b>Figure02</b> : Implantation du bâti et la création des percés pour assurer la vue vers la mer.....	6.
<b>Figure03</b> : Rio De Janeiro Brésil.....	7.
<b>Figure04</b> : Cannes en Franc.....	8.
<b>Figure05</b> : Echappés visuelles vers la mer à Rio De Janeiro, Brésil.....	9.
<b>Figure06</b> : Un lieu de rassemblement permet l'échange culturel tout en ayant la vue sur la mer.....	9.
<b>Figure 07</b> : Fake Hill par MAD architectes en chine.....	10.
<b>Figure 08</b> : La grande Motte Languedoc –Roussillon.....	10.
<b>Figure 09</b> : Musée d'art moderne Bilbao.....	11.
<b>Figure 10</b> : De grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel et aussi de l'aération.....	12.
<b>Figure 11</b> : Le jardin de fleur à Maroc (Terrasse aménagée).....	12.
<b>Figure 12</b> : Station balnéaire en Grèce. ....	13.
<b>Figure 13</b> : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	16.
<b>Figure 14</b> : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes.....	17.
<b>Figure 15</b> : L'organisation anarchique de la ville de Tipasa l'empêchera de profité de la vue sur la mer. .....	17.
<b>Figure 16</b> : Port Vell ( le Vieux Port ).....	21.
<b>Figure17</b> : vue sur le port et le téléphérique .....	21.
<b>Figure18</b> : La "Rambla de Mar".....	21.
<b>Figure19</b> : La digue promenade de la Barceloneta .....	22.
<b>Figure20</b> : Les 2 grandes tours de Barceloneta.....	22.
<b>Figure21</b> : Plage de la Barceloneta .....	22.
<b>Figure22</b> : le littoral de Marseille .....	23.
<b>Figure23</b> : le littoral de Marseille .....	23.
<b>Figure24</b> : le littoral de Marseille .....	23.
<b>Figure25</b> : Situation et délimitation de la baie dans son ensemble .....	24.

<b>Figure26</b> : carte montrant l'accessibilité de la baie d'Alger .....	25.
<b>Figure27</b> : carte de mobilité d'Alger .....	25.
<b>Figure28</b> : carte montrant les différentes parties de la baie .....	26.
<b>Figure29</b> : carte montrant les sous situations de la partie centrale .....	26.
<b>Figure30</b> : Terrains vides à l'abandon .....	27.
<b>Figure31</b> : coupe schématique d'el Hamma .....	27.
<b>Figure32</b> : Les rejets d'el oued el Harrach .....	27.
<b>Figure33</b> : L'embouchure de oued el Harrach qui est en état pollué .....	27.
<b>Figure34</b> : le port d'Alger.....	27.
<b>Figure35</b> : la cloture du port constitue une barriere rigide entre la ville et la mer .....	27.
<b>Figure36</b> : carte montrant les infrastructures de l'hamma .....	27.
<b>Figure37</b> : la Medina d'Alger entre 1816 et 1830 .....	28.
<b>Figure38</b> :_carte d'Alger en 1880 .....	29.
<b>Figure39</b> : plan de la ville d'Alger en 1900 .....	29.
<b>Figure40</b> :_plan de la ville d'Alger 1930. ....	30.
<b>Figure41</b> :_plan COMEDOR .....	30.
<b>Figure42</b> : carte d'el Hamma avant 1830.....	31.
<b>Figure43</b> :_carte d'el Hamma entre 1832-1846.....	32.
<b>Figure44</b> : carte d'el Hamma entre 1846-1895 .....	32.
<b>Figure45</b> : carte d'el Hamma entre 1895-1936. ....	33.
<b>Figure46</b> : carte d'el Hamma entre 1936-1958.....	33.
<b>Figure47</b> : carte d'el Hamma en 1985 .....	34.
<b>Figure48</b> : carte d'el Hamma a l'état actuel .....	34.
<b>Figure49</b> : carte montrant l'évolution historique du quartier .....	35.

<b>Figure50:</b> carte montrant la délimitation d'EL HAMMA .....	36.
<b>Figure51 :</b> carte montrant l'accessibilité au quartier el hamma .....	36.
<b>Figure52 :</b> carte montrant la mobilité du quartier el Hamma .....	37.
<b>Figure53 :</b> port de pêche d'Alger .....	38.
<b>Figure54 :</b> carte montre le port d'el Hamma .....	38.
<b>Figure55 :</b> vue sur la façade maritime .....	38.
<b>Figure56:</b> la gare maritime d'Alger .....	38.
<b>Figure57:</b> la gare maritime d'Alger .....	38.
<b>Figure58:</b> port de commerce .....	39.
<b>Figure59:</b> port de commerce .....	39.
<b>Figure60:</b> carte montrant l'infrastructure d'el Hamma .....	39.
<b>Figure61:</b> Cas d'Alger centre percée directe vers la mer.....	40.
<b>Figure62:</b> Cas d'EL Hamma absence d'une percée directe vers la mer .....	40.
<b>Figure63:</b> Hamma derrière les clôtures .....	40.
<b>Figure64:</b> Photo prise a partir du Monument de martyres.....	40.
<b>Figure65:</b> carte montrant la rupture du rythme des places .....	41.
<b>Figure66:</b> carte montrant le découpage des ilots .....	41.
<b>Figure67:</b> carte montrant le découpage des ilots .....	41.
<b>Figure68:</b> carte montrant le découpage des ilots .....	41.
<b>Figure69:</b> carte montrant les terrains vides à l'EL Hamma .....	42.
<b>Figure70:</b> : carte montrant l'état du bâti au quartier d'El Hamma .....	43.
<b>Figure71:</b> carte montrant les équipements d'envergure d'El H.....	44.
..	
<b>Figure72:</b> carte montrant les friches industrielles.....	44.
<b>Figure73:</b> carte montrant les situations d'El Hamma .....	45.
<b>Figure74 :</b> proposition du POS .....	48.
<b>Figure75 :</b> schéma de plan d'aménagement .....	50.
<b>Figure76 :</b> monument des martyres .....	51
<b>Figure77:</b> plan d'aménagement de la partie du monument .....	51.
<b>Figure78:</b> exemples d'aménagement des terrains rocheux .....	51.
<b>Figure79:</b> exemples d'aménagement des terrains rocheux .....	51.

<b>Figure80:</b> Le jardin d'essai .....	52.
<b>Figure81:</b> La trame coloniale .....	52.
<b>Figure82:</b> Plan d'aménagement du la partie centrale d' el Hamma .....	52.
<b>Figure83:</b> Esplanade de la défense. France .....	53.
<b>Figure84:</b> boulevard urbain .....	53.
<b>Figure85:</b> les critiques du port d'Alger .....	53.
<b>Figure86:</b> le port d'Alger .....	53.
<b>Figure87:</b> La gare maritime internationale d'Alger .....	53.
<b>Figure88:</b> le port d'Alger .....	53.
<b>Figure89:</b> exemples d'aménagement de front de mer .....	54.
<b>Figure90:</b> exemples d'aménagement de front de mer .....	54
<b>Figure91:</b> exemples d'aménagement de front de mer .....	54
<b>Figure92:</b> exemples d'aménagement de promenade marotome .....	54.
<b>Figure93:</b> exemples d'aménagement de promenade marotome .....	54
<b>Figure94:</b> carte montrant la délimitation de l'aire d'intervention .....	55.
<b>Figure95:</b> carte montrant l'état de fait de l'aire d'intervention .....	56.
<b>Figure96:</b> schéma montre le principe d'aménagement .....	57.
<b>Figure97:</b> Le centre de calais en France .....	59.
<b>Figure98:</b> Centre commercial - belle épine- France .....	59.
<b>Figure99:</b> Les Quatre Temps à Paris .....	59.
<b>Figure100:</b> salle de bowling .....	59
<b>Figure101:</b> exemples d'un restaurant .....	60
<b>Figure102:</b> espace d'exposition .....	60.
<b>Figure103:</b> salon de beauté .....	60.
<b>Figure104:</b> exemple d'un atelier couture .....	60.
<b>Figure105:</b> supermarché .....	60
<b>Figure106:</b> structure métallique d'un bâti .....	64.
<b>Figure107 :</b> utilisation du verre au façade.....	64.
<b>Figure108:</b> exemple d'une structure métallique .....	64.

## **CHAPITRE 01 :**

---

### **CHAPITRE INTRODUCTIF**

# **I-Introduction a la thématique générale du master et au thème spécifique:**

## **I-1-Choix de l'option:**

-Avec 1200 km de cote, le littoral Algérien a été de puis l'antiquité l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, notamment l'ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé l'urbanisation, en effet 65% de la population soit plus de 15 millions d'habitants, représentent les deux tiers de la population totale, sont concentrés au nord, en forte proportion dans des grandes villes, sur a peine 4% de territoire national, c'est le cas des grandes villes côtières (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem, Bejaia).

L'urbanisation du littoral suscite beaucoup de questions à travers différentes problématiques.

-Parmi les différentes options proposées pour les étudiants de master notre choix s'est porté sur «ARCHITECTURE EN ZONE URBAINE LITTORALE »

-Notre choix de travailler en zones urbaines littorales est motivé par : les particularités significatives qui distinguent ces zones des autres. Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouissent les villes du littoral tant sur le plan naturel (le climat doux et ensoleillé, les beaux paysages – la mer, ect..., sur le plan social (l'hospitalité des populations locales, etc.), sur le plan économique (très convoitées par nombreux acteurs économiques) et, sur le plan de la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbain courants

## **I-2 Présentation de l'option et ses objectifs:**

-L'option AZUL (Architecture en Zones Urbaines Littorales) s'intéresse au rapport Site/Projet, Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan ; au contraire un bon projet dans notre option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement architectural et urbanistique . Les particularités d'un site donné, doivent être prises en considération dans notre manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

### **-Nos objectifs sont:**

- Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.

- Réfléchir dans une démarche de développement durable, pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux.

-Redonner à ces villes littorales leurs images architecturales et urbanistiques; ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois. Aujourd'hui notre pays exprime une volonté pour le développement du tourisme avec l'évolution des modes de vie, des comportements et de l'avènement du tourisme de masse, dans notre société .



## **II-Bref aperçu sur les différents chapitres:**

- Un chapitre d'état des connaissances nous permettront d'avoir un complément de connaissance sur le littoral ; les villes littorales en général et les villes littorales algérienne en particulier, et ce sur les différents plans particulièrement sur le plan architectural et urbanistique
- À l'issue de cet état des connaissances nous choisirons des cas d'exemples afin d'appuyer les connaissances acquises supra.

## **CHAPITRE 02:**

---

### **ETAT DES CONNAISSANCES**

## I- Présentation du littoral :

**Le littoral** : est l'espace de contact, l'interface, entre la terre et la mer, il est constitué d'un rivage, d'un avant-pays marin exploité, d'un arrière-pays continental dont l'architecture, les aménagements, et les activités sont fortement marqués par la présence de la mer.

**-Les zones littorales:** sont des espaces particulièrement attractifs pour les hommes et propices à leurs activités. Au cœur des grands flux d'hommes, de capitaux et de marchandises, les littoraux ont été de plus en plus aménagés. Le processus de littoralisation (glissement des populations et des activités vers les littoraux) s'est accentué au xx<sup>e</sup> siècle avec l'augmentation et la mondialisation des échanges internationaux

**-Les villes littorales:** sont des villes qui bordent et qui se développent le long du littoral, zone comprise entre une étendue maritime et le continent. Elles figurent parmi les lieux les plus dynamiques de la planète.

- L'organisation interne des agglomérations est différente d'une ville à une autre, en fonction du climat et de la situation géographique et hydrographique .

## II. Particularités des villes littorales au monde :

### II.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique :

#### II.1.1 Formes de Développement

L'urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer et cela se traduit par une diversité du développement de l'urbanisation, ce qui influence sur la morphologie des villes et qui prend trois formes.

##### II.1.1.a - Développement parallèle à la mer :

Les villes littorales, généralement dans les sites plats se développent parallèlement à la mer pour le but d'avoir une vue dégagée vers la mer et éventuellement pied dans l'eau.



**Figure 01** : Benidorm (Espagne) est une ville touristique avec ses grandes tours qui s'installent parallèlement à mer avec un centre très attractif et dense. (Source. URL: [https://www.google.dz/search?q=Benidorm+\(Espagne\)&tbm=isch&tbo](https://www.google.dz/search?q=Benidorm+(Espagne)&tbm=isch&tbo)).

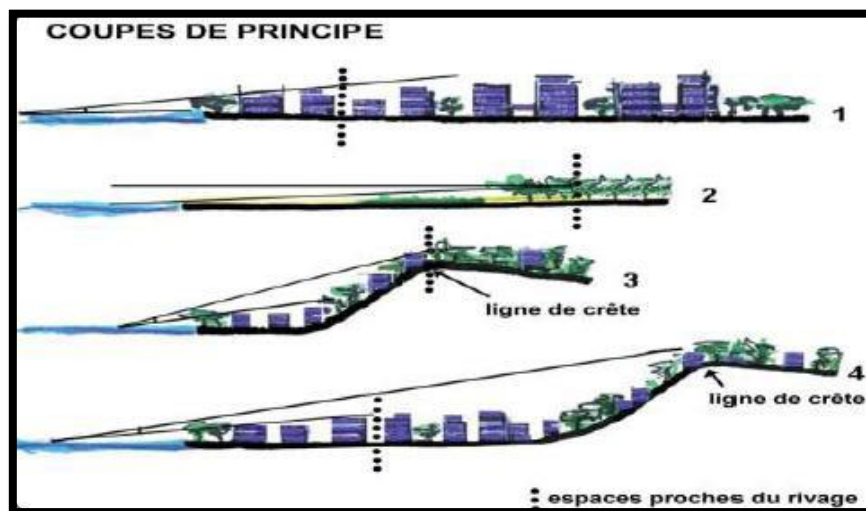
### Les facteurs à l'origine :

Les facteurs qui ont fait que certaines villes littorales se sont développées à travers l'histoire parallèlement à la mer, le fait qu'elles sont caractérisées par une morphologie du terrain plane où le tracé linéaire est la meilleure façon de profiter des paysages admirables que offrent la mer. Ajoutant à cela la nature de l'homme qui aime toujours se mettre face à la mer quelque soit son état émotionnel, pour profiter de la vue, du climat est de l'ensoleillement.

Citant ainsi le facteur économique qui prenait de l'ampleur, vu la situation géographique privilégiée des villes littorales qui a fait d'elles un comptoir d'échanges commerciales et un lieu de concentration d'activités économiques importantes basées généralement sur le front de mer, celles-ci avaient une retombée remarquable dans tout développement de la ville littorale.

#### II.1.1.b-Développement perpendiculaire à la mer:

Ces villes occupent généralement des Terrains accidentés qui permettent des constructions en gradin.



**Figure02 : Implantation du bâti et la création des percés pour assurer la vue vers la mer.** (Source. URL: [http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN\\_Littoral\\_3\\_cle72d5d6.pdf](http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN_Littoral_3_cle72d5d6.pdf))

### Les facteurs à l'origine :

Cette forme de développement spatial est généralement appliquée sur les sites surélevés ou parfois dans l'intérêt d'éviter les obstacles naturelles telles que : les terres agricoles, les cours d'eau (faute d'existence de moyens techniques pour franchir ces obstacles) ou artificielles telles que : les industries. Citant ainsi la sur urbanisation du front de mer qui a induit trop de bruit ce qui a poussé l'homme à s'éloigner du front de mer cherchant le calme en plus de l'estimation de la vue panoramique. Ce dernier cherche de plus en plus s'installer dans les hauteurs pour échapper aux risques naturels qui sont de plus en plus menaçant telles que : l'érosion, l'humidité, la montée des eaux...etc.

### II.1.1.c-Développement satellitaire :

Cette organisation est faite en quelque sorte d'une manière aléatoire suite à des obstacles qui bloquent l'évolution de la ville chose qui a engendré l'apparition de plusieurs pôles de développement.



**Figure03: Rio De Janeiro Brésil** (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Rio+De+Janeiro+Br%C3%A9sil>).

### Les facteurs à l'origine :

En premier temps, ces villes étaient soumises à une planification urbaine parallèle à la mer mais lors de leur évolution elles ont coïncidé des obstacles naturels tels que: les terres agricoles, les cours d'eau, les montagnes, donc elles ont du subir une transformation urbaine durant leur développement ce qui a induit cette structuration si particulière sous forme satellitaire.

### II.1.1.d. La nouvelle tendance :

De nos jours, ce phénomène de s'implanter en hauteur est en plein essor, négligeant ainsi le bord de mer et privilégier le développement en gradin afin de bénéficier des avantages et échapper aux contraintes des villes littorales.



**Figure04: Cannes en France** (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Cannes+en+Frances>).

### **Les facteurs à l'origine :**

Sur le littoral il faut tenir compte de l'un des risques naturels qui est l'érosion des plages causé par tout agent externe et qui provoque la dégradation et la transformation du relief, entraînant chaque année la dégradation de deux kilomètres supplémentaires de cote dans la région méditerranéenne. Ajoutant à ce phénomène le Tsunami qui s'agit d'un mouvement rapide d'un grand volume d'eau (dont l'origine est géologique le plus souvent l'effet d'un tremblement de terre ou d'une éruption volcanique) associé à la naissance d'une immense vague qui devient destructrice lors de son contacte avec les rivages terrestres, citant ainsi le facteur réglementaire de la bande des 100mètres.

### **II.1.2. Les aménagements urbains spécifiques**

#### **II.1.2. a. Percés visuelles :**

Les villes littorales se caractérisent par la structure urbaine en particulier l'organisation des voiries et des percées découpant les ilots qui sont faites dans le but :

- 1-D'avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer.
- 2 -Régulariser l'écoulement régulier de l'air dans la ville.



**Figure05:** Echappés visuelles vers la mer à Rio De Janeiro, Brésil

(Source. URL:

<https://www.google.dz/search?q=Rio+De+Janeiro+Br%C3%A9sil>.

Complétée par les auteurs).

### II.1.2.b. Les terrasses publiques

Les villes littorales se caractérisent par la présence de terrasses publiques de différents types couverts ou non couvertes, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer



**Figure06:** Un lieu de rassemblement permet l'échange culturel tout en ayant la vue sur la mer. (Source. URL:

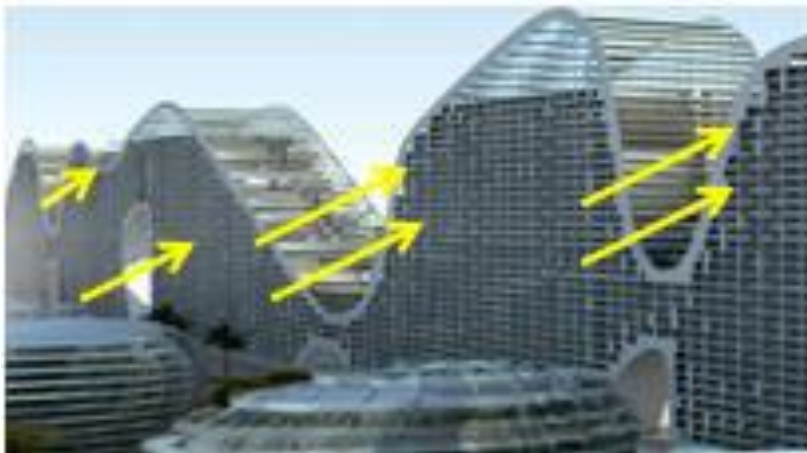
<https://www.google.dz/search?q=un+lieu+de+rassemblement+permet+l%E2%80%99%C3%A9change+culturel+tout+en+ayant+la+vue+sur+la+mer>

## II.2. Particularité de la ville littorale sur le plan architectural :

L'architecture en milieu littoral se distingue par un jeu de décrochements dans les volumes, avec de grandes ouvertures, l'usage de nouveaux matériaux de construction particulièrement ceux qui sont utilisés pour les ornements, ainsi que l'utilisation de grandes terrasses, des balcons, loggias...etc. dont les facteurs à l'origine sont parfois naturels tels que: les vents dominants qui provoquent :

### II.2.1. Localisation et orientation du bâtiment

L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre en premier lieu la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, ces constructions se protègent par des ouvertures pour laisser passer le vent.



**Figure 07 :** Fake Hill par MAD architectes en chine. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Fake+Hill+par+MAD+architectes+en+chine>. Complétée par les auteurs)

Cette illustration nous montre la répartition des vents dominant à partir d'un jeu de volume fluide.



**Figure 08 :** La grande Motte Languedoc –Roussillon. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=la+grande+Motte+Languedoc+%E2%80%93Roussillon>. Complétée par les auteurs)



Cette illustration nous montre la répartition des vents dominants mais dans ce cas à travers des ouvertures.

### **II.2.2.La forme et la volumétrie :**

En milieu littoral, généralement les formes des constructions se caractérisent, soit par une configuration géométrique (composition de figures de bases: cube, pyramide, sphère...), soit par une métaphore, mais surtout en tenant compte du rapport à l'environnement. La réalisation de ces projets grandioses attractifs qui peuvent devenir la source de revenu pour la ville.



**Figure 09 : Musée d'art moderne Bilbao.** (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Mus%C3%A9e+d%27art+moderne+Bilbao&biw=1366&bih=634>.)

Par rapport à la forme on trouve des constructions qui évoquent la mer, et on préfère des formes aérodynamiques pour se protéger des vents dominants.

### **II.2.3.Technique de construction :**

Les facteurs naturels tels que : le vent, l'ensoleillement, et aussi le facteur social ont un impact direct sur le traitement de la paroi de la construction comme :

#### **II.2.3.a. Les ouvertures:**

Utilisation de grandes ouvertures et de baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et des vues panoramiques. Et aussi les protections du rayonnement solaire, en utilisant des éléments de protection : pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical.



**Figure 10** : De grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel et aussi de l'aération. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=la+grande+Motte+Languedoc+%E2%80%93+Roussillon>. Complétée par les auteurs).

### II.2.3.b. Les terrasses :

Peuvent être couvertes ou non, permettent le regroupement, l'échange, comme elles offrent une vue sur l'extérieur et une vue sur la mer .on donne plus d'importance à l'espace extérieur qu'à l'espace intérieur.



**Figure 11** : Le jardin de fleur au Maroc (Terrasse aménagée). (Source. URL: [https://www.google.dz/search?q=le+jardin+de+fleur+%C3%A0+Maroc+\(terrasse+am%C3%A9nag%C3%A9e+z7tCQtTQh8Hf6M%3A\)](https://www.google.dz/search?q=le+jardin+de+fleur+%C3%A0+Maroc+(terrasse+am%C3%A9nag%C3%A9e+z7tCQtTQh8Hf6M%3A))).

#### **II.2.4. Les matériaux de construction :**

Utilisation de la brique, béton, béton cellulaire, les panneaux isolés, bois naturel le verre. Éviter le choix de l'acier (problème de la corrosion). Le choix de ces matériaux en fait en considération des facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et la pluie, les risques naturels comme la corrosion posée par l'air salin.



**Figure 12 : Station balnéaire en Grèce.** (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=station+baln%C3%A9aire+en+Gr%C3%A8ce>).

Les couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ce choix est comme une réponse à des exigences climatiques telles que le soleil, cette solution renforce la protection solaire.

#### **II.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique:**

Les villes littorales tiennent profil pour leurs économie de différents activités liés à la mer tels que : touristiques, portuaires, agricoles, et artisanale.

##### **II.3.1. Activité touristique :**

Le tourisme est une richesse pour les villes littorales ; il y a une compétitivité entre différentes villes côtières pour attirer le maximum des touristes et de développer l'économie du pays.

Les Principaux types de tourisme que connait la ville littorale sont:

##### **II.3.1.a. Tourisme balnéaire :**

La mer est l'élément essentiel qui assure l'attrait d'un grand nombre de population toutes catégories confondues, ainsi qu'un dynamisme économique de la région. (Plages, complexe...).

#### **II.3.1.b. Tourisme de santé :**

Tourisme qui n'est pas saisonnier et qui vise à assurer un taux d'occupation constant. (Thermes, spas...).

#### **II.3.1.c. Tourisme culturel:**

Assure la préservation du patrimoine architectural et un attrait en toutes saisons. (Patrimoine architectural, musée...).

#### **II.3.1.d. Tourisme «vert» :**

Permet la préservation du patrimoine naturel et des sites ainsi que la découverte de la nature. (Réserves naturelles, forêts..).

#### **II.3.2. Activité portuaire :**

Les ports sont classés selon leurs activités : port de pêche; port de plaisance ; port industriel et port militaire.

##### **II.3.2.a. Port de pêche :**

La pêche était l'une des activités premières à la naissance de la ville littorale et les pêcheurs qui l'animent.

##### **II.3.2.b. Port de plaisance :**

L'activité de plaisance est un atout pour le tourisme balnéaire .La plus part des grandes villes touristique ont un port de plaisance), son impact est d'engendrer un paysage composé d'infrastructures de loisirs et de distraction.

##### **II.3.2.c. Port industriel :**

L'activité de commerce et d'industrie a un impact de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial.

##### **II.3.2.d. Port militaire :**

Les ports militaires représentent le plus souvent des obstacles à la continuité urbaine en zone littorale. Leurs interdictions au public gèrent la promenade du touriste et gâche le caractère agréable de la mer.

#### **II.3.3. Activité agricole littorale :**

L'agriculture est clairement l'activité traditionnelle des littoraux ; l'état et le devenir de l'agriculture du littoral dans un contexte où le tourisme représente la moitié des activités productives posent bien des questions. Pourtant, « *dans le cadre d'un développement durable, la présence [de l'agriculture] est primordiale tant sur le plan environnemental qu'économique* » (LEBAHY .Y, 2001). L'utilité d'un état des lieux de cette agriculture des bords de mer apparaît ainsi évidente.

#### **II.3.4. Activité artisanale:**

Les activités artisanales dans les villes Littorales renforcent l'activité touristique de ces dernières, pour une meilleure sociabilité et échange dans une approche conviviale.

#### **II.4. Les particularités de la ville littorale sur le plan social:**

Les littoraux concentrent de fortes densités de population.

Les habitants du littoral sont des gens ouverts à la mixité sociale locale et au touriste.

Présence d'activités saisonnières liées au tourisme.

### **III. Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne :**

#### **III.1. Les particularités sur le plan architectural et urbanistique:**

L'Algérie a connu des aménagements qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural: La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période postcoloniale.

Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées.

Par conséquent nous avons une urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes. Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme, pareils à ce qu'on a produit dans d'autres villes du reste du territoire.

Il faut dire que les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours, pour répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat, ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral.

Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS ) ont les mêmes contenus , ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural et urbanistique.

#### **III.1.1. Les particularités sur le plan juridique:**

La loi littorale détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestre et maritime, En Algérie, on a la loi littorale (02-02) du 5 février 2002, la loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire (90-29) du 1<sup>er</sup> décembre 1990 et la loi domaniale (91-454) du 23 novembre 1991.

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

La loi délimite trois bandes dans le littoral qui sont :

**Bande 1 :**

Il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres instaurée par la loi 90-296, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour la sensibilité du milieu côtier.

**Bande 2 :**

D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

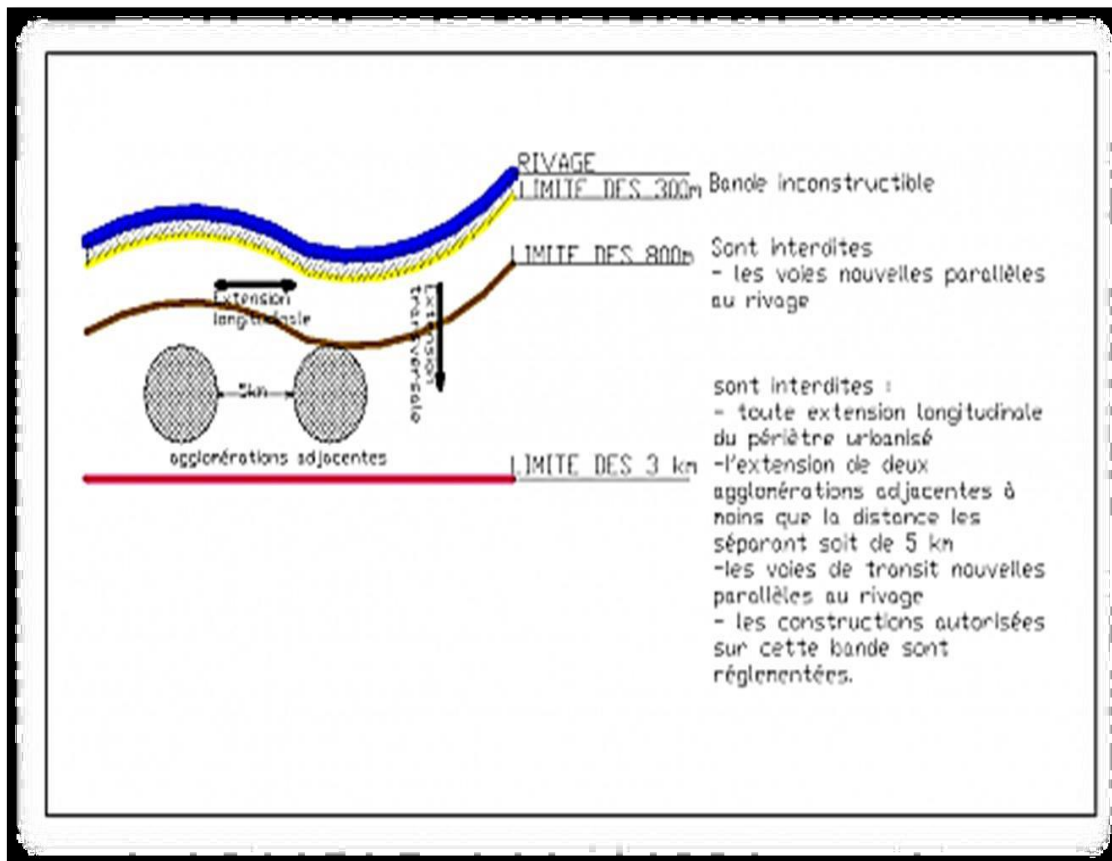
**Bande 3 :**

Dont la largeur est de 3 km, dans cette bande sont interdits :

Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage.

L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins

Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.



**Figure 13 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002** (Source. Malika Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments; Le cas des communes littorales d’Oran », *Études caribéenne*, publié le 07 février 2013. URL:<http://etudescaribeennes.revues.org/5959>;DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5959.

### III.2. La problématique de la ville littorale algérienne:

Ce que l'on remarque est que les villes littorales :

La conception architecturale n'est pas spécifique à une ville littorale, ni dans l'organisation de l'espace bâti ni dans l'orientation des constructions. Les ouvertures ayant pour fonction éclairage et aération à aucun moment pensées pour profiter de la mer.

Ces extensions ne prennent aucunement en considération la mer; sur tout dans leur structuration urbaine c'est-à-dire la conception de rues et des places qui permettent de profiter de cet élément exceptionnel qu'est la mer. On cite aussi la stratégie de développement, des zones d'expansion touristique (ZET) qui sont faites de manière non réfléchi judicieusement, sans aucun rapport avec le milieu local, contrairement à ce qui a été proposé dans la Carte du tourisme en 1966 , cela est le produit d'une étude diffuse ou parfois totalement absente en certains endroits.

Les instruments d'urbanisme en Algérie tels que le POS, le PDAU, le PAW...ne prennent pas en considération les spécificités du littoral. Par conséquent on trouve le problème de la rupture spatiale et fonctionnelle entre la ville avec son port ainsi la démaritimation.



**Figure 14** : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes.URL : [http://iskkan.com/photos/proprietes/miniatures/DSCN0584\\_1941\\_1.jpg](http://iskkan.com/photos/proprietes/miniatures/DSCN0584_1941_1.jpg)



**Figure 15** : L'organisation anarchique de la ville de Tipasa l'empêchera de profité de la vue sur la mer.URL : [http://dz.geoview.info/vue\\_de\\_la\\_ville\\_tipasa\\_par\\_les\\_batiments,47](http://dz.geoview.info/vue_de_la_ville_tipasa_par_les_batiments,47)

### **III.3. Politique algérienne pour la protection et mise en valeur du littoral :**

Les zones littorales situées à la frontière de la mer et de la terre présentent l'élément majeur pour tout projet d'ouverture de la ville sur la mer, puisque ce sont les sièges d'activités multiples liées à la mer (pêche, navigation, tourisme balnéaire) mais aussi terrestre (centre ville, industries, ports....).

Ces zones sont soumises à l'action des éléments naturels et à l'action de l'homme qui utilise, aménage et donc en modifie dangereusement l'équilibre naturel. Il apparaît donc de plus en plus nécessaire de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent assurer dans l'avenir les fonctions qui leur ont été confiées.

L'Algérie dispose certes d'un certain nombre de textes réglementant l'usage que l'on peut faire de ces zones, mais des actions concrètes tardent à se concrétiser laissant le littoral d'une manière globale se détériorer davantage, et notamment le littoral urbain.

**La loi du 05 février 2002** relative à la protection et à la valorisation du littoral, il est préconisé que « *dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné d'état, les collectivités territoriales doivent :*

Veiller à orienter l'extension des centres urbains vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime.

Mentionner dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non-aedificandis, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.

Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites approuvés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable aux l'environnement côtier. ».

**Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006** fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

**Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007** fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non aedificandi.

**Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004** portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral.

**Décret n° 09-114 du 7 avril 2009** fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre.

**Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006** fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière.

**Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004** fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières.

**Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)** qui dans le cadre d'un développement durable consacre tout un chapitre au littoral en vue de sa protection et sa valorisation.



**Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC)** Elaboré conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25).

Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application **N° 09-114 du 07 avril 2009**. Il s'est traduit par :

-la délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations.

-Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier).

-L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu.

**Les instruments d'urbanisme : Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS)**

D'autres mesures d'accompagnement sont également prévues, mais comme toute bonne loi, elle trouve des difficultés à se concrétiser. Donc il serait fondamental d'entamer des actions locales en vue de la préservation de la façade maritime, qui seront menées et pilotées par un comité, un commissariat ou une caisse, peu importe la dénomination de cette structure du moment qu'elle met en œuvre une stratégie d'accompagnement visant à soutenir toute perspective de recentrer la ville sur la mer.

### III.4. Classification des villes littorales algériennes:

Les villes littorales algériennes distinguent en grandes, moyennes, et petites.

Type des villes littorales	Exemple	Problématique
Grandes villes la population totalise au moins 100 000 habitants	Alger, Annaba, Oran	Ces villes ont connu le clivage ville-port« <i>le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes</i> ». L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville. Le cas de la ville d'Alger illustre cette séparation de son port et de la mer par une barrière physique métallique et ce pour des raisons sécuritaires et douanières. Ce découplage est accentué par une division institutionnelle.
Moyennes villes la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants	Bejaïa, Mostaganem, Skikda	
Petites villes la population est comprise moins de 50 000 habitants	Tipasa, Ténès, Cherchell	Dans le cas des petites villes, l'interface ville-mer est caractérisée par l'existence de quelques constructions dégradés qui mène à l'abandon de cette dernière qui conduit à discontinuité entre la ville et la mer.

**Tableau01** : présentant les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques. Fait par l'auteur.

## **CHAPITRE 03:**

---

### **CAS D'ETUDE**

## I. PRESENTATION DE LA VILLE DE BARCELONE :

Aux 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> siècles la marine barcelonaise dominait le trafic commercial entre les Baléares, la Sicile et l'Italie. Aujourd'hui, Barcelone est toujours un très important port commercial, le 2<sup>ème</sup> en Méditerranée après Marseille.

• Le vieux port ("Port Vell") a été réaménagé à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992, pour devenir un important centre de loisirs. Une passerelle en bois, appelée "la Rambla de Mar" parcequ'elle prolonge la Rambla, relie le Moll de la Fusta "(le Quai du Bois)" -parallèle au Passeig de Colom- au Moll d'Espanya, où se trouvent un grand centre commercial "Maremagnum", un Aquarium et une salle IMAX.

Dans le prolongement du Passeig de Colom, on arrive au Parc de la Citadelle, grand et magnifique parc où il fait bon se promener

En dessous de celui-ci s'avance en triangle dans l'océan le quartier de la BARCELONETA où résident les pêcheurs, dockers et ouvriers du port

Au-delà, en remontant la façade maritime vers le nord on trouve le Port Olympique ("Vila Olimpica"), et plusieurs belles plages de sable.



Figure 16: Port Vell ( le Vieux Port )

URL : <https://www.google.dz/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8>



Figure 17: vue sur le port et le téléphérique

URL : <https://www.google.dz/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved>

Depuis 1992, une élégante passerelle en bois, "la Ramblade Mar", prolonge la Rambla pour accéder à pied au nouveau centre commercial et de loisirs créé sur le Moll d'Espanya



Figure 18: La "Rambla de Mar"

URL : [http://www.metrodebarcelone.com/uploads/images/info/port\\_vell/fr/315x320/pont-port-](http://www.metrodebarcelone.com/uploads/images/info/port_vell/fr/315x320/pont-port-)

A l'occasion des Jeux de 1992, la façade maritime de la Barceloneta a été entièrement remodelée. Une longue digue promenade et des plages ont vu le jour, qui constituent aujourd'hui un grand rendez-vous des Barcelonnais le week-end



Figure 19: La digue promenade de la Barceloneta

URL : [http://barcelone.web-sy.fr/barcelone\\_mer.htm](http://barcelone.web-sy.fr/barcelone_mer.htm)

•Accessibles par le métro (climatisé) de Barcelone, ces plages ont porté un gros coup à la Costa Brava



Figure 20: Les 2 grandes tours de Barceloneta

URL : [http://barcelone.web-sy.fr/barcelone\\_mer.htm](http://barcelone.web-sy.fr/barcelone_mer.htm)



Figure 21: Plage de la Barceloneta

URL : [http://barcelone.web-sy.fr/barcelone\\_mer.htm](http://barcelone.web-sy.fr/barcelone_mer.htm)

## II.PRESENTATION DE LA VILLE DE MARSEILLE :

Avec quelques 57 kilomètres de façade maritime dont 24 kilomètres de calanques, Marseille doit à la Méditerranée la majeure partie de son histoire, de son économie et de son identité, et par-là celle de son patrimoine. Une qualité qu'il est dépendant parfois facile d'oublier, emporté par le quotidien mouvementé de la cité phocéenne, à moins peut-être de couler quelques jours paisibles dans les quartiers les plus intimes avec la Méditerranée, comme le port de Callelongue...



Figure 22 ;23 ;24: le littoral de Marseille

URL : <https://www.google.dz/search?q=le+littorale+de+marseille&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved>

## Présentation de la baie d'Alger :

### I-Choix de site:

Notre choix s'est porté sur le quartier el Hamma. Ce choix est motivé par :

- La beauté de la baie d'Alger dans son ensemble qui est parmi les plus belle baie au monde.
- L'état actuel de celle-ci qui est dans un état de dégradation avancé notamment sur le plan architectural et urbanistique particulièrement sa partie central dans laquelle se situe notre site choisi.
- Sujet d'actualité avec l'état qui revient de nos jours s'y intéressé avec des projets d'envergure (exemple le projet en cours de réalisation de la première tranche de la promenade front de mer, ou encore les aménagements déjà réalisés dans la partie ouest-Pêcherie, el kitania...).

### 2-situation géographique de la baie d'Alger:

La baie d'Alger est située dans la partie centrale de la côte algéroise. Celle-ci en forme semi circulaire, elle est limitée au :

- Nord : la mer méditerranéenne
- Sud: le mont de Bouzrah et la plaine de Mitidja
- Ouest: Bab el oued
- Est: El Marrsa.

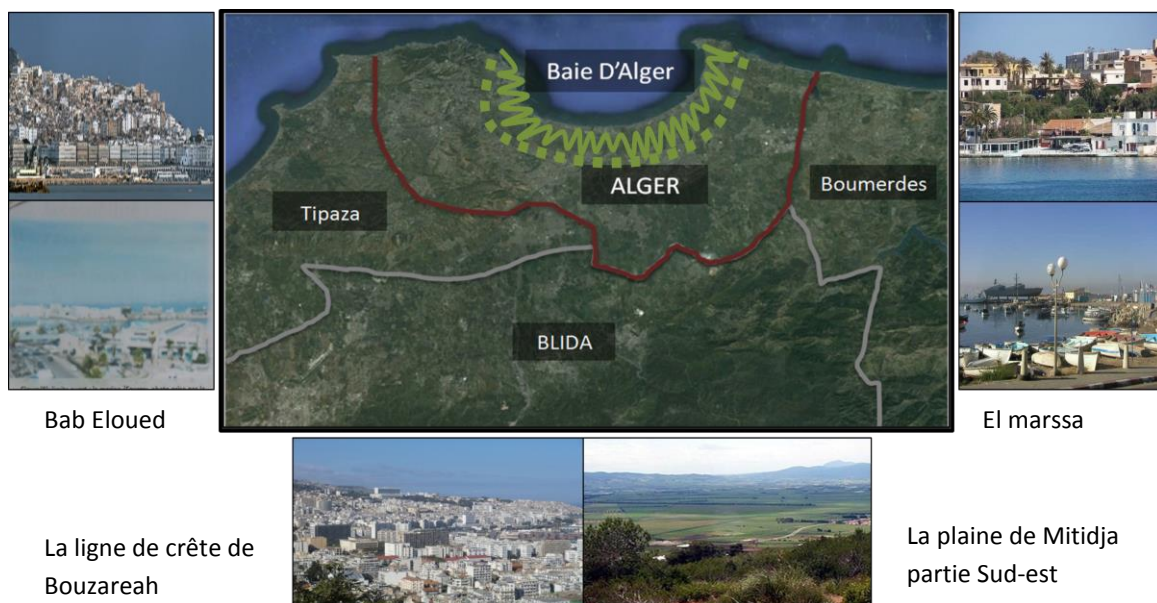


Figure 25: Situation et délimitation de la baie dans son ensemble

URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618> modifié par l'auteur

## 2-L'accessibilité de la baie:

la baie d'Alger est relié avec l'extérieur par:

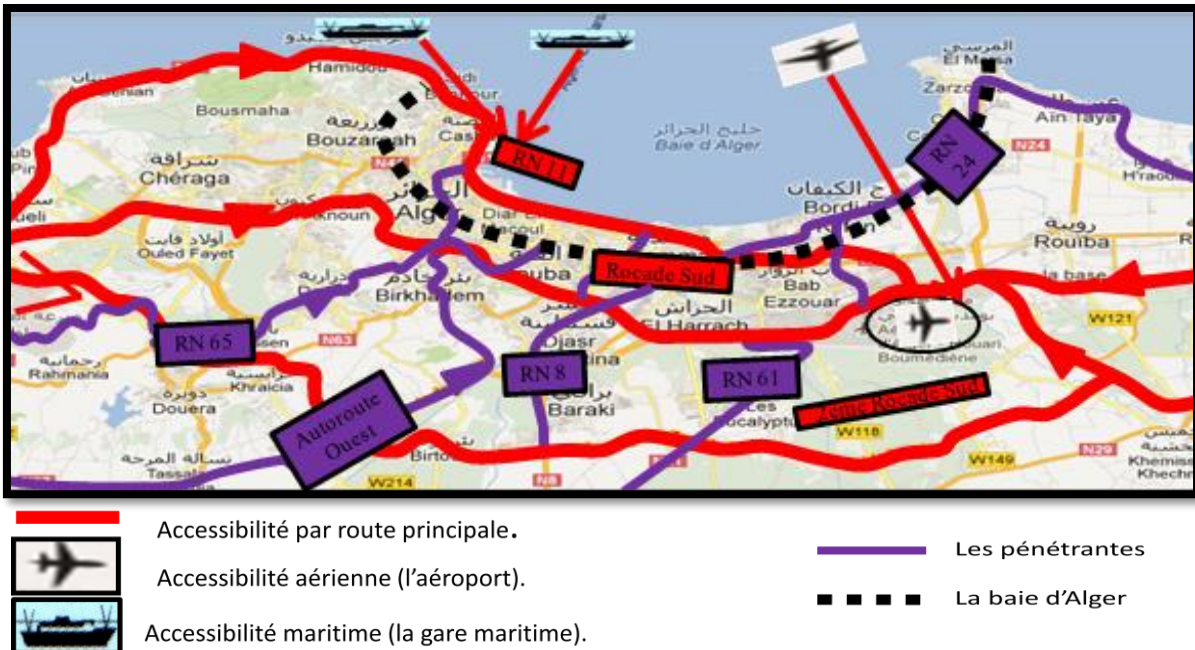


Figure 26: carte montrant l'accessibilité de la baie d'Alger  
 (URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

## 3-La mobilité de la baie:

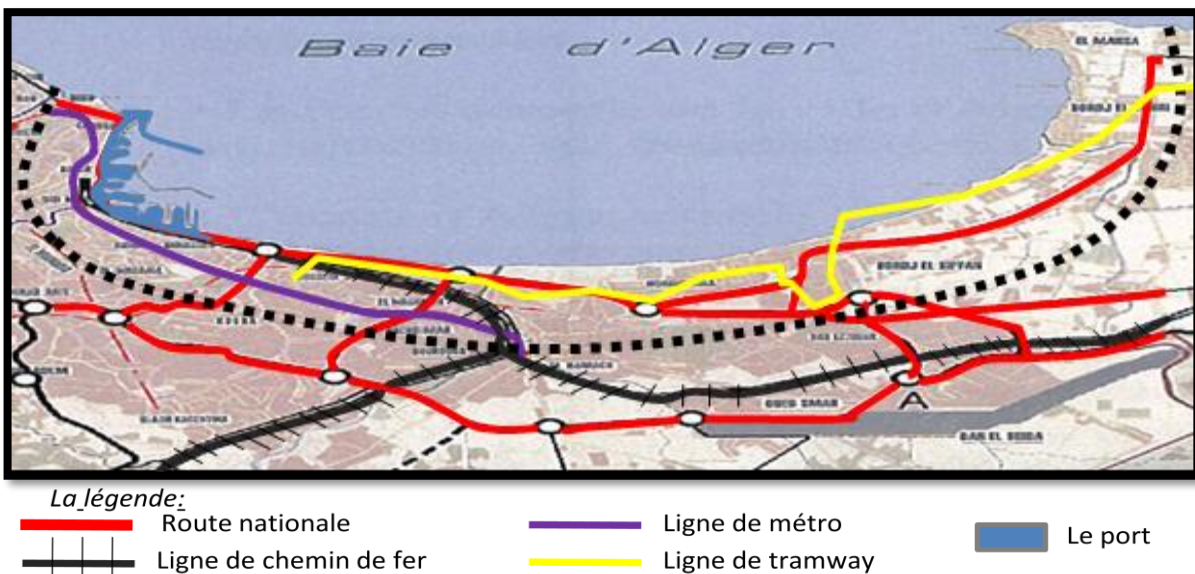


Figure 27 : carte de mobilité d'Alger  
 URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

D'après l'analyse de l'accessibilité de la baie d'Alger, on a remarqué qu'elle a un impact sur celle-ci par:

-L'absence d'articulation entre les trois entités distinguées (coté ouest, coté centrale et coté est); qui est faite vers l'intérieure (via la RN 11); Laisse le front de mer abandonné ; qui se résulte par :

-L'absence de parcours côtier tout au long de la baie, une chose hors logique dans une ville littorale.  
 -La RN11 dans la cote Ouest notamment coté Hamma avec la ligne du chemin de fer crée une parois d'épaisse rigide qui isole tout le contact entre la ville et la mer (une relation visuelle mais pas physique ;Alger tourné le dos vers le front de mer).

#### 4 Les situations de la baie d'Alger :

Cette baie est divisée en trois parties :

**La partie Ouest:** Elle présente le noyau historique d'Alger et se caractérise par une architecture et un tracé urbain riche, planifié et réfléchi.

Les particularités de la ville littorale sont relativement prises en considération qui donne une bonne image a la baie,

**La partie centrale :** Elle est limitée à l'Ouest par Alger centre et à l'Est par Bordj el Kifant ; abandonnée par l'évolution de la ville d'Alger à travers l'histoire, dégradée totalement squattée par l'activité industriel au raison de sa proximité du port.

**La partie Est :** Au départ développé de manière planifiée, mais son développement après l'indépendance est réfléchi de manière beaucoup plus spontanée et voire même anarchique.

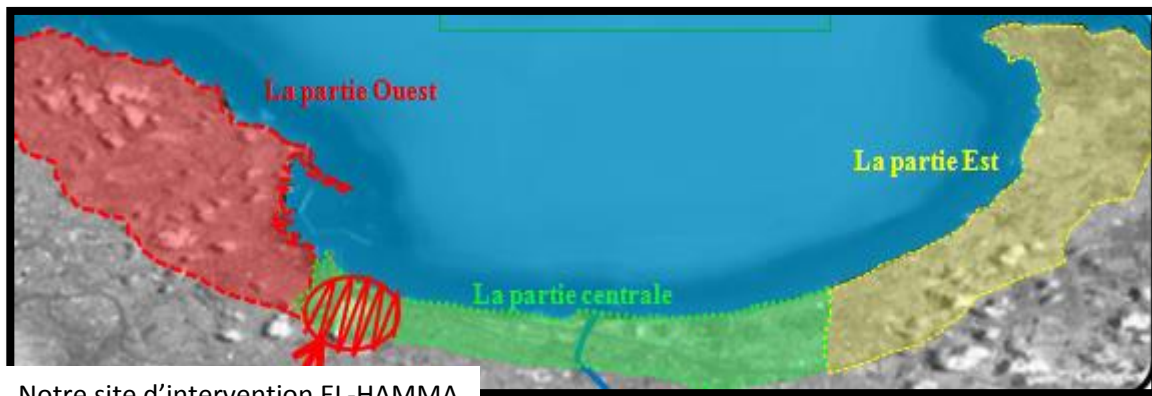


Figure28 : carte montrant les différentes parties de la baie

URL : <https://www.memoireonline.com/03/12/5465/Amenagement-du-port> modifié par l'auteur

La partie centrale est divisée en trois sous-situations sont:

EL HAMMA à l'ouest, L'EMBOCHURE DE OUED EL HARRACH au centre, et LES PINS MARITIMES à l'est .

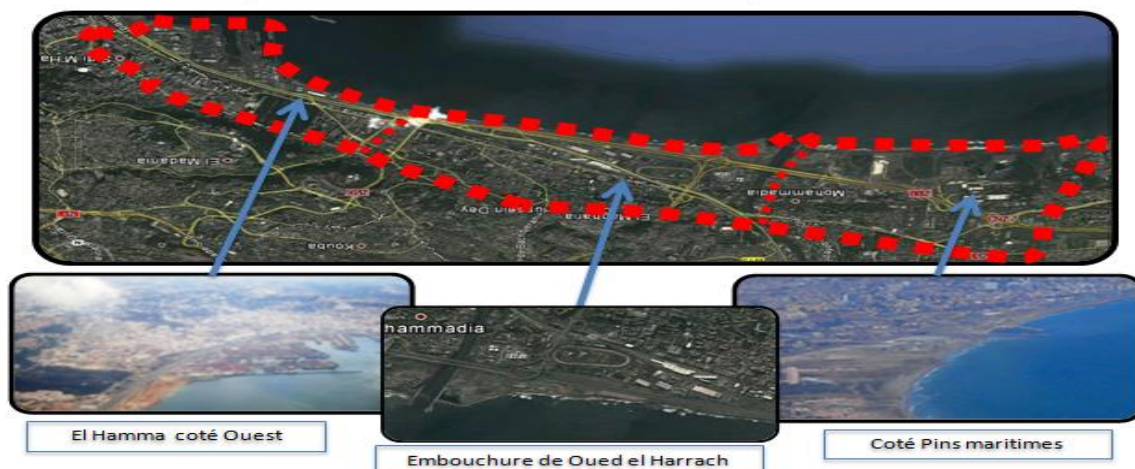


Figure29 : carte montrant les sous situations de la partie centrale

URL : <https://www.memoireonline.com/03/12/5465/Amenagement-du-port> modifié par



## 5-Les facteurs de délaissement de la partie centrale sont:

### 5-a-A l'origine:

- Terrains marécageux qui posent les problèmes de construction.
- La topographie du site, plat et au même niveau que la mer qui ne permet pas ainsi des vues dégagées sur la mer
- L'humidité, la salinité, et le risque d'inondation.



Figure 30 : Terrains vides à l'abandon

URL : <https://www.google.dz/search?q=el+hamma&oq=el+hamma+&aqs>

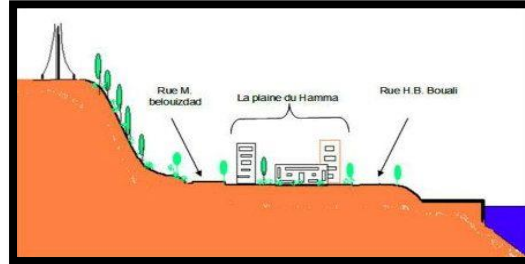


Figure 31 ; coupe schématique d'rl Hamma

-Pour toutes ces raisons là, on a préféré occuper les hauteurs pour, se protéger des risques des phénomènes qu'on vient de vous présenter, et avoir des vue dégagées sur la mer

### 5-b-Actuellement:

\*La pollution d'Oued el Harrach



Figure32 : Les rejets d'el oued

URL : <http://www.algerie-focus.com/2015/10/pollution-de-oued-el-harrach>



Figure33 : L'embouchure de oued el Harrach qui est en état pollué

\*L'extension du port.



Figure34-35 : la cloture du port constitue une barriere rigide entre la ville et la mer

URL : <https://www.google.dz/search?q=le+port+d%27alger&source=Inms&tbm>

\*Présence d'infrastructures de communication importantes (route nationale et voie ferré)



Figure36 : catre montrant les infrastructures de l'hamma

## 6. Evolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger:

Cette partie sera dédiée à la genèse de la baie d'Alger en parallèle avec l'évolution du quartier d'El Hamma elle comprendra les différentes étapes du processus de formation

L'analyse historique est une phase importante du projet, elle nous permet de comprendre la non urbanisation de la partie centrale à travers l'évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger et de résoudre cette carence.

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

### La période ottomane : (avant 1830)

À cette époque, Alger était structurée selon un axe littoral (RN11 actuelle) qui reliait La Médina à Constantine du côté Est et à Cherchell du côté Ouest. Du côté sud, on retrouvait un parcours de plaine qui la reliait à Blida et un second parcours « synthétique à altitude variée » vers Sour-El-Ghozlane.

Elle était également conçue par des axes secondaires qui montaient vers les diverses exploitations du « FAHS » (maison de campagne des Alghas, dey et pachas).

La Médina était contenue par des remparts fortifiés avec cinq portes d'accès dont deux maritimes (Bab Bhar et Bab Dzira) et trois terrestres (Bab Azzoune, Bab El-Oued, et, Bab Ejdid).

À l'intérieur de l'enceinte, la trame urbaine était bien pleine, avec ses portes d'accès, son ancien lieu du pouvoir (La Djinna) et le nouveau (La Citadelle). La médina était organisée en deux parties (la basse ville « l'Outa » et la haut ville « El Djebel »).



Figure37 : la Medina d'Alger entre 1816 et 1830

URL : [alger50.org/cms/index.php?option=com\\_docman&task](http://alger50.org/cms/index.php?option=com_docman&task)

## La période coloniale : (1830-1962)

La structure de la baie durant cette époque a pris en partie de celle de l'ère ottomane avec des percements de nouvelles voies pour chaque réalisation coloniale.

Dans une première phase, de nombreuses démolitions « intra-muros » ont été effectuées dans la partie basse de la casbah, avec percements des rues à arcades « les rues sont taillées dans le tissu traditionnel »

(rue BabAzoun, rue Bab El-Oued, rue de la marine, de chartres et des consuls) et de places (place de gouvernement; actuelle place des martyres, et chârtes).

En 1845, s'achève la construction des nouveaux remparts. Le plan Mezkaïfi constitue le premier grand tracé monumental d'Alger.

Il s'agit d'un boulevard ceinturant la Casbah sur les anciens fossés, dont le boulevard sud Boulevard Guambetta, actuel Ourida Meddad

L'intervention en dehors des remparts se fera sur la même référence urbanistique.

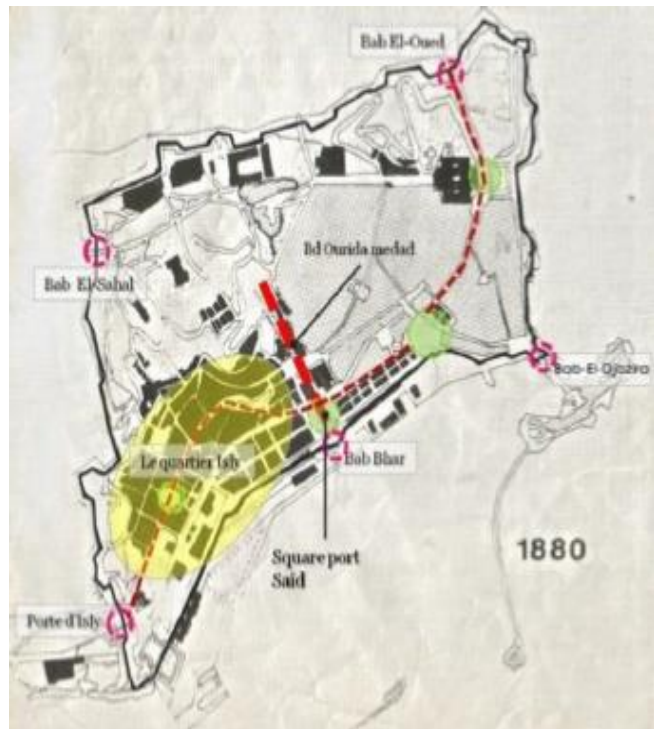


Figure38 : carte d'Alger en 1880

URL : [alger50.org/cms/index.php?option=com\\_docman&task](http://alger50.org/cms/index.php?option=com_docman&task)

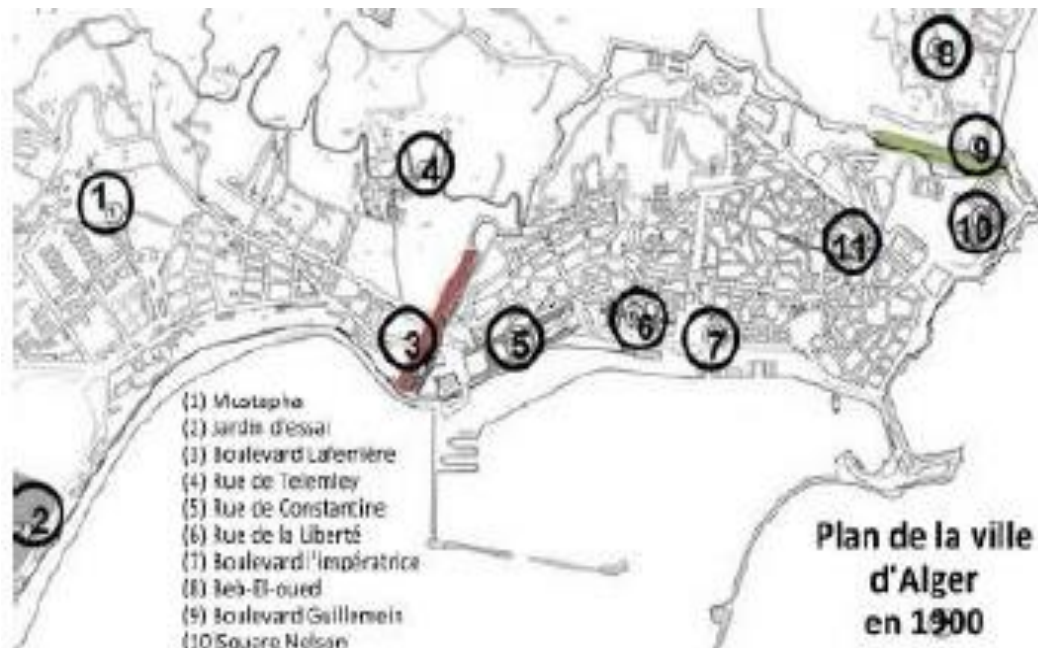


Figure39 : plan de la ville d'Alger en 1900

URL : [alger50.org/cms/index.php?option=com\\_docman&task](http://alger50.org/cms/index.php?option=com_docman&task)

En 1846, le plan d'extension Guiauchain trace la première ville européenne extra-muros: maillage Isly (Ben M'Hidi)- Mogador (Harriche)- Constantine (Abane Ramdane), Rovigo et Vallée (Debbih Chrif et Arezki Louni).

Vers la fin du 19ème les remparts construits par les français seront détruits et remplacé par deux grands boulevards jardins perpendiculaires à la baie: il s'agit de Laferrière actuellement Boulevard Khmisti et Gullemin actuellement Boulevard Taleb Abderrahmane L'extension de la ville, à partir du noyau central colonial édifié à la fin du XIXème siècle sur la partie basse jouxtant le port, se réalisa progressivement, par l'intégration des communes de Mustapha (1904), Hussein Dey (1930) et El Harrach (1950) situées sur la bande côtière orientale. Il y a donc eu un phénomène de remplissage très dense de la partie centrale de l'agglomération et des zones de moindre pente.

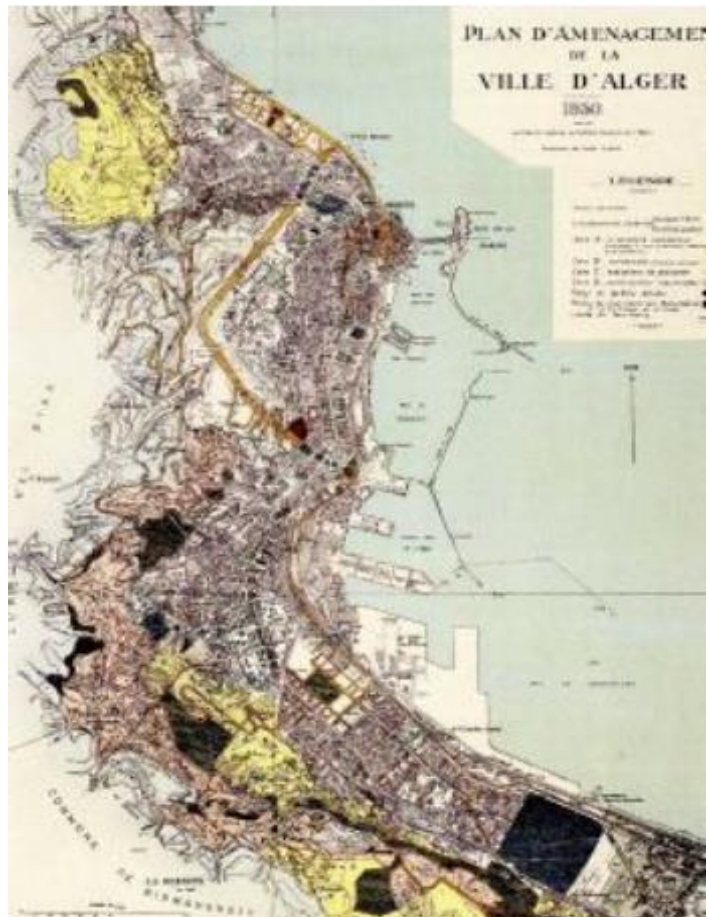


Figure40 : plan de la ville d'Alger 1930.

**La période post-coloniale : (1968 -1996) :**

URL : [alger50.org/cms/index.php?option=com\\_docman&task](http://alger50.org/cms/index.php?option=com_docman&task)

Suite à l'indépendance, l'Algérie se trouve avec un territoire en construction. L'indépendance implique de nouvelles idéologies dans la conception de son nouveau cadre bâti. Les influences de cette nouvelle conception de l'urbanisme sont à la fois algériennes, françaises et internationales. Selon Jean-Jacques Deluz, il s'agit une spectaculaire mutation qui bouleverse la ville. Plus de 300'000 personnes ont quitté la ville d'Alger pour la France. Ceux-ci sont, remplacés rapidement par la population locale environnante.

Cette nouvelle période démarre par la création de l'ECOTEC en 1968 et du COMEDOR l'année suivante. Les deux groupes arrivent à la même conclusion, celle de l'extension de la ville vers l'est. Cette orientation s'explique par l'extension du port, le renforcement du pôle attractif d'El-Harrach et la présence d'infrastructures importantes telles que l'autoroute et le réseau ferroviaire.



Figure41 : plan COMEDOR

URL : [alger50.org/cms/index.php?option=com\\_docman&task](http://alger50.org/cms/index.php?option=com_docman&task)

En 1970, le second groupe d'étude élabore un schéma d'étude des structures d'Alger pour l'horizon 1985 en 1971. Puis en 1975, un plan d'orientation générale de développement et d'aménagement pour l'horizon 2000 (POG) est approuvé. Il propose d'intervenir sur les facteurs générateurs d'une dynamique urbaine. Elle se base sur le confort de proximité et sur le développement général de ville.

En 1988, le colloque international de Coville annonce une transformation de la politique urbaine. Les nouvelles orientations sont une nécessité de la diversification des formes urbaines et de l'arrêt de l'extension de la ville. Un plan directeur d'urbanisme d'aménagement et d'urbanisation (PDAU) est élaboré par la CNERU entre 1991 et 1993 et est suivi d'une nouvelle réglementation juridique.

### 1.3. Evolution historique des typologies de la baie d'Alger:

L'architecture d'Alger se distingue par sa richesse des tissus urbains, on y trouve :

- le traditionnel qui est dense et compact présent à la Casbah.
- le néo-classique du 19eme siècle du type haussmannien à Alger centre (le quartier d'Isly, de la Marine, Bab El-Oued...)
- le tissu moderne du type des grands ensembles (les HLM de BabEzzour, les HBM) dont l'une des premières grandes opérations est celle de champ de manoeuvre en 1928 par Zehrfuss et les ensembles d'habitation de Pouillon « la cité de Diar El Mahçoul, de Dair Saada du Climat de France »

## 7-Evolution historique de l'EL HAMMA :

### Avant 1830

Le quartier était une pleine agricole partagée en parcelles régulières perpendiculaires à l'aqueduc structuré par les deux routes

- La route de Constantine( Hassiba ben bouali)
- la route de Laghouat(Mohammed Belouizdad)
- Présence de quelques bâtisses

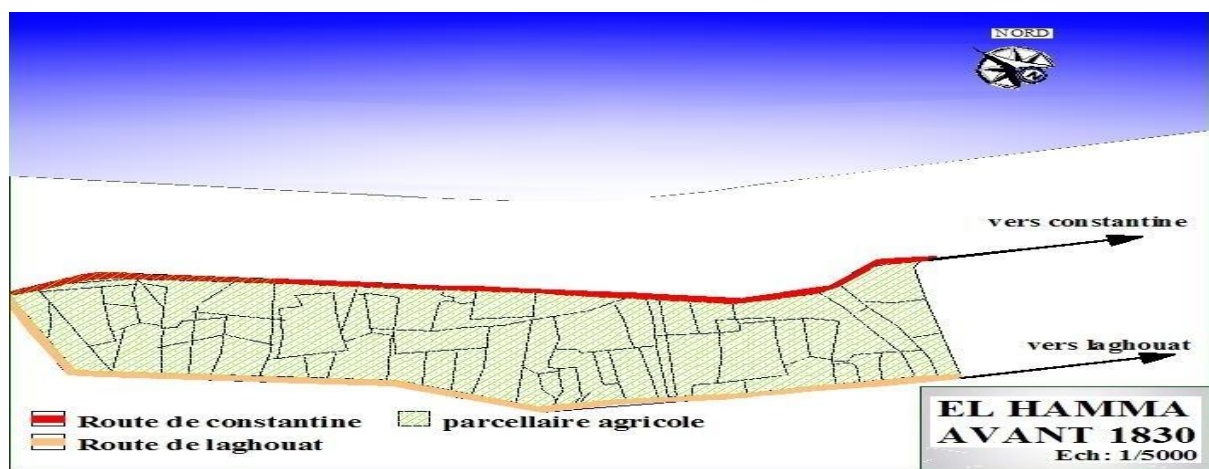


Figure 42 : carte d'el Hamma avant 1830

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618> modifié par l'auteur

### 1832-1846 :

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

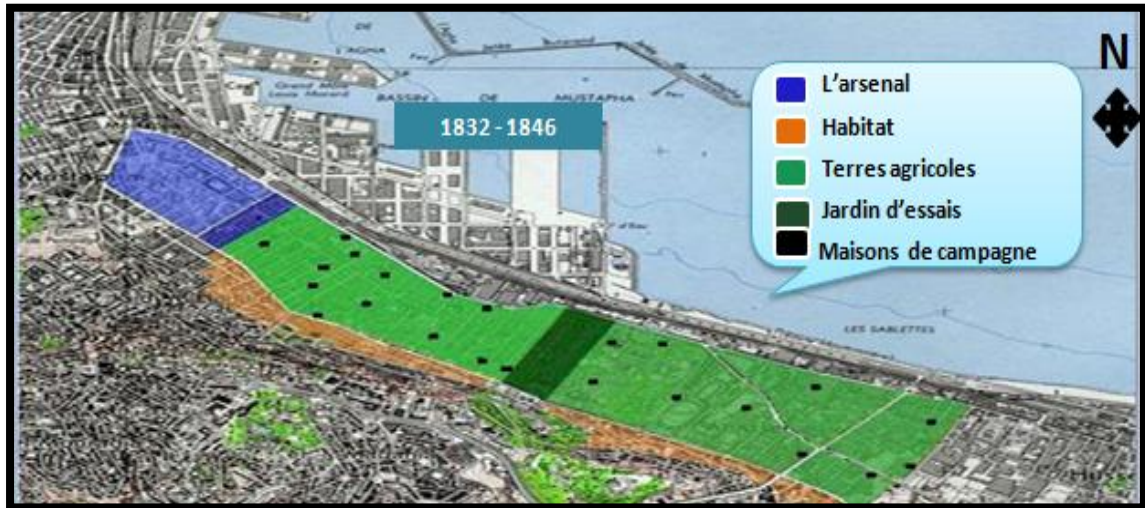


Figure 43 : carte d'el Hamma entre 1832-1846

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

### 1846-1895 :

Dès 1867 la ville est reliée par le chemin de fer, puis en 1885 la ville a connu l'aménagement du port puis son extension ce qui a privilégié l'installation d'entrepôts, à cette époque le quartier d'El-Hamma affirme son caractère industriel.

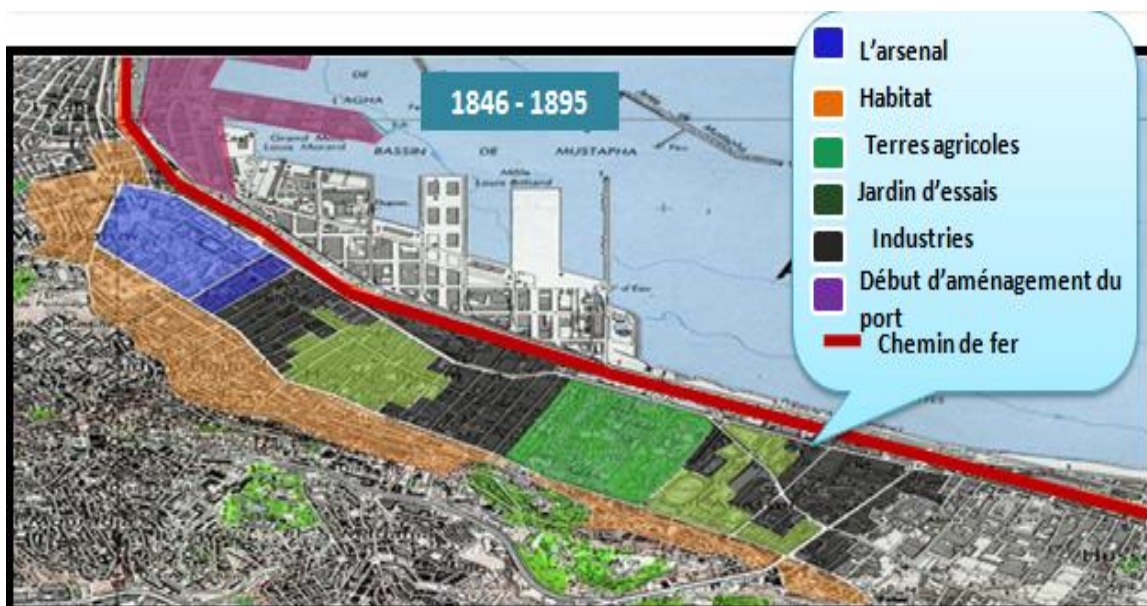


Figure 44 : carte d'el Hamma entre 1846-1895

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

### 1895-1936 :

En 1904 Le quartier est annexé à la ville d'alger ce qui a permis la Création d'un groupement de logements sociaux (HBM) 1928 au champs de manoeuvre, parallèlement le quartier connait une forte densification entre l'Arsenal et le jardin d'essai

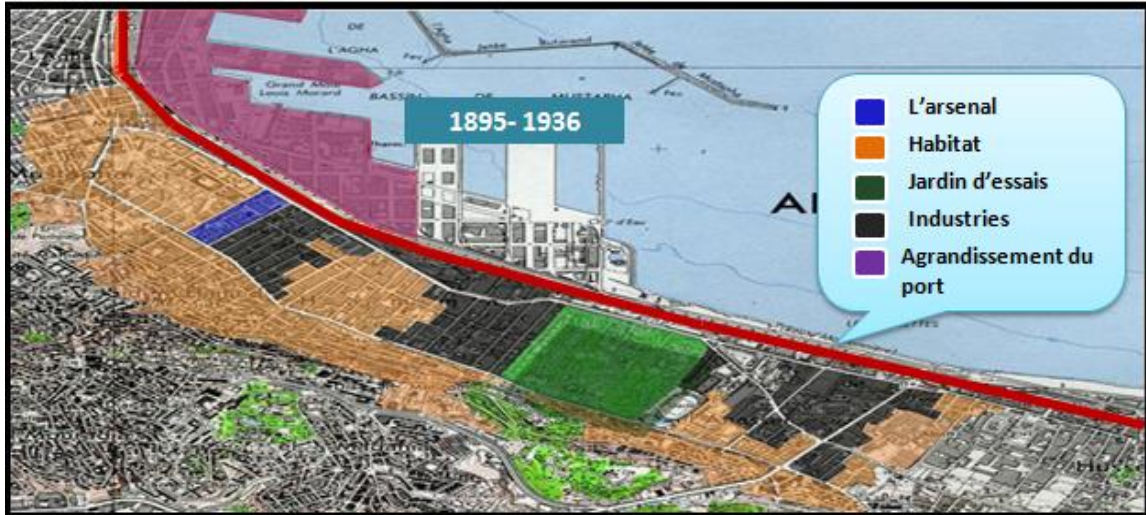


Figure 45 : carte d'el Hamma entre 1895-1936

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

### 1936-1958 :

C'est à partir des années 50 que les bâtisses de 15 à 16 étages HLM (plan de Constantine) furent réalisées telles que: Habitat collectif (HLM) Zehrfuss 1948 au CDM -Cité Diar El Mahçoul (pouillon 1954) –plan de Constantine

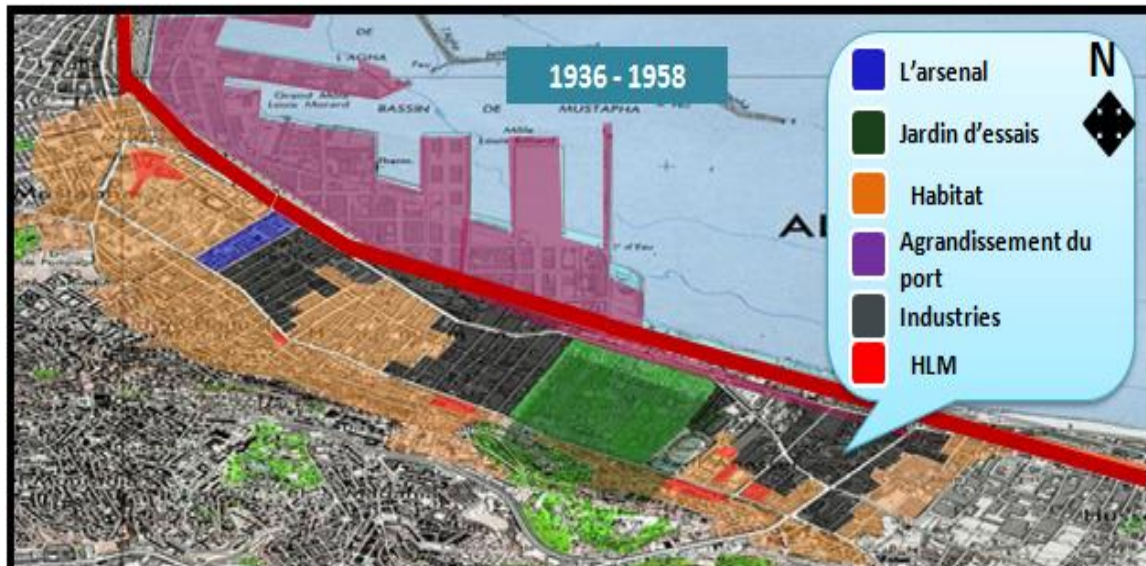


Figure 46 : carte d'el Hamma entre 1936-1958

\* URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

**1985 :**

Début 1985 le quartier a connu sa première rénovation à travers des opérations de démolition d'anciens entrepôts, ce qui a suivi l'établissement d'un plan d'urbanisme par le CNERU dans le but de transformer El-Hamma et Hussein-Dey en un centre politico-administratif de la capitale, 2ème pôle du grand Projet Urbain.

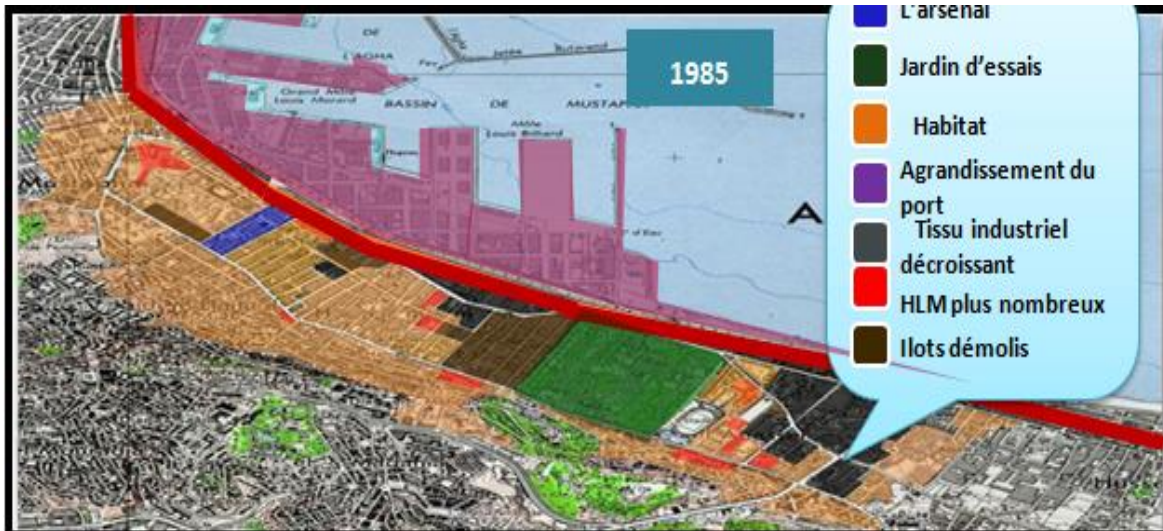


Figure 47: carte d'el Hamma en 1985

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

**Actuellement :**

Actuellement le quartier accueille de nouveaux tissus à caractère administrative et résidentiels: - Hôtel Sofitel -Bibliothèque Nationale -cité El Djaouhara

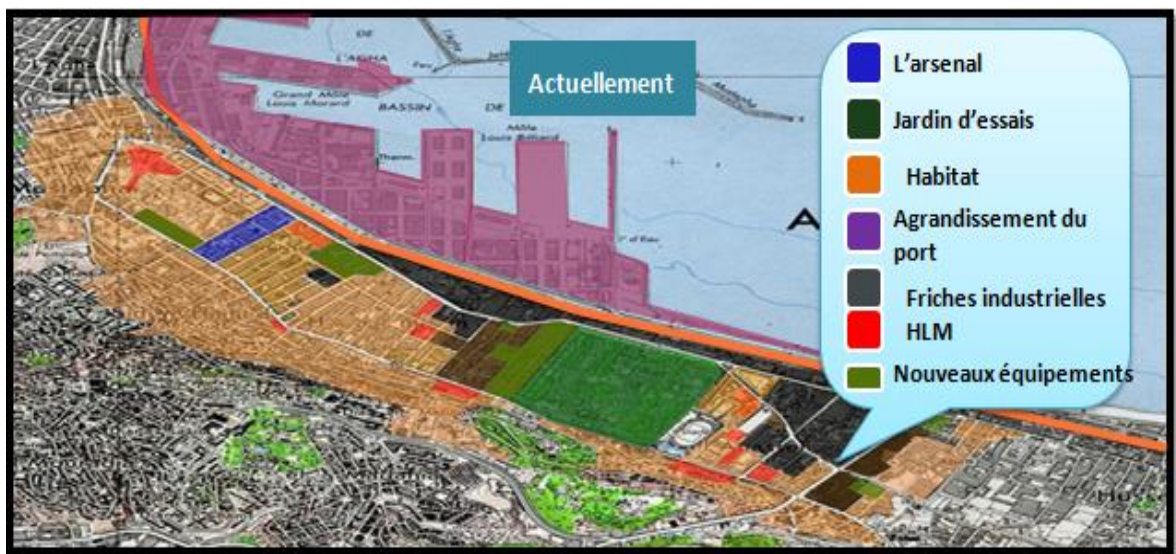


Figure 48 : carte d'el Hamma a l'état actuel

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur



## SYNTHESE D'EVOLUTION HISTORIQUE DE SITE D'INTERVENTION :



Figure 49: carte montrant l'évolution historique du quartier  
URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

### CONSTATS:

-Le site d'el-hamma jouit de fortes potentialités (relation directe avec la mer, proximité du centre d'Alger, le versant.....etc.) mais l'évolution du tissu urbain a isolé le quartier à tel point **qu'on ne peut pas s'empêcher de croire qu'il y'a une véritable volonté d'isoler le quartier de ses propres potentialités initialement existantes.**

\*Rupture avec la mer « le port, l'autoroute de l'ALN, le chemin de fer, les locaux et hangars industriels....».

\*Rupture avec la partie haute « RIADH EL FATH » et ce par l'occupation anarchique du versant.

\* Rupture avec le centre d'Alger par l'interruption de la continuité de la façade urbaine du front de mer qui à partir du 1er mai se transforme en bidonville constitué de vieux hangars.

### Conclusion:

Le tracé actuel du quartier n'est autre que le résultat du tracé agricole préexistant

### III. Présentation de l'aire d'intervention:

#### III.1. Délimitation de notre site d'intervention:

**Ouest:** par Alger centre qui est caractérisé par une architecture structurée, planifiée et réfléchi (ancien noyau coloniale )

**Nord :** par la mer

**Sud:** par Boulevard Belouezdad . Son tracé qui suit le piémont qui est le limite de plaine ,en prend en considération le monument des martyre. Qui est à proximité de notre site.

**Est :** par jardin d'essai qui est le limite de Houssine Day (ruisseau ) d'après la rupture et la typologie du bâti



Figure50 : carte montrant la délimitation d'EL HAMMA

URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

#### Accessibilité du quartier el

##### Hamma:

L'accès se fait par:

- La route de l'ALN au Nord.
- La rue Khelifa Oulman au Sud.
- L'avenue Ghermoul et le carrefour du 1<sup>er</sup> Mai à l'Ouest.
- \*La rue Hassiba Ben Bouali et chemin de Hanafi à l'Est.



Figure 51: carte montre l'accessibilité au quartier el hamma

## La mobilité du quartier el Hamma :



Figure52: carte montrant la mobilité du quartier el Hamma  
URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

## Constat :

A travers l'étude de l'évolution urbaine et architecturale de la partie centrale de la baie d'Alger; découlent les causes du délaissement de cette dernière, nous allons à présent étudier les conséquences de cet abandon.

### 1. Rupture ville -mer (absence d'articulations entre la ville et la mer) :

#### 1-1-Sur le plan physique: (L'abandon du front de mer )

##### a- A cause du port: il est divisé en 3 parties

-Un port de pêche:



Figure53 : port de pêche d'Algèr  
URL :[https://fr.wikipedia.org/wiki/Port\\_de\\_pêche](https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_pêche)



Figure54 : carte montre le port d'el Hamma  
URL :[www.algeria-watch.org/fr/article](http://www.algeria-watch.org/fr/article) modifié par l'auteur

-maritime celui du navire :

la gare maritime internationale qui n'offre pas le minimum en terme de services et de confort, on note :

Problèmes de circulation et d'accessibilités.

L'insuffisance a la demande

Absence d'espace d'attente ou de stationnement pour les visiteurs.



Figure55 : vue sur la façade maritime



Figure56-57 : la gare maritime d'Algèr  
URL :[sudhorizons.dz/fr/les.../17996-gare-maritime-d-alger-150-000-passagers-attendus](http://sudhorizons.dz/fr/les.../17996-gare-maritime-d-alger-150-000-passagers-attendus)

-Un port de commerce :

le port avec ses hangars et ses usines a perdu sa vocation sommaire qui ne répond pas a sa position .

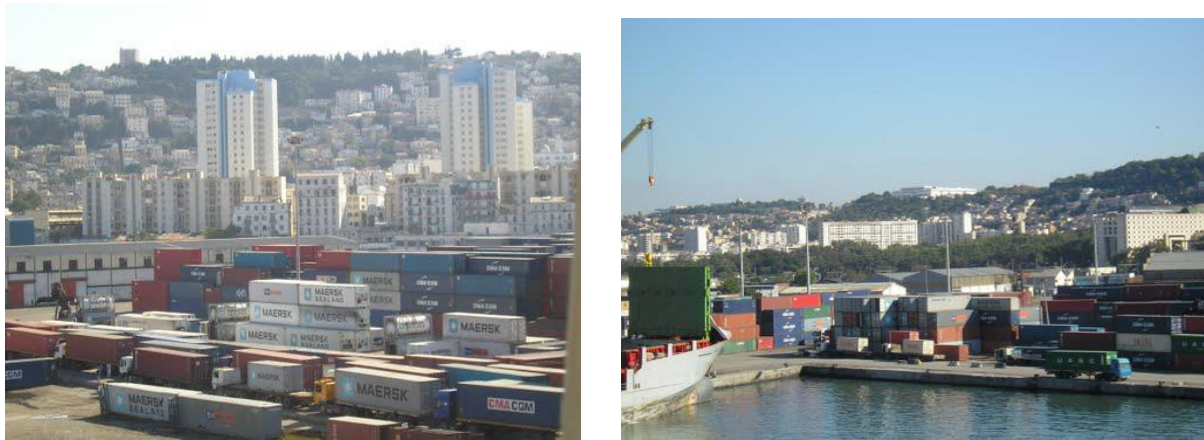


Figure 58-59 : port de commerce

URL : [www.portalger.com.dz/galleries/](http://www.portalger.com.dz/galleries/)

**b- A cause de l'infrastructure :**

La RN 11 dans la cote Ouest notamment coté Hamma crée une paroi épaisse, rigide qui isole tout contact entre la ville et la mer.

la ligne de chemin de fer un obstacle pour tout contact ville –mer:

La position de la voie ferrée a en effet permis au commerce maritime de prospérer et de se développer, mais les rails prennent un espace important, ce qui a créer une barrière physique réelle entre la cote et la ville.

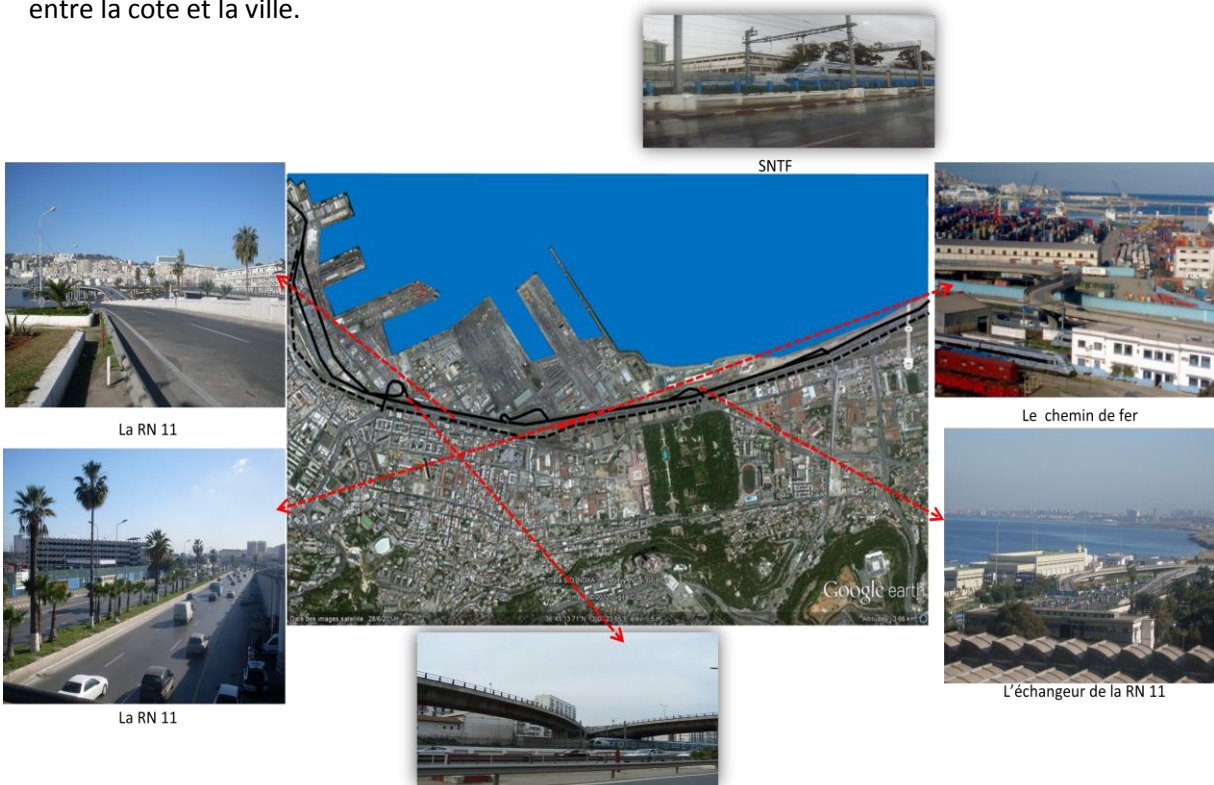


Figure60 : carte montrant l'infrastructure d'el Hamma

URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

## 1-2-Sur le plan visuel :

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



Figure 61 : Cas d'Algiers centre percée directe vers la mer

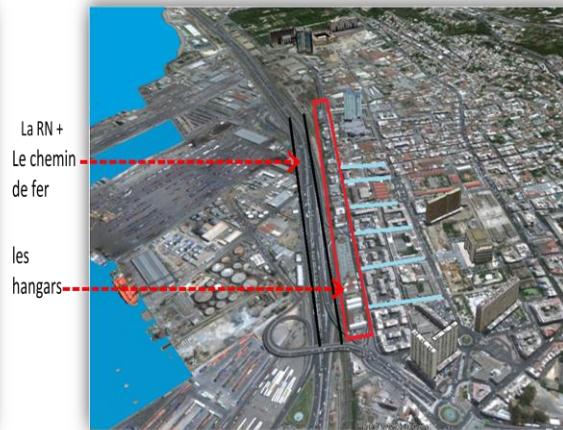


Figure 62 : Cas d'EL Hamma absence d'une percée directe vers la mer

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

Absence d'une façade urbaine a partir d'EL Hamma d'un ensemble urbain cohérent qui donne sur la mer.



Figure 63 : Hamma derrière les clôtures



Figure 64 : Photo prise a partir du Monument de martyres

URL :[alger-roi.fr/Alger/hamma/pages\\_liees/0\\_galerie.htm](http://alger-roi.fr/Alger/hamma/pages_liees/0_galerie.htm)

## 2-Rupture vile-ville

### 2-1-Sur le plan urbain:

#### -Rupture du rythme des places et du dédoublement parallèle à la mer :

Alger c'est développé en se dédoublant sur toute la partie côtière de sa baie en suivant le versant du mont de Bouzareah, avec une certaine logique géométrique (de dimension  $D=900m$ ) cette distance issue de la dimension entre Bab Azzoun et Bab El Oued de la vieille Casbah, les dédoublements ont été marqués par des articulations ,qui délimitent les différentes entités, ces éléments articulent l'ensemble de la ville , et les différentes entités entre elles, tandis que d'autres éléments moins importants articulent et appartiennent aux entités. ce rythme s'arrête la ou la ville a abandonné sont front de mer.

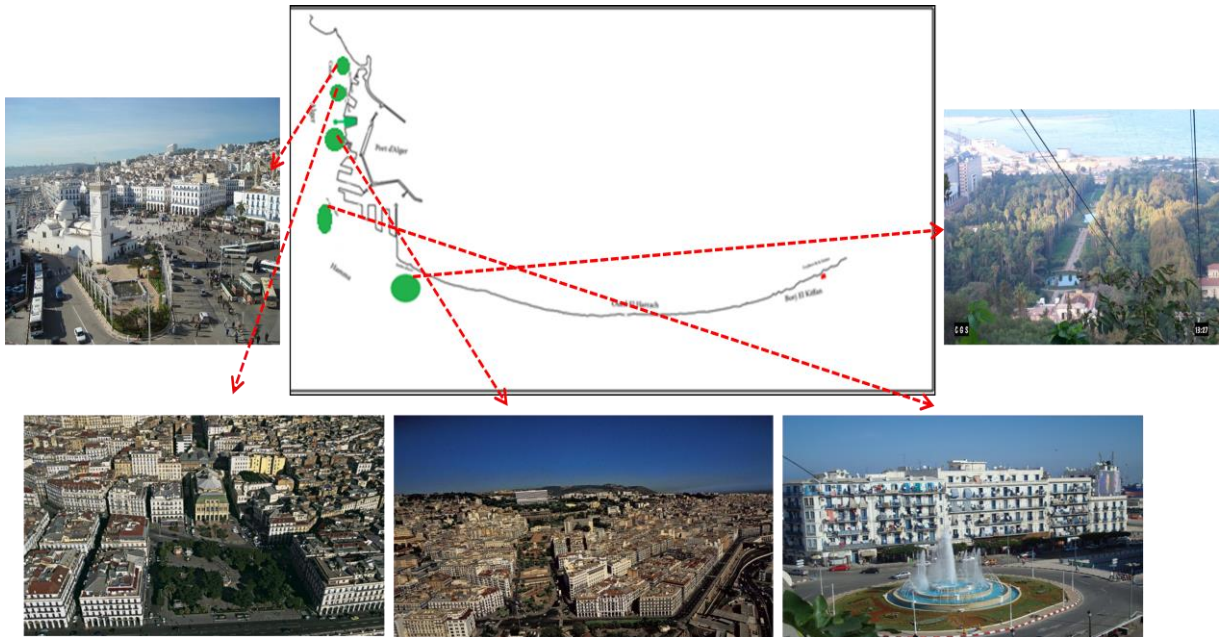


Figure65 : carte montrant la rupture du rythme des places

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

-Architecture sommaire fragmentée éclatée qui ne répond pas à son positionnement en zone littorale, et la disparition progressive de l'îlot :



Figure 66-67-68 : carte montrant le découpage des îlots

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

Les transformations de Paris sous le Second Empire ou travaux haussmanniens constituent une modernisation d'ensemble de la capitale française menée à bien de 1852 à 1870 par Napoléon et le préfet Haussmann.

L'urbanisme d'Alger centre est une application directe du plan haussmannien en Algérie ( l'alignement des immeubles, réglementation des façades des rues ...) dans l'époque coloniale qui a amené à un tracé urbain aligné cohérent dans l'ensemble (**cas du tracé urbain d'Alger centre**).Après l'apparition de la tendance moderne qui a mené à un autre modèle d'urbanisme qui a négligé l'alignement des immeubles

( ne pas donner importance à la structure urbaine dans l'ensemble) cela a donné naissance à un tissu urbain qui n'est pas cohérent dans son ensemble. (**cas du nouveau tracé urbain d'El Hamma**).

**-Des terrains vides ou mal aménagés :**

-Tel que le terrain à proximité de l'hôtel Sofitel et la bibliothèque nationale ces terrains utilisés comme une aire de stockage .

-Des terrains vides aussi au niveau de la rue Med Belouizded .

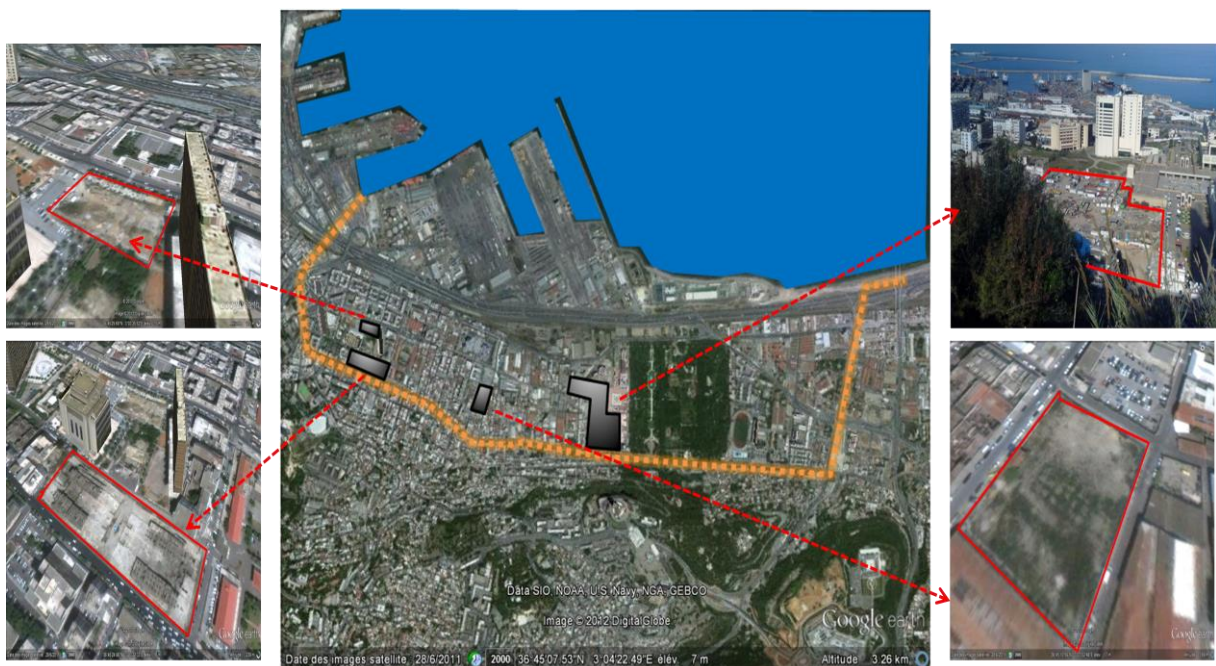


Figure 69 : carte montrant les terrains vides à l'EL Hamma

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur



## 2-2-Sur le plan architectural:

- Etat des bâtis dégradés qui font honte au statut de la capitale. Une architecture sommaire qui ne répond pas à sa position, elle est marquée par la présence des bidons villes, des hangars....

-Dégradation du bâti au niveau de la Rue Hassiba Ben Bouali .



Figure70 : carte montrant l'état du bâti au quartier d'El Hamma  
URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

-Une activité industrielle domine le site tel que les usines et les hangars, plus les aires de stockages alors absence des activités urbaines.

-Malgré l'existence de tous ces bâtis en mauvais état, il ya une forte présence des projets contemporains au niveau de la zone d'étude on peut citer:

-l'hôtel Sofitel, bibliothèque nationale, le siège du métro d'Alger, ilots el Djaouhara, les tours jumelle, monument des martyres, stade 20 aout comme élément sportif important....



Figure 71 : carte montrant les équipements d'envergure d'El Hamma

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

### 2-3-Sur le plan fonctionnel:

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

-La partie centrale abandonnée pour l'industrie, avec une architecture qui contredit la partie Ouest.



Figure72 : carte montrant les friches industrielles

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

## V.LES SITUATIONS DE L'AIRE D'INTERVENTION :

A la lumière de notre présentation du quartier Hamma, nous avons identifié trois situations suivantes :

A/ la partie front de mer

B/ la partie du Hamma centre

C/ la partie entre el Hamma centre et le front de mer

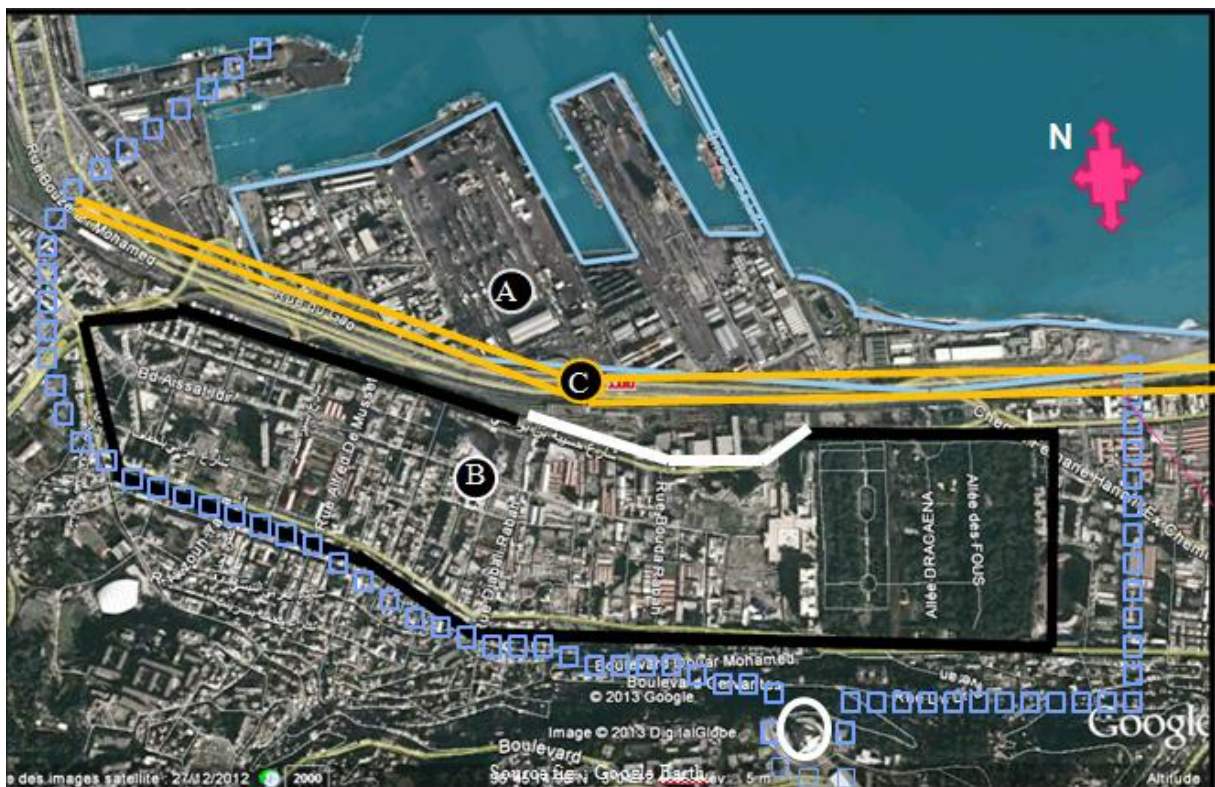


Figure73: carte montrant les situations d'El Hamma

URL :<https://www.memoireonline.com/12/12/6618>) modifié par l'auteur

## **Rapport du projet :**

---

**Thème :**

**Pour une meilleure image de marque de la baie d'ALGER**

**Titre :**

**Récupération et mise en valeur de quartier El Hamma**

**Projet :**

**Conception d'un complexe multifonctionnel dans la partie centrale  
de la baie d'Alger**

## **I-Introduction :**

Il s'agira, par rapport à la (aux) problématique (s) définie (s) d'élaborer un schéma de principe d'aménagement et conclure avec une simulation de projet qui va d'un plan de masse jusqu'à l'esquisse du projet. L'intervention peut-être, un aménagement urbain et/ou touristique, ou un projet ponctuel qui peut-être un équipement, une structure d'accueil touristique, ou du logement – logement haut standing, résidences secondaires, etc.-. Mais seulement, la réflexion, sera menée dans une démarche de développement durable et, doit s'inspirer de l'ensemble des indicateurs identifiés, expliqués et démontrés dans les phases précédentes.

D'après les différentes lectures précédentes ; on est arrivé à élaborer une conclusion qui résume les carences et les potentialités de ce site, les quelles nous ont guidé de déterminer les recommandations à fin d'intervenir :

#### Les problèmes :

- L'inexistence d'une façade maritime dans la baie d'Alger à partir du quartier d'El Hamma
- Un port utilisé comme entrepôts
- Rupture de la ville avec la mer suite à l'infrastructure de communication (ALN, voie ferroviaire)
- Insuffisance d'espace public ou espace public mal défini.
- Etats des bâtis dégradés avec une architecture sommaire et ne répond pas à son contexte.
- La vocation actuelle du port ne répond pas à ça situation et son environnement ce qui a créé des catastrophes écologiques pour la baie d'Alger

#### Les potentialités :

- Position stratégique en plein centre de la baie d'Alger.
- Grandes infrastructures de communication (route express, chemin de fer, projet du métro).
- Une importante surface des espaces verts voire forêt des arcades, jardin d'essai.
- Disponibilité foncière (friches urbaine et portuaires), et possibilité d'extension sur la mer.
- L'existence d'équipement de grandes envergures.
- Relief plat
- Proximité du port

## II-PROPOSITION DU POS:

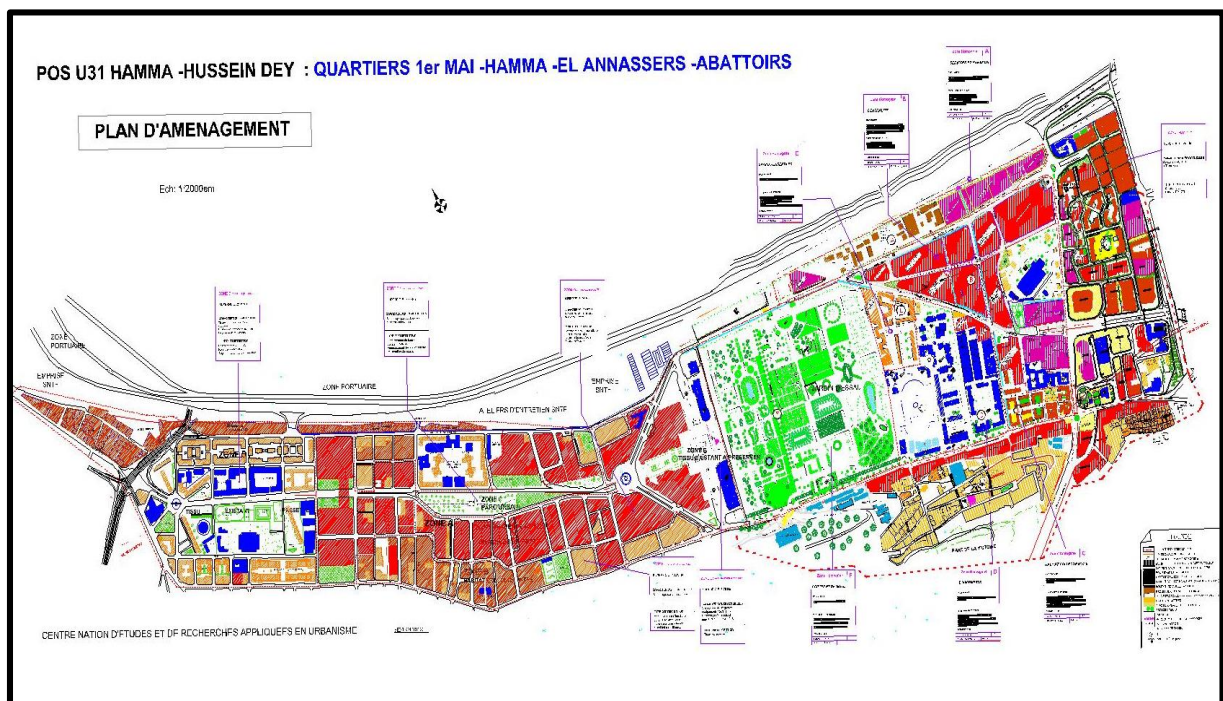


Figure 74 : proposition du POS

Source : Document graphique POS U31 « APC d'EL Hamma »

-Rénovation de l'Arsenal et de la maison de la presse \* Relance des travaux de l'ilot Belhaffaf \*  
Aménagement paysager du parc urbain autour du siège de l'UGTA \* Rénovation de l'ilot des libérés

-Elargissement du Bd Boualem Rochai \* Aménagement paysager exceptionnel d'un parc urbain central \* Aménagement d'espaces publics autour des stations Métro

-Implantation d'un équipement constituant un véritable élément de repère : théâtre

-Confirmation du caractère animé le long de la rue Belouizdad après rénovation des constructions avec surélévation du bâti de R+5 à R+7 max \* Création d'une zone de services liée à l'activité portuaire intégré à l'habitat collectif mixte : salles d'exposition - bureaux des transitaires -agences bancaires, de voyages et assurances

-Le P.O.S, U 31 prend en charge cette aire d'étude de Hamma à Hussein Dey, mais le problème qui se pose que dans cette proposition on prend pas du tout la mer en considération, et son intervention n'est pas réfléchi dans l'ensemble de la baie mais uniquement a l'échelle d'entité.

-notre action consiste comme suit:

-élaboration d'un schéma de principes d'aménagement,

- élaboration d'un plan d'aménagement réfléchi selon le schéma de principes d'aménagement.

-simulation de projet (ou un ensemble de projets), réfléchis selon le schéma de principes d'aménagement et le contenu du plan d'aménagement

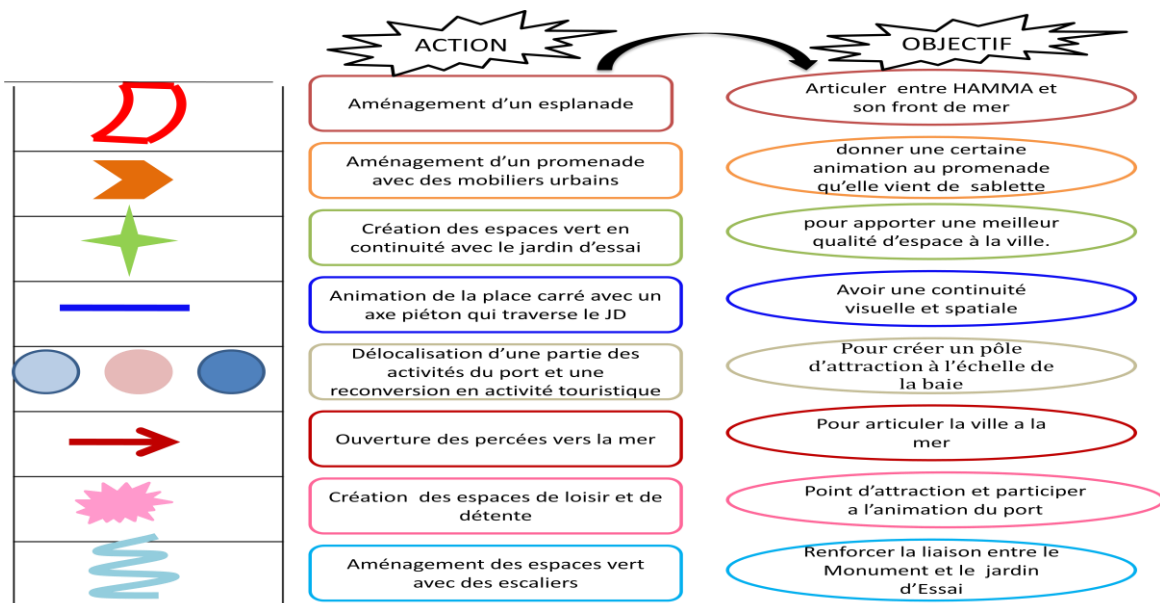


Figure 74 : SCHEMA D'ACTION DE ZONE D'INTERVENTION

Fait par l'auteur

### III-Étapes d'élaboration du plan d'aménagement:

Pour répondre au schéma des principes d'aménagement on a opté d'intervenir sur la partie centrale en profondeur, dans le but d'intégrer et d'articuler les trois parties de notre site: le monument, le quartier el Hamma et le front de mer).

Pour ce plan d'aménagement les éléments importants et structurants sont:

1-les éléments existants qui sont le monument, la forêt des arcades , le musée des beaux arts, la station du métro ,le jardin d'essai, la bibliothèque nationale ,l'hôtel Sofitel et voir même la mer qui est un élément naturel.

2-les aménagements proposés qui sont des espaces de distractions : et une promenade qui assure une liaison concrète entre le point le plus élevé matérialisé par le monument qui représente un élément d'appel de tout la région et la baie qui représente un milieux naturel et le point le plus bas de notre aménagement .donc on propose un espace de jonction de plus haut au plus bas en parcourant linéairement cette morphologie importante qui marque notre site.

Dans un autre rôle cette jonction doit être , relier par la promenade pochetée de Oued Harrach a l'Est et Alger centre à l'Ouest .

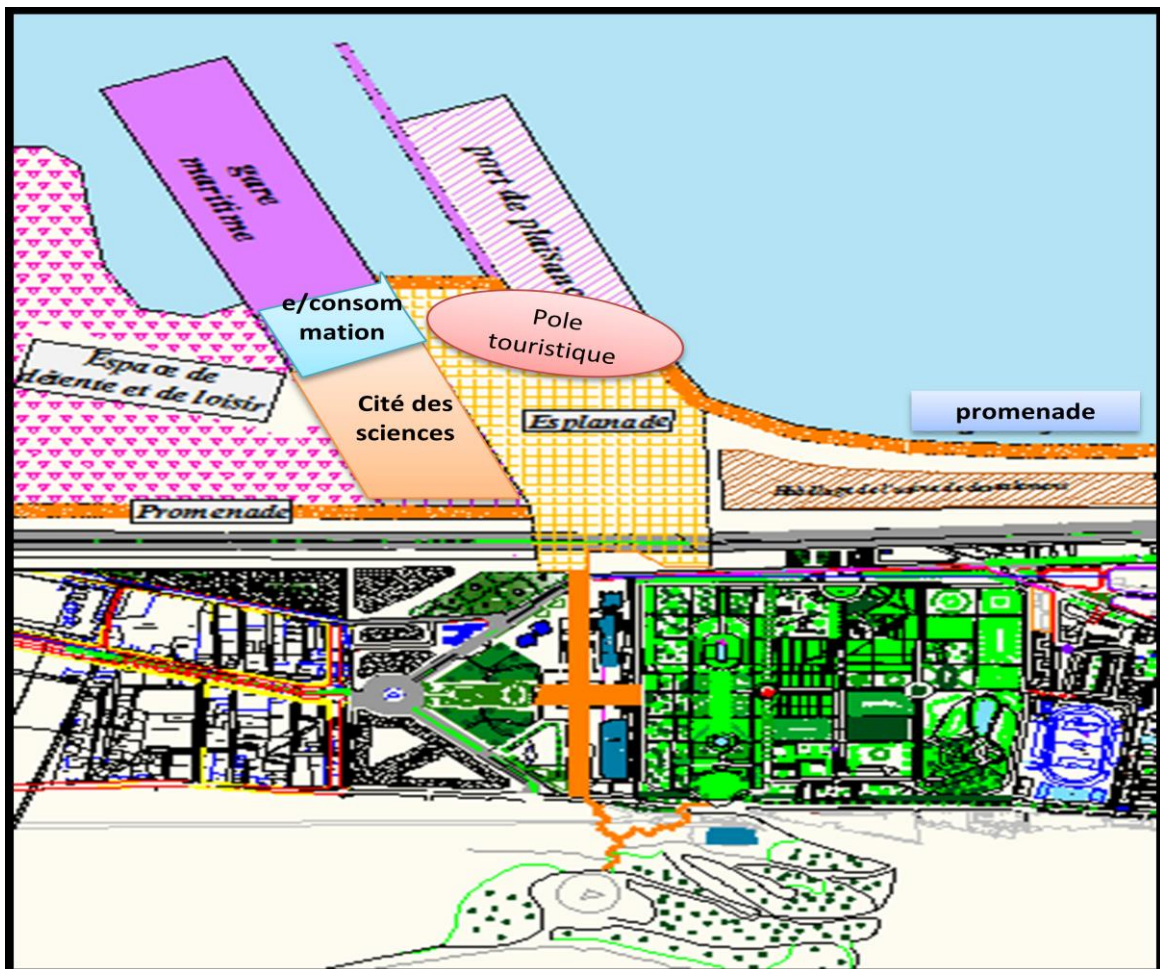


Figure 75 : schéma de plan d'aménagement fait par l'auteur



### III-1-Les grandes lignes d'intervention

Nous allons présenter les quatre parties d'intervention : la partie de monument, la partie intérieure de quartier Hamma, la partie central de l'infrastructure de communication, et la partie front de mer

#### 1- la partie du monument (zone 1):

La promenade de jonction a comme départ le point le plus élevé représenté par le monument qui a une vocation historico-culturel en traversant toute une morphologie difficile (une très forte pente) qui représente un milieu naturel (la forêt des arcades) .

Donc pour maintenir cette forte présence de ce milieu naturel bien intégré dans le tissu général , on propose se juste des cheminements suivant les courbes de niveau pour ne pas le brusquer , concrétisés pour des escaliers mécanique vu à la longueur de distance , aussi que des terrasses pour apprécier la vue dominante toute la région , et des espace de consommation

- pour renforcer la relation entre les hauteurs de Hamma (monument des martyres)et la partie basse, on propose d'élargir la voie mécanique qui relie entre eux et aménagé des espaces de stationnements avec des aires de jeux et de pique-nique.



Figure76 :monument des martyres  
URL : <http://www.alger-city.com/>

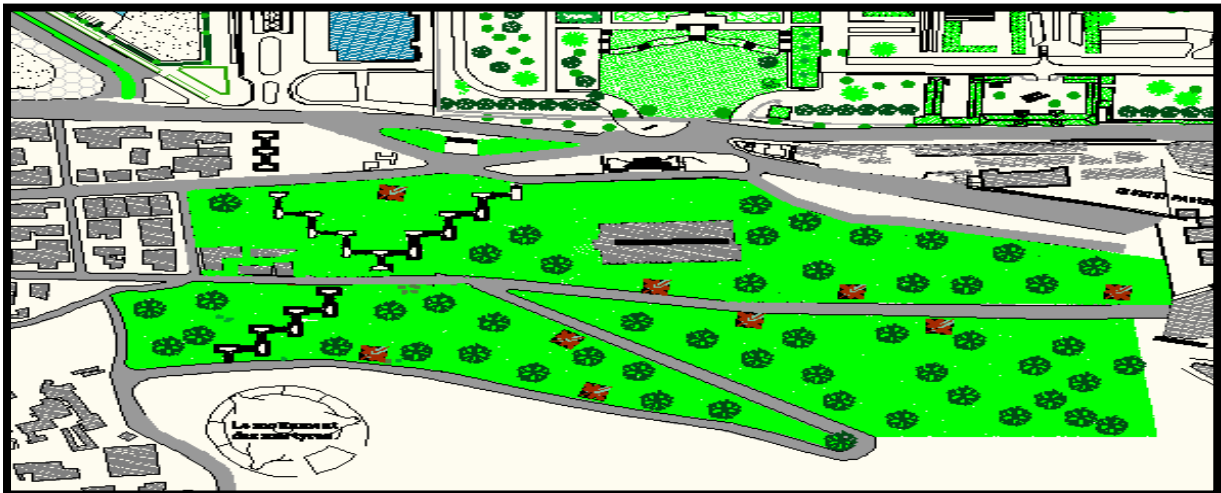


Figure 77 : plan d'aménagement de la partie du monument fait par l'auteur

-Nous nous sommes inspiré d'exemples que nous présentons:

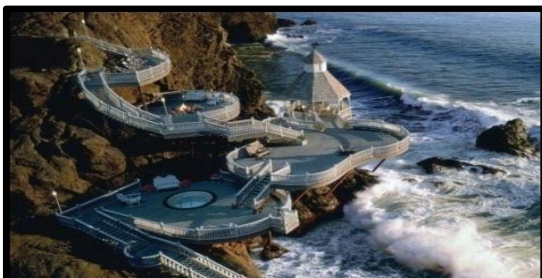


Figure 78 -79 ; exemples d'aménagement des terrains rocheux URL ;  
<https://www.google.dz/search?q=aménagement+des+terrains+rocheux&tbn>

## 2- la restauration d'el Hamma centre (zone 2):

**Un prolongement de la centralité linéaire** : est ceci par l'aménagement et la restructuration de la rue Rochai Bouâlem avec une voie piétonne qui transperce le jardin d'essai et qui reliera les deux quartiers qui se sont trouvés séparés par ce jardin, quartier d'el Hamma et les Annassaires

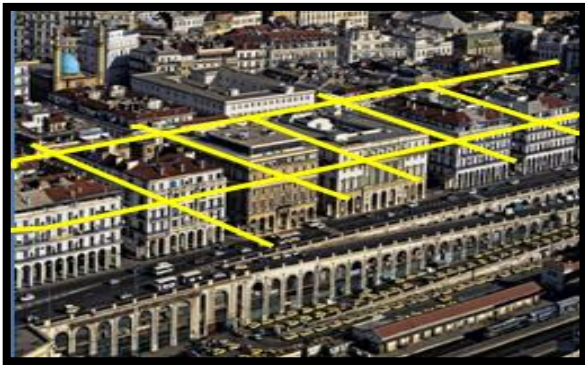


Figure 81 : La trame coloniale



Figure 80 ; Le jardin d'essai

URL : <http://www.alger-city.com/tourisme/que-visiter/jardin-d-essai>

-La restructuration du tracé urbain en suivant l'ancien tracé c'est -à-dire restructurer les quartiers d'une façon perpendiculaire à la mer, et faire déboucher sur le front de mer .

-En tenant compte de l'hôtel Sofitel, la bibliothèque nationale, le jardin d'essai, nous allons proposer des équipements hi- standing comme palais de congrès, un centre d'affaire pour avoir une continuité avec leurs activités. Cet aménagement a été réfléchi par rapport à l'axe Rochai Bouâlem et la station de métro pour avoir une perspective de flux qui vient de la mer et de la ville.

-L' aménagement et la restructuration de la rue Hassiba Ben Bouali pour but de lui donné cette animation qui existe déjà vers le coté ouest où on a proposé des projets comme suit : habitat hi-standing avec l'aménagement d'une esplanade qui réunie les différents flux qui vient du jardin d'essai, le monument , et le quartier el Hamma.

-On a propose des nouveaux équipements à l'échelle du quartier Hamma , non seulement pour renforcer les projet existants et créer un pole touristico -culturel , mais aussi réaliser certain équilibre urbain sur les deux coté de la promenade .

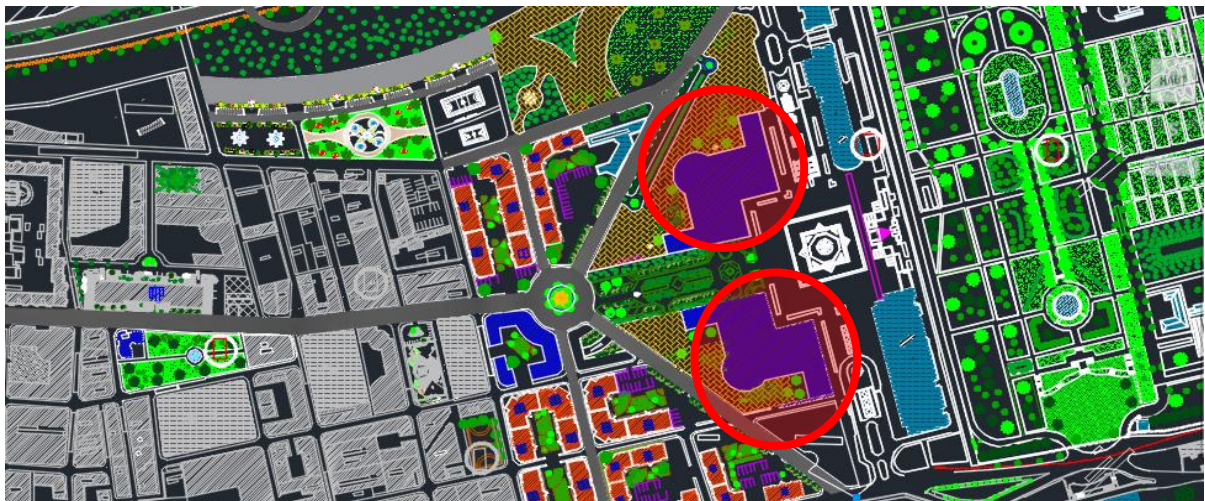


Figure 82 : Plan d'aménagement du la partie centrale d' el Hamma fait par l'auteur

### 3-l'interface ville –mer (zone 03) :

l'introduction de la voie ferrée dans l'espace portuaire a été un avantage et un inconvénient en même temps .La position de la voie ferrée a une effet permis au commerce maritime de prospérer et de se développer mais les rails prennent un espace important ce qui a créer une barrière physique réelle entre el Hamma et son front de mer.

Donc on a proposé de créer des parcours qui relie la ville à la mer au dessus de la RN11 et le chemin de fer .



Figure 83 ; Esplanade de la défense. France



Figure 84 : boulevard urbain

<https://www.google.dz/search?ei=EfkNWqePFsHfU9>

### 4- la partie front de mer( zone 4):

-La vocation actuel du port ne répond pas à ça situation et son environnement se qui a crée des catastrophes écologiques pour la baie d'Alger

-Le port d'Alger dépassé par son temps (dernière extension reviens à 1942 ) et ne répond plus au besoin , on note surtout par une expérience vécu dans cette dernière , la gare maritime international qui n'offre pas le minimum ou terme de service et de confort , en note :

-problèmes de circulation et d'accessibilités.

-l'insuffisance à la demande (une gare planifier dans les années 1940 ) .

-Absence d'espace d'attente ou de stationnement pour les visiteurs.



Figure 85; les critiques du port d'Alger

URL : <http://www.lexpressiondz.com/actualite>



Figure 86; le port d'Alger

URL : <http://www.lexpressiondz.com/actualite>



Figure 87; La gare maritime internationale d'Alger

URL : <http://www.lexpressiondz.com/actualite>



Figure 88; le port d'Alger

URL : <http://www.lexpressiondz.com/actualite>

### **.Alors que deviendra le port d'Alger ?**

-Donc, notre proposition ne prévoit pas sa fermeture définitive , il est plus question de le refunctionalisé , nous constatons que ce port n'a pas la capacité de service à travers le temps , ce qui est mieux adapté de délocaliser les activités industriels à des activités beaucoup plus touristique par l'aménagement d'un port de plaisance et projeter une gare maritime national et international vu a la grandeur de l'espace et aux normes convenues en profitant de l'ensemble du projet comme image d'accueil à l'entrée du pays ,en mettant en valeur sa richesse culturelle, historique, touristique et infrastructure.

-Pour l'élaboration de ces programmes nous sommes inspirés des exemples que nous présentons:



Figure 89-90-91 : exemples d'aménagement de front de mer

URL : <https://www.google.dz/search?ei=EfkNWqePFsHfU97LjbAB&q=aménagement+front+de+mer>

-L'intégration de la station de dessalement se fera par un habillage pour s'intégrer dans cette architecture industrielle pure, avec l'aménagement d'une plage artificielle sur la partie vide du front de mer et derrière l'usine de dessalement dont l'objectif est :

\*De rendre l'accessibilité publique aux plages et autorisées à la baignade, et cela à travers:

\*L'élargissement, l'artificialisation et le rechargement des plages (promenade des plages) pour permettre au public de profiter des beaux soleils de la méditerranée.

\*Stabilisation du trait de cote.

-Nous nous sommes inspiré d'exemples que nous présentons:



Figure 92;93 : exemples d'aménagement de promenade marotome

URL : <https://www.google.dz/search?ei=9wIXaUuWkuZAM&q=amenagement+de+la+promenade>

### III-2-La zone d'intervention pour établir un plan de masse et similisations de projet :

#### III-2-A-Principes du plan de masse

Nos principes se caractérisent par des éléments structurants qui sont:

- Une promenade terrestre qui relie les différentes entités du site d'intervention (promenade de l'indépendance jusque 'au Sofitel ) .
- Une promenade maritime qui relie entre Oued Harrach et Alger centre .La promenade sera accompagnée de différentes séquences qui auront pour but de lui apporter une plus value .Ces séquences sont une continuité d'équipements et des différentes espaces qui s'organisent comme suit :
- Une esplanade.
- Un aquaparc .
- Un port de plaisance qui assure la promenade maritime
- Un pôle d'animation et de consommation.
- Une gare maritime internationale et locale.
- Un hôtel.
- Un restaurant.
- un complexe touristique

#### III-2-B-Objectifs du plan de masse:

- Intégrer le projet dans son environnement immédiat.
- Proposer un maillage permettant de faire le lien entre les équipements et les structures urbaines environnantes et de traiter de façon qualitative l'espace public (traitement paysager).
- Profiter au mieux de la mer par des aménagements adéquats et des percées visuelles.

#### III-2-C- Le choix et la délimitation de la zone d'intervention (le plan de masse):

-On opte pour détailler la 3eme et la 4eme zone, délimitée par la 2<sup>eme</sup> zone qui est el Hamma centre, précisément la rue Hassiba et jardin d'essai au sud et la mer au nord, des terrains vide à l'est et le port industriel à l'ouest.

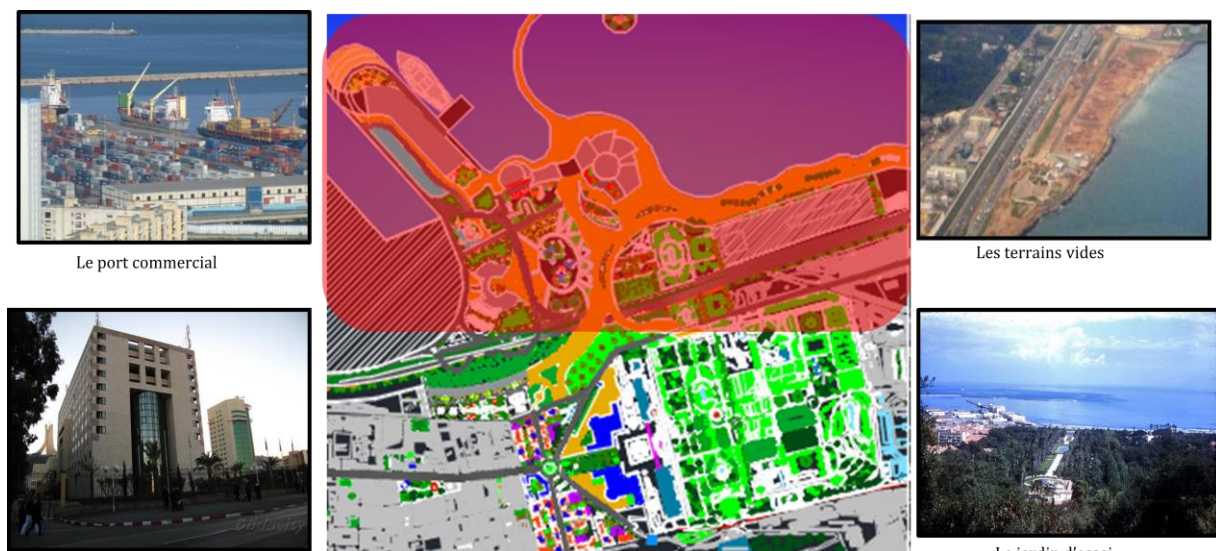


Figure 94; carte montrant la délimitation de l'aire d'intervention

Modifié par l'auteur

- Cette partie constituée de la zone 3 (l'infrastructure de communication) et la partie zone 4 qui est actuellement partagée de sa part en 2 partie, coté droit l'usine de dessalement réalisé ponctuellement par l'état ( Septembre 2007) et la partie gauche qui est aménagé comme stockage des centaines et en état dégradé, rappelant que cette zone 4 est complètement détaché avec tout le site par la zone 3 qui représente une bande d'obstacle .Pour cela , après l'étude générale d'aménagement , on a opté pour le choix de cette partie (zone 3 et 4 ) pour suite d'abord à notre option qui consiste a valoriser le front de mer et qui a pour but ce qui est cité à l'introduction générale

### III-2-D-Etat de fait actuel de la partie d'intervention:

Établir une étude détaillée van les problématiques majeurs dans l'état de fait causés comme suite par :

- présence du port industriel d'une différente vocation de notre objectif.
- l'image désolante de tout le site suit a la négligence et le non entretien.
- la présence de l'usine avec ces caractéristiques industrielle contradictoire avec l'aspect d'un milieu (urbain – naturel) et avec notre objectif
- la présence de la zone 3 (bande d'infrastructure mécanique rapide et ferroviaire) qui représente un obstacle et une rupture urbaine avec le front de mer



Figure 95; carte montrant l'état de fait de l'aire d'intervention  
Modifié par l'auteur

### III-2-E-Les Principes du plan d'aménagement:

- On a ciblé ce problématique et détaillé cette partie, qu'on a commencé par la partie d'infrastructure (zone 3) qui est le point de jonction avec le front de mer et le point de départ de problématique (source des problématiques); donc à cause de cette bande d'obstacle qui on a engendré une rupture entre la ville et le front de mer ce qui a détaché les 2 parties sur le plan urbain et vocation (2 parties indépendantes)

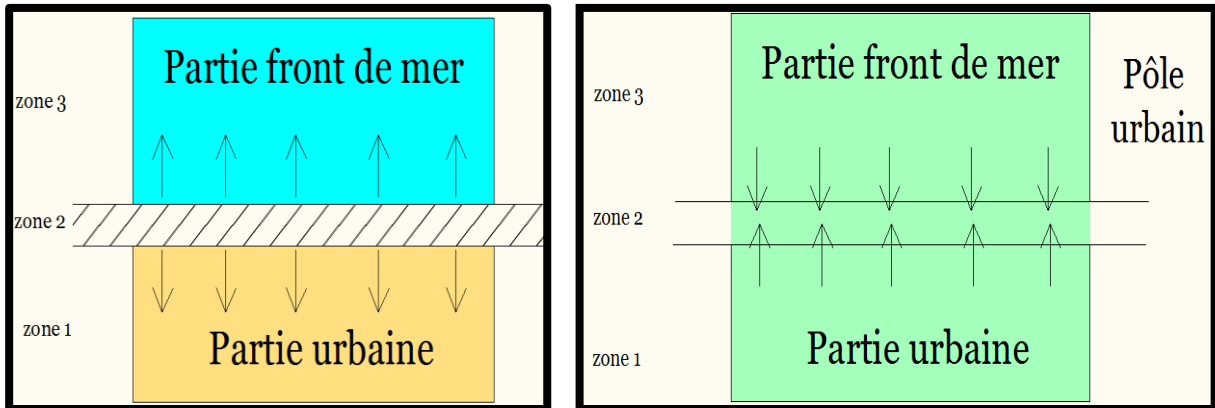


Figure 96 : schéma montrant le principe d'aménagement fait par l'auteur

- Notre objectif est de relier la ville et le front de mer en créant un seul pôle bien attaché. Pour cela notre réflexion touche initialement cette bande d'obstacle; en proposant ce qui suit

-Créer une grande esplanade pour renforcer l'articulation entre le centre d'el Hamma et le port

-Aménagement d'une esplanade en bord de mer sans obstruer les deux percées existantes du jardin d'essais vers la mer, et aménagement d'un groupe d'activités à vocation balnéaire.

-Prévoir une délocalisation d'une partie des activités du port et une reconversion en activité touristique pour relancer l'animation.

-Aménagement des terrains abandonnés. Et réaménagement du port et rendre cet espace un lieu de convivialité et de contact par l'intégration des activités attirantes tel que les espaces d'échange : les commerces, les restaurants, les boutiques, ...etc

-Proposer une gare maritime dans le but de renforcer et de renouveler la flotte maritime. Dans un contexte où les infrastructures de transports sont considérées comme l'instrument par excellence du développement, celui-ci permet de modifier les comportements des agents économiques, qui à leur tour, engendrent des modifications structurelles.

-Créer un échangeur, c'est la voie mécanique qui relie la rue Hassiba Ben Bouali avec le port

-Renforcer la liaison entre le monument et le jardin d'essai en allant jusqu'au front de mer en créant un axe d'aménagement en ouvrant l'espace fermé du jardin vers l'extérieur (Hamma) et vers le front de mer.

-rendre le port dynamique par la création des espaces touristiques tel que ; complexe ; hôtel ; cité des sciences

## **IV-Choix de projet :**

La ville d'Alger a un statut de ville métropolitaine méditerranéenne, nous devons donc renforcer ce caractère en y projetant des équipements chargés d'une forte symbolique métropolitaine vu au manque de ses dernières le long de la baie :

C'est dans cette perspective que nous opterons à intervenir sur le front de mer d'el Hamma tenons compte sa position et sa valeur dans la baie d'Alger.

Démarrer de ce point notre choix s'est porté sur un complexe multifonctionnel qui répondre aux besoins divers des habitants et touristes, tout en offrant une ressource économique à la ville et répond aux manque d'infrastructures métropolitaines à l'échelle de la capitale du pays.

### **IV-1-Objectif du projet :**

#### **Au niveau de la Ville**

Notre projet va renforcer la relation ville -mer par sa position sa forme et ses activités.

Revitaliser le site. Couvre tous les besoins quotidiens des habitants, des touristes

Il va crée une certaine concurrence dans la partie est d'el Hamma

#### **Au niveau de l'environnement**

Faire un projet qui respecte l'environnement fragile de la zone littorale et qui s'adapte avec le développement durable et écologique de l'architecture actuelle.

#### **Au niveau de l'équipement**

Assurer le confort, la détente et la sécurité pour le bien être du client.

La réalisation d'un centre qui regroupe toutes les activités qui peuvent être demandées ou exigées par le client.

## **IV-2-Simulation de projet :**

### **IV-2-A- Programme qualitatif :**

Le programme de notre centre multifonctionnel est obtenu par :

Le programme de référence (connaissance des surfaces) après une recherche sur le pôle de luxe au centre commerciale à Calais en France.



## Le programme des exemples analysés (extraction des différents espaces).



**Fiche technique Projet :** centre commercial de ville

**Lieu :** le centre de calais en France

**Surface :** 20000 m<sup>2</sup>

**Programme :** commerce, culture, pharmacie mutualiste, agence, restauration, détente, services, parking, placette.

**Figure 97 :** Le centre de calais en France

URL : <http://www.calais-guide.co.uk/shopping/les-4-boulevards->



**Figure 98 :** Centre commercial - belle épine- France

**Figure 99 :** Les Quatre Temps à Paris

URL : <http://www.parcoursfrance.com/actualites/centre-ville-contre-peripherie-calais>

## Notre programme :

Notre projet comporte 6 activités essentielles qui sont : commerce, consommation et détente, loisir et culture, Agences et bureaux entreprises, et unité technique. Répondant aux besoins de la ville de clients



**Figure100 :** salle de bowling

URL ; <https://www.google.dz/search?biw &sa=1&e &q=salle+de+bowling>

### 1-Sport, divertissement et détente

-Salle de jeux -Bowling -Cinéma -Théâtre – piscine-salle de billard-mini aquarium - Gymnase -Espace pour enfants

## 2- Restauration et café

-Restaurant gastronomique -Restaurant oriental -Restaurant exotique -Salon de thé  
-Terrasses de café -



Figure101 : exemples d'un restaurant

URL : <https://www.google.dz/search?q=restaurant&source>

## 3-Mode et accessoires et technologie



Figure102: espace d'exposition

URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>)

spécialisées en chaussures -Bijouteries -Boutiques de décorations en tout genre --Boutiques spécialisée en High Tech (téléphonie mobiles, consoles de jeux, ordinateurs , musique, livres,,,) )

-Institut de beauté -Boutiques spécialisées en cosmétiques -Salon de coiffure -Centre de fitness



Figure103 : salon de beauté

URL : <https://www.memoireonline.com/12/12/6618>)

## 5-Découverte Culturelle

Atelier couture, atelier poterie, -  
Exposition/vente de Produits artisanaux.



Figure104 : exemple d'un atelier couture

## 6-Alimentation Supermarchés (grande surface)



Figure105 : supermarché

## 7- Administration

Bureau du directeur -Secrétariat -Bureau du gestionnaire

## 8-Services :-

service de maintenance +Locaux techniques -espace de télésurveillance -services d'entretien -espace de déchargement -espace de stockage –Sanitaires

#### IV-2-B-Programme quantitatif :

Services	Espaces	Services	Espaces
<b>Consommation et détente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- restaurant pêcheur</li> <li>- restaurant panoramique</li> <li>- restaurant gastronomique</li> <li>- Pizzeria</li> <li>- Crèmerie et pâtisserie</li> <li>- Fast-food</li> <li>- Chocolaterie</li> <li>- cafétéria</li> <li>- salon de thé</li> <li>- espace d'enfant et de détente</li> </ul>	<b>Loisirs et culture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Salle de jeux</li> <li>- salle de billard</li> <li>- cyber Net</li> <li>- salle de GYM</li> <li>- club de langues</li> <li>- salle de music</li> <li>- salle de dance</li> <li>- club de photographie</li> <li>- Galerie d'arts</li> <li>- Salle de jeux électronique</li> <li>- Espace de jeux ouvert</li> <li>- Musée</li> </ul>
<b>Service de vente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 super marchés</li> <li>- boutiques</li> </ul>	<b>Soins et esthétiques</b>	
<b>Agences et bureaux entreprises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- agence d'assurance</li> <li>- agence publicitaire</li> <li>- agence bancaire</li> <li>- agence postale</li> <li>- agence voyages</li> <li>- bureau de comptable</li> <li>- bureau d'import export</li> <li>- bureau notaire</li> <li>- bureau de locations divers</li> <li>- bureau d'avocat</li> <li>- grande entreprises</li> <li>- salle de commission</li> </ul>	<b>Sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bureau de sécurité</li> <li>- salle de surveillance</li> </ul>
		<b>Technique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- locaux technique</li> <li>- baches a eau</li> <li>- groupe électrogène</li> <li>- climatisation</li> <li>- salle de maintenance</li> <li>- stockages</li> <li>- dépôt</li> <li>- monte de charge</li> </ul>
		<b>Parking</b>	

## IV-2-C-Logique d'implantation de projet :

Placé le projet à l'intersection des deux axes (**centre ville-mer le monument/front de mer**).

Implantation au bord de la mer par apport aux autres entités.



Suivi l'orientation de promenade

Dirigé la ville vers la mer.

### Principe d'intégration au site

L'intégration de projet est faite d'une façon respectueuse aux vues panoramiques existantes.



### Son impact sur le fonctionnement de plan de masse :

L'implantation de projet a lui donné **une valeur fonctionnelle** et un **potentiel paysagère** :

- Un point d'articulation** entre les différentes entités. (aquaparc ; l'hôtel, le promenade ; la gare maritime..)
- Un point de liaison** entre la ville et la mer.

### Son impact sur l'environnement ;

- Assuré le bon fonctionnement** des différents entités.
- Fortifier la relation ville mer.**
- Assuré **la cohérence** entre le projet et son environnement

## **V-Les concepts fondamentaux de base du projet :**

Nous avons essayé d'axer notre intervention ponctuelle suivant les particularités de la ville littorale afin de renforcer le rapport site projet en s'intégrant judicieusement dans l'environnement naturel, sociale et économique de la ville littorale avec un aspect métropolitain.

Les concepts sont des éléments existants ou symboliques que l'on répond au niveau de conception afin d'arriver à un sujet cohérent.

**Articuler la ville avec la mer :** Le front de mer est complètement détaché du reste de la ville se que engendre une coupeur entre la ville et son front de mer. L'absence de parcours côtier, l'absence d'un aménagement spécifique au front de mer isolent tout contact entre la ville et la mer. Avec des espaces sans fonctions, le secteur présente actuellement une atmosphère délabrée totalement dissociée de mer.

**Lier le projet à la mer :** L'emplacement de projet dans le site le plus avenacé dans la mer en continuité avec l'esplanade, l'hôtel et le promenade . La forme fluide, la transparence reflètent son appartenance au milieu littoral, sa position fait lui un projet traversant par le flux des gens qui viennent de différent entités de front de mer

### **V-1-Forme et genèse de projet :**

#### **V-1-A-Forme de projet :**

La nature de projet et sa situation, la richesse du milieu marin nous ont menés à une combinaison entre la métaphore et la géométrie. Pour obtenir une forme souple ., fluide qui s'intègre dans son environnement et assure le bon fonctionnement de projet.

**La métaphore :** La forme du centre épouse la morphologie du terrain et suive la forme de site

**La géométrie :** Notre projet est basé sur une règle géométrique cohérente dont le module de base est le cercle, ce dernier a suivi une composition fractale (multiplication et subdivision du même module). Ce qui a donné naissance aux autres forme afin de délimiter les différentes entités fonctionnelles et de les lier géométriquement avec l'ensemble.

#### **V-1-B-génèse de projet :**

On crée un cercle à l'intersection des deux axes ville mer et l'axe de monument -front de mer



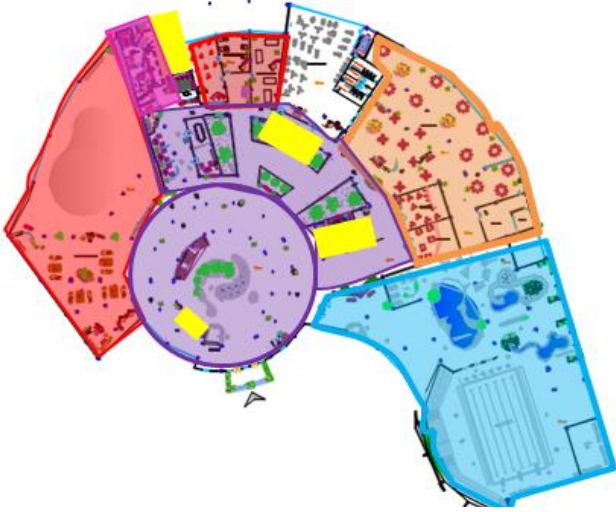
On a décalé un demi-cercle vers l'haut respectant la forme du cap



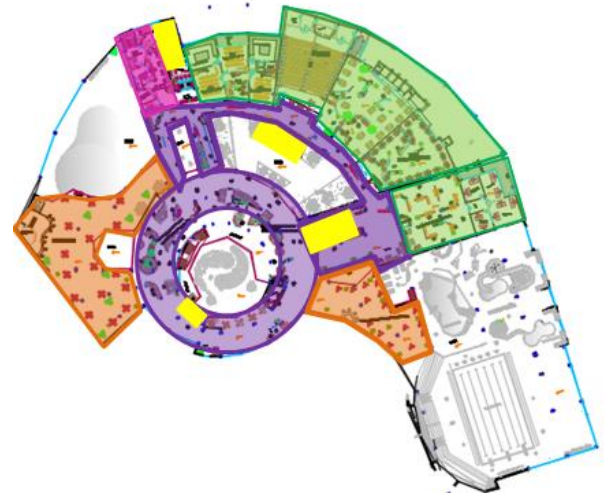
Créer une passerelle entre l'hôtel et notre projet qui nous offre une vue panoramique vers la mer au nord et vers le jardin d'essai au sud



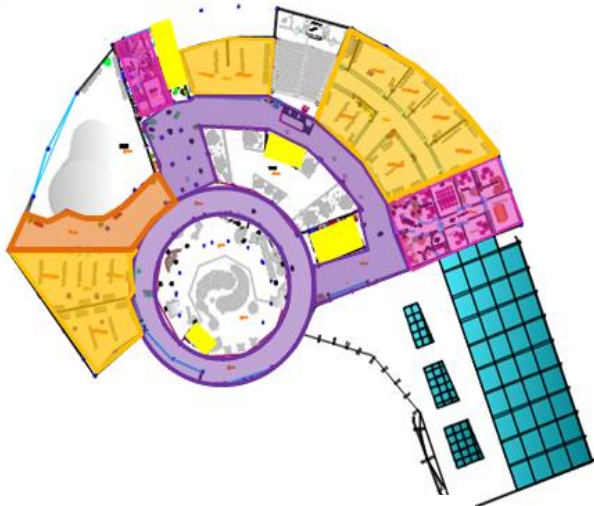
## V-2-L'organisation des espaces :



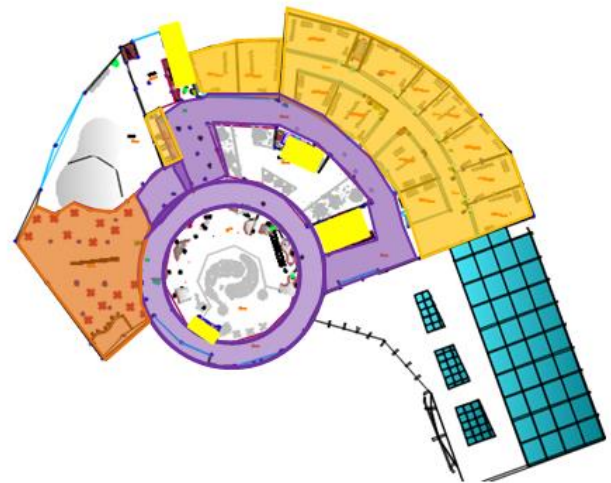
**PLAN RDC**



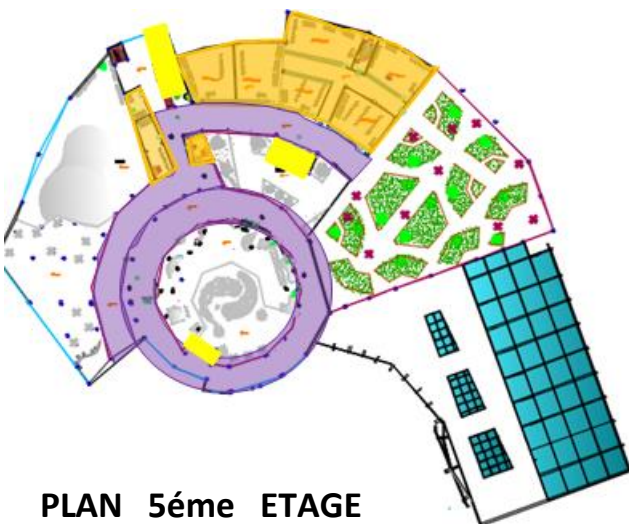
**PLAN 1<sup>er</sup> ETAGE**



**PLAN 3<sup>ème</sup> ETAGE**





**PLAN 4<sup>ème</sup> ETAGE**



**PLAN 5<sup>ème</sup> ETAGE**

### Légende :

	Espace de loisir
	Piscine + aquaparc
	Circulation horizontale
	Circulation verticale
	Aire de sport
	Consommation
	Gestion
	Espace culturel
	Commerce

### V-3-Système structurel :

En ce qui concerne la structure de notre projet , nous avons opté pour une structure mixte o a utilisé la structure métallique arborescente ;principalement parce quelle permet : De grandes portées, plan libre, Liberté créative: par rapport à la forme, Durabilité: (l'acier conserve ses propriétés pendant des décennies et des décennies.....) ,avec une section des poteaux arborescents en acier d'une portée minimum de 10 m allant jusqu'à 20m



Figure106 : structure métallique d'un bâti



Figure107 : utilisation du verre au façade

URL :<https://www.google.dz/search?biw=1366&bih=662&ei=yCYQOWJZKusAfw4q=structure+métallique>

**Le bois** ; représente un matériau naturel et écologique, de ce fait on a utilisé des barreaux en bois verticaux au niveau de la façade .

**L'acier** pour la structure.

### V-4-Choix des matériaux :

**Le verre:** Élément de transparence, d'ouverture et d'attraction.

Utilisation des murs rideaux : pour raison de créer une transparence entre l'intérieur et l'extérieur et pour résister aux force du vent et des séismes, pour limiter l'infiltration d'air, contrôler la diffusion de la vapeur, empêcher la pénétration de la pluie.



Figure108 : exemple d'une structure métallique  
URL :<https://www.google.dz/search?biw=1366&bih=662&ei=yCYQOWJZKusAfw4q=structure+métallique>

## **CONCLUSION GENERALE:**



Notre travail a pour objectif de répondre à quelques questions posées de manière implicite dans la problématique de notre recherche à savoir : les conséquences de la perte d'identité de l'interface ville-mer, l'intérêt de renforcer la relation ville -mer, renforce la compétitivité de l'HAMMA dans le bassin métropolitain d'Alger.

En commençant par les conséquences qui mènent l'interface ville-mer à perdre son identité : L'abandon de l'interface ville mer à conduit à la dégradation des capacités touristiques et la perte de qualité paysagère de la ville se qui reflète sur la façade maritime qui devienne plus en plus dégradé et sans aucune valeur architecturale reflète le milieu littoral. Ces mutations ont provoqué progressivement une discontinuité entre la ville et la mer marquée par la décentralisation et le délaissement des capacités foncières et la stagnation économique de la ville.

Cette aire de contact sera de plus en plus dégradée et abandonnée et deviendra un point de faiblesse au lieu d'être un avantage pour la ville. Cet abandon va affaiblir les liens de plus en plus entre la ville et la mer qui seront plus découplés et séparés fonctionnellement, spatialement et institutionnellement.

En passant à l'intérêt de renforcer la relation ville -mer ; la sensibilisation des autorités par l'importance de cette interface à la liaison de ces deux éléments, elle va devenir un pôle attractif aux touristes comme aux habitants locaux et entreprises. Ainsi, un espace de centralité de la ville qui sera riche en activités diverse ; cette diversité d'activités joue un rôle majeur dans l'économie. Aussi, elle sera un lieu de rencontre, de repos, de loisir, de travail, et d'échange (échange des traditions, des cultures...). Sa situation stratégique entre la ville et la mer lui donne le rôle de liaison de ces deux entités, si elle est centrale, la ville continue jusqu'au la mer donc ils deviendront plus articulé non pas séparé et une seule entité spatiale.

Enfin, Cette aire doit être mixte socialement et fonctionnellement en respectant l'environnement et être au courant avec les nouvelles technologies.

Pour atteindre ces résultats, une stratégie de revalorisation de l'interface ville-mer sera optée ; comme l'interface ville-mer a plusieurs potentialités mais malheureusement ne sont pas exploitées de façon correcte peut la mettre beaucoup plus réussite à assurer la continuité spatiale et fonctionnelle entre la ville et son mer.

Cette démarche est nécessaire pour plusieurs villes portuaires en assurant les points suivantes :

Une centralité de la ville, Une attractivité de la ville portuaire affirmée, une interface ville-mer dynamique pour recréer des liens ville-mer., et des espaces de l'interface ville-mer ouvertes à tous.

Cette revalorisation va projetée des nouvelles installations et activités (commerces, consommation, espaces de loisir, port de plaisance.....) qui vont assurés la fréquentation des touristes et des visiteurs à la ville ce qui va crée une ressource économique à la ville et renforcé sa relation avec la métropole Alger.

# ANNEXE