



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université SAAD DAHLAB BLIDA 01
Institut d'Architecture et d'urbanisme

Architecture en Zone Urbaine Littorale

Annexe : Rapport explicatif du projet

PFE

**THEME : Reconversion portuaire pour une meilleure
interface ville-mer.**

Projet: Musée d'histoire à Bejaia.

2016/2017

I/Motivation du choix de la ville (Bejaia) :

Le choix du site doit présenter un potentiel d'étude ; il doit remplir certaines conditions afin d'y assurer une lecture conforme à l'analyse de notre problématique. Présentant un potentiel historique, économique et touristique important, architecturalement et urbanistiquement parlant.

Hormis le fait que la diversité d'opinions en ce qui concerne la ville de BEJAIA, vont de celle du résident permanent, à celui qui la découvre pour la première fois, de l'habitué du lieu avec une vision polluée de par ses réflexes et monotonies et le touriste dont la vision se concentre sur ce qu'il veut voir, sa beauté et celle de ses sites lui confère un statut important que ce soit à l'échelle nationale qu'internationale, et une vocation touristique indéniable ainsi que son passé riche en rebondissements historiques. Tous ces éléments présentent des particularités à une des plus importantes villes de la Méditerranée. Mais Un hic se ressent aussi bien du côté morphologique que du côté fonctionnel traduit par le délaissement de son front de mer et par des activités portuaires et industrielles créant une rupture ville/ mer.

Il nous paraît nécessaire de faire ressortir tous ces atouts et régler ces problèmes, afin de rendre son espace cohérent, fonctionnel et identifiable en tenant compte de son centre historique.



Figure 46: Place Lumumba et place gueydon, Bejaia/
www.tahwas.net.

II/Présentation de la ville :

- **Situation géographique :**

Bejaïa est située à **236 Km** à l'est d'Alger capitale de l'Algérie. , implantée au nord de l'embouchure de la Soummam, sur le versant sud de la montagne de Gouraya.



Figure 47 : Carte de situation géographique de Bejaïa a l'échelle régionale/wikipedia.

Sa situation géographique lui permet d'être accessible a partir de Tizi-Ouzou, Sétif, Bouira, et Jijel avec qui les intérêts son d'ordre économique, sociale et culturel.

La ville de Bejaïa s'élève en amphi théâtre en s'entourant d'une série de montagnes qui la délimite et la protège du vent, elle occupe une surface de 120,25 Km², dont:

- Les montagnes : 60%.
- La plaine : 30%.
- Collines-piémonts : 10%.

Elle se singularise par l'occupation d'un site qui est une synthèse des principaux reliefs (mer, plaine, vallée, la montagne, rivière et piémont).

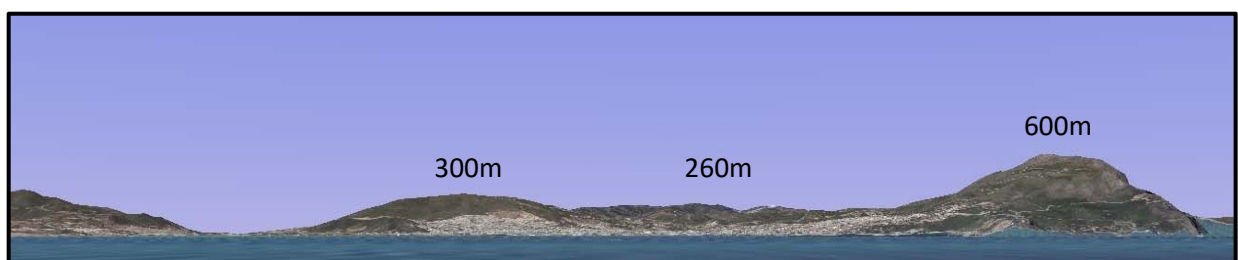


Figure 48: Situation de Bejaïa par rapport aux montagnes qui l'entour, Google earth.

- **Limites et accessibilités :**

Bejaia est délimité par :

- La mer a l'est.
- Le mont gouraya au nord.
- Le mont Farnou au nord ouest.
- Le mont Sidi boudraham au sud ouest.
- L'Aéroport au sud.

Bejaia est accessible par :

- RN 09 (Bejaia - Sétif) le long de la baie jusqu'à Souk El Thnine.
- RN 24 (Bejaia - Alger) par le littoral.
- RN 26 (Bejaia - Bouira) le long du piémont de Djurdjura.

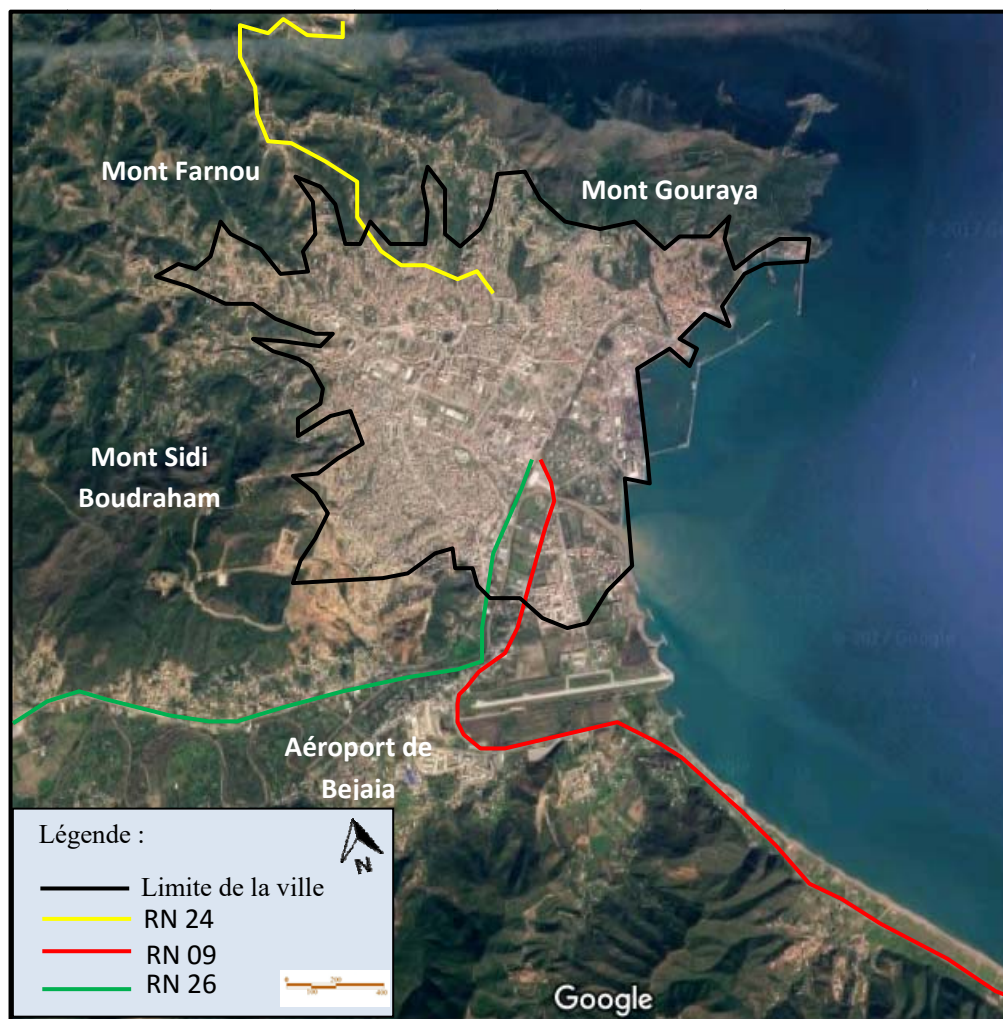


Figure 49 : Carte de délimitation de la ville de Bejaia et son accessibilité/
Google earth traité par le binôme.

- **Evolution Urbaine et architecturale à travers l'histoire :**

A travers cette lecture de la croissance de la ville de Bejaia nous essayerons de retrouver et de comprendre les éléments qui ont conduit à la formation et la transformation de la ville afin d'identifier les permanences, les éléments régulateurs de sa croissance, les différents moments de rupture et la compréhension de la crise urbaine actuelle, qui nous permettrons d'agir d'une manière cohérente par la suite.

« La structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans l'histoire par une succession de réactions et de développements à partir d'un état antécédent »
 (Albert Levy : Plan d'architecture de la ville. Ed CULVA Venise 1989).

Bejaia Comptoir Phénicien: « 12 - 9 s. Av JC » :

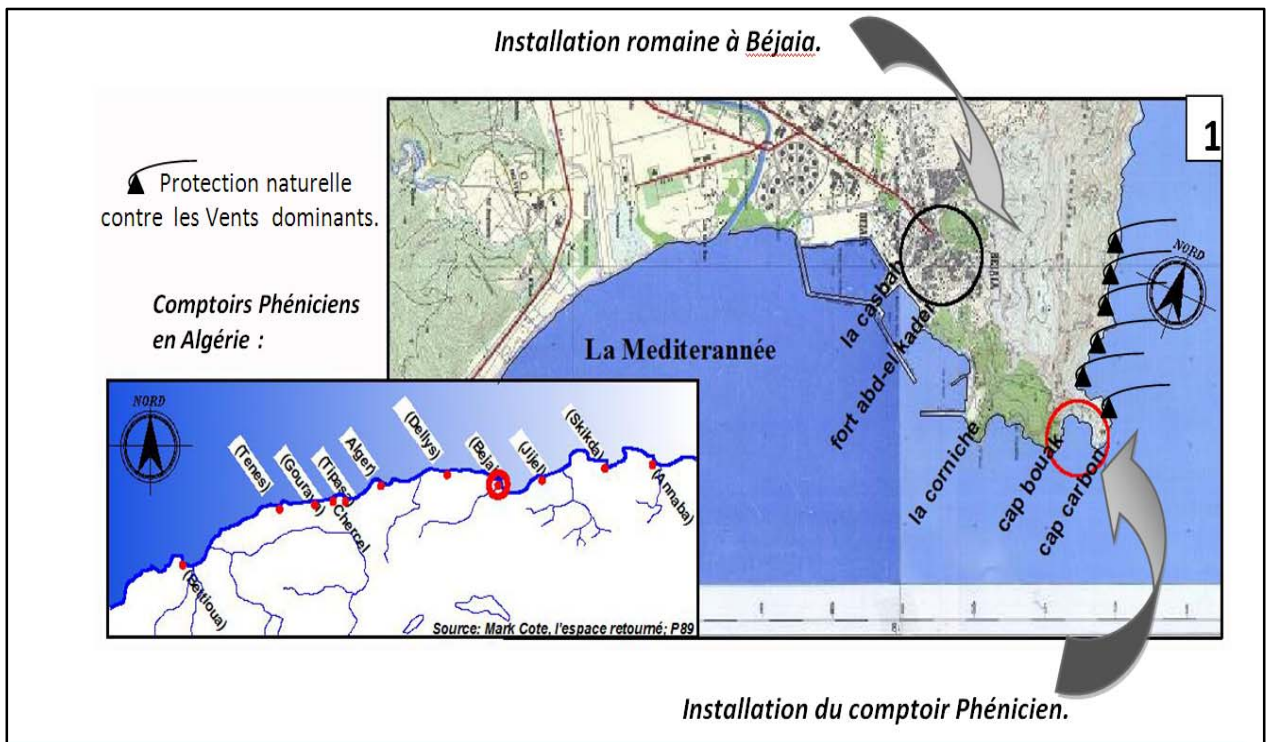


Figure 50 : Carte de Bejaia a la période phénicienne/
 Camarade de promotion précédente (Analyse de la ville de BEJAIA).

Les PHENICIENS dont l'activité était surtout orientée vers le commerce maritime, ont établi des relais sur la côte de l'Afrique du Nord. Ces différents points étaient situés à un jour de navigation les uns des autres (une distance de 40km.). Ainsi ils établirent un comptoir commercial à Bejaia vu son golf qui est l'un des plus sûrs en plus de la présence des Berbères qui furent leurs alliés et clients.

Bejaia Ville Romaine: « Saldae » 33 Av JC :



- Implantation par superposition sur le comptoir phénicien.
- Construction des édifices publics et ouvrages d'arts (temples, citernes,).
- Première limite matérialisé par un rempart.
- Présence de deux axes structurant dont l'intersection est le forum.
- La notion du seuil matérialisé par des portes qui assure le contact.

Figure 51 : Carte de Bejaia a l'époque romaine/
Caret de Bejaia traité par le binôme.

Bejaia capitale Hammadide: « NACERIA » 1067-1162 :



- Rempart romain
- La croissance de la ville se fait par franchissement des limites vers N-E.
- Nouveau rempart Hammadide
- Nouveaux percement de portes.
- Emplacement stratégique des bâtiments important (palais, fort militaire).

Figure52 : Carte de Bejaia a l'époque Hammadide/
Caret de Bejaia traité par le binôme.

Bejaia ville espagnole: « Buggia » 1510 – 1555 :



Figure 53 : Carte de Bejaia a l'époque Espagnole/
Caret de Bejaia traité par le binôme.

- Périmètre du rempart Hammadide.
- Périmètre du rempart Romain.
- ➔ Décroissance du territoire de la ville (la ville se dote de nouvelles limites).
- Nouvelle limite de la ville.
- ⤴ La notion du seuil matérialisé par nouveaux percement de portes.
- Permanence de lieu et de fonction, (Reconversion d'église en mosquée, réhabilitation des enceins forts et construction des nouveaux.).

Bejaia régence Turque: « La Médina » 1555 -1833 :



Figure 54: Carte de Bejaia a l'époque Turque/
Caret de Bejaia traité par le binôme.

- Périmètre du rempart Romain.
- Limite de la ville.
- Hiérarchisation des voies, du publique au privé (rue – ruelle – impasse).
- Places et marchés définis par l'intersection de parcours importants.
- ⤴ La notion du seuil matérialisé par des portes.
- Permanence de lieu et de fonction, (Reconversion d'église en mosquée, réhabilitation des enceins forts et construction des nouveaux.).

Bejaia ville française « Bougie» 1833-1962 :



Figure 55 : Carte de Bejaia a l'époque Coloniale/
Caret de Bejaia traité par le binôme.

- Limites de la ville.
- Territoire des autochtones (délimitations de deux territoires autochtone et colon).
- Restructuration du tissu urbain y compris celui des "autochtones" selon le plan Haussmannien superposée sur les parcours turques (plan d'alignement, forme en étoile, ilot, percées,...).
- Valorisation des moments forts de la ville, L'intersection de rues importantes matérialisées par des placettes.
- Extension de la ville vers la plaine et vers la mer par juxtaposition suivant un axe de croissance (ancien chemin d'exploitation agricole).
- Superposition sur la trame agricole. Définition d'un nouveau tracé viaire.
- Densification et extension de la ville vers l'Ouest et vers le Nord suivant les deux axes de croissance (ancien chemin d'exploitation agricole et la rue des vieillards).

Bejaia postcoloniale : 1962-état actuel :

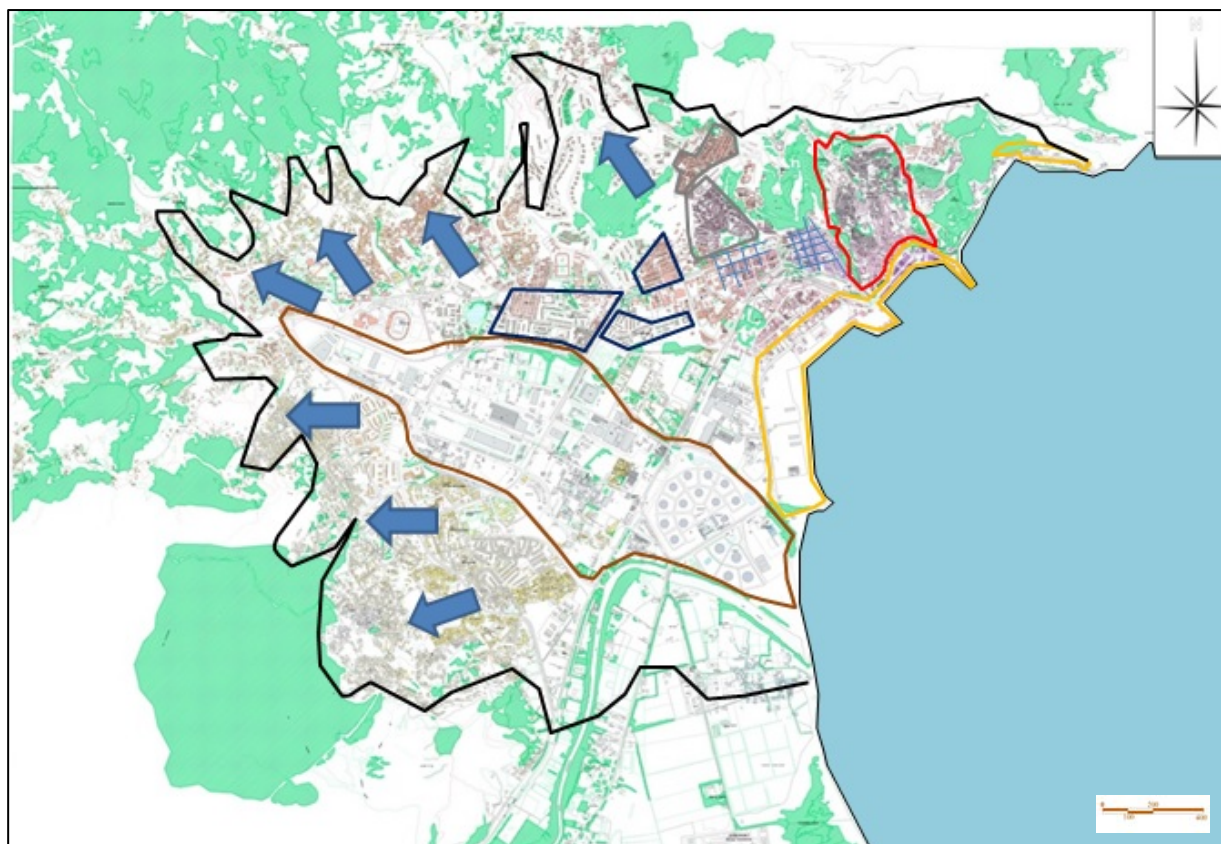


Figure 56 : Carte de Bejaia a l'état actuel/
PDAU de la ville de Bejaia traité par le binôme.

- Limite de la ville.
- Noyau historique.
- Extension de la zone portuaire vers le sud est et création d'un port pétrolier.
- Tracer des deux quartiers de la plaine.
- Apparition des deux quartiers illicites (dont humma ou Bazine).
- ▭ Passage de l'ilot a la barre avec la création de la ZHUN.
- Extension de la zone industrielle vers l'intérieur de la ville.
- ➔ Développement anarchique et non réfléchi de la ville.

III/Constat générale :

En somme la ville de Bejaia a traversé trois grande étapes ; la ville précoloniale où l'espace intériorisé, qui se résume aux époques romaine, Hammadide, espagnole et turque. La ville coloniale où l'espace retourné et la ville poste indépendance. En premier lieux une croissance qui démarre d'un pôle qui est l'ancienne ville suivant des axes préexistants, définis comme porteurs de croissances, définissant ainsi les directions de la croissance tout en respectant la topologie du site, facteur prédéterminant de la structure. Puis une croissance non gérée et non maîtrisée qui a engendré deux villes distinctes, que nous identifions comme moment de rupture autrement dit le moment où l'ordre arithmétique remplace l'ordre géométrique.

La ville ancienne :

Elle comporte le noyau historique et les deux quartiers projetés sur la plaine, son tissu présente un ensemble homogène, bien structuré, régit par un ordre géométrique, ainsi les éléments du milieu naturel participent à la délimitation et au tracé de l'espace urbain. Donc les potentialités de la structure naturelle jouent un rôle primordial dans la composition urbaine, dans ce cas la ville permet l'appropriation de l'espace et donne le sentiment d'appartenance. A ce type de ville on note :

- Le relief définit l'installation et délimite la ville.
- Le tracé du parcellaire agricole dicte le tracé urbain.
- Les éléments permanents participent à la structuration de l'espace urbain.
- La porte présente un seuil et un moment d'entrée à la ville, elle est marquée par des équipements à l'échelle de la ville.
- La primauté de l'espace public avant l'espace privé.
- L'intersection des axes principaux définit des pôles de croissance.
- L'îlot comme moyen de division et de gestion de l'espace urbain.
- La parcelle est l'unité élémentaire, et un lieu de décision et de définition de l'architecture, ayant une propriété et des limites juridiquement reconnues.

La ville contemporaine :

Elle a connu une croissance rapide et intensive suivant plusieurs directions, et constitue un ensemble désarticulé, sous forme de plusieurs fragments non homogènes. La grande étendue des espaces urbains en tâches d'huile ne permet plus une vision globale de l'ensemble, sa croissance est régit par un ordre arithmétique, qui s'exprime par une juxtaposition additionnelle d'éléments urbains.

À ce type de ville, on note :

- L'utilisation irrationnelle du sol urbain.
- L'absence des éléments morphologiques de communication sociale, rues et places.
- La rue est réduite uniquement à la circulation automobile.
- Absence de la parcelle et de l'îlot induit l'incapacité de gérer la croissance urbaine.
- Le logement remplace l'habitat, et l'habitant devient un simple usager de son espace.

Mis a part la distinction de deux tissu dans la ville de Bejaia l'un régulier et l'autre anarchique on remarque une rupture incontestable entre la ville et la mer. Cette rupture est du a la présence de la zone industrielle portuaire qui occupe pratiquement toute la cote de Bejaia, ce qui nous ramène à la problématique de cette ville qui a tourné le dos a sont plus grand atout pour des raisons économiques.

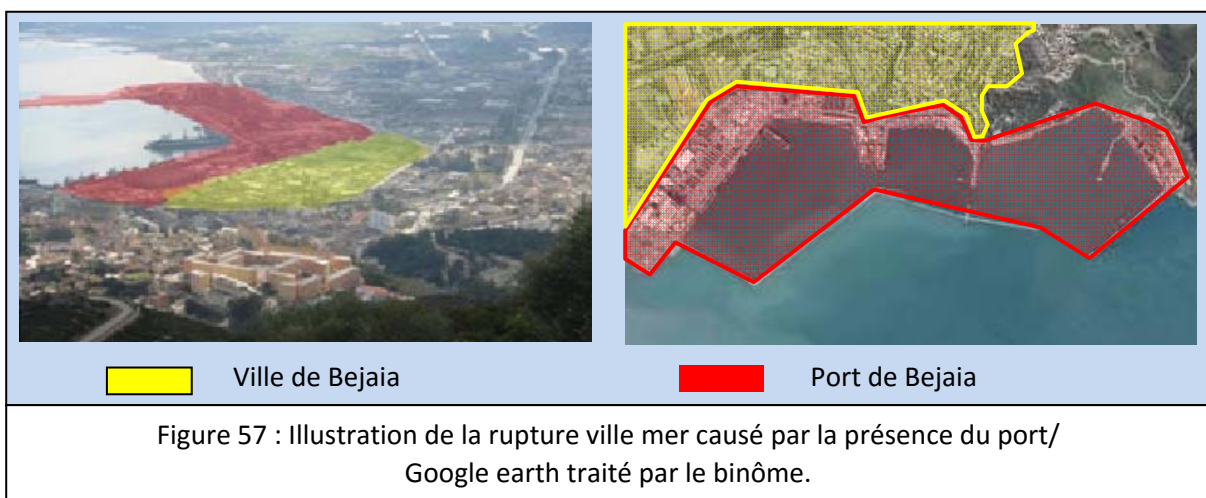


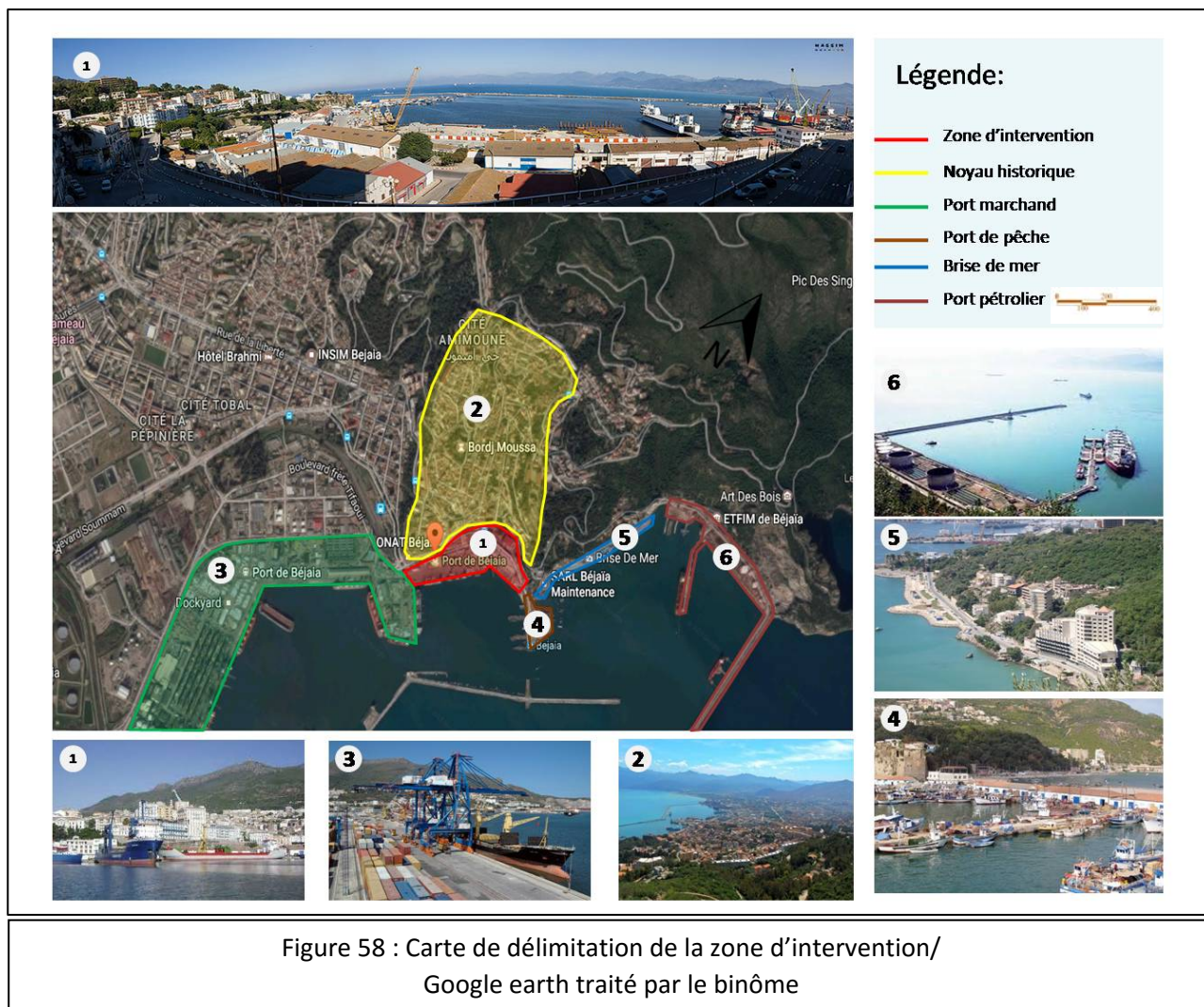
Figure 57 : Illustration de la rupture ville mer causé par la présence du port/
Google earth traité par le binôme.

IV/Présentation de la zone d'intervention :

Le choix c'est porter sur « LE VIEUX PORT » :

Son accessibilité, sa double appartenance côté mer et coté urbain « noyau historique » et vu qu'il représente une friche urbaine remplie d'hangars et de dépôts désaffectés, Il présente beaucoup de potentialités qui pourraient apporter un nouveau souffle à la ville.

- **Délimitation:**



Notre zone d'intervention est délimité par :

- Le noyau historique au nord.
- La mer au sud.
- Le port marchand a lest.
- Le port de pêche et la brise de mer à l'ouest.

- **Etat de fait :**

Nous avons choisie le vieux port de Bejaia de par sa position mais aussi de par l'existant qui ce trouve a son niveau et l'environnement qui l'entoure.

La zone d'intervention est accessible a partir du boulevard de la Soummam menant du centre ville et de la rampe bouchebbah youef menant du noyau historique, un boulevard des frères amrani traverse la zone du rond point du port jusqu'au bout ce qui fait de lui une artère importante, la rue aisset idir qui est considéré comme étant un parcours culturel a cause de la présence de la place medjahed chrif d'où elle débute, du théâtre, et de la casbah qui sont sur le long de cette dernière qui déverse dans le coté supérieure de la zone d'intervention.

La zone d'intervention est constitué essentiellement de friche industrialoportuaire et des espaces vide et délaissé, cependant la porte sarrazine représente un vestige historique a préservé a son niveau, et une gare maritime est en cour d'achèvement.

Les éléments constituant de l'environnement de notre zone d'intervention sont : des vestiges (casbah, fort sidi Abdelkader), des places (place gueydon, place sidi Abdelkader), ainsi que des parcours et des boulevards important (boulevard des frères amrani, rue aissat idir) qui donne de la valeur au site.

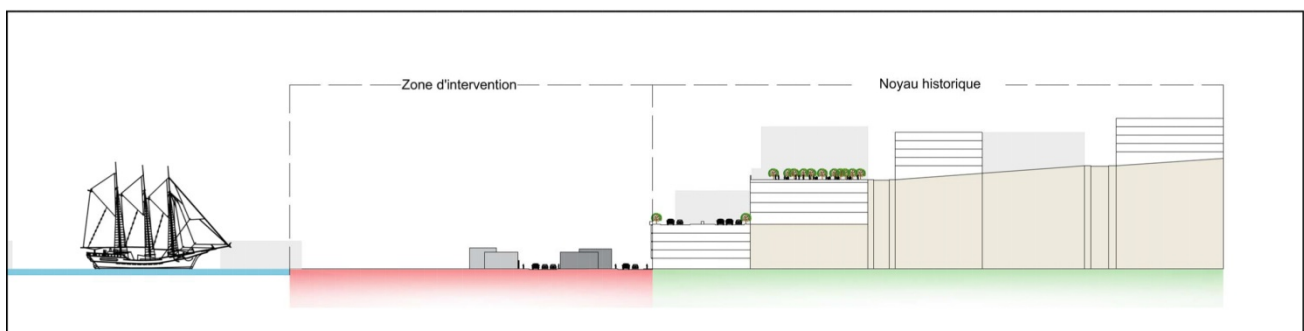


Figure 59 : Coupe AA' /

- Notre site est situé en contrebat d'une falaise au sud du noyau historique et présente une topographie plane.

- **Constat spécifique :**

Notre zone d'intervention est le vieux port de Bejaia qui est considéré comme étant un emplacement de choix pour redonné vie au contacte ville mer au niveau de Bejaia cependant après analyse de ca situation est de son état de fait nous avons relevé ceci:

- L'existence de friche et de hangars désaffectés.
- La réalisation d'une nouvelle gare maritime a son niveau.
- Sa situation comme étant un potentielle point de contact entre le noyau historique et la mer.
- Sont environnement immédiat constitué de monument historique (casbah, porte sarrazine, fort sidi Abdelkader).
- La vue panoramique que offre-la place gueydon sur cette zone du port.
- Il représente le point de déversement du boulevard de la Soummam qui relie la ville au noyau historique.

V/ Intervention :

Par rapport au objectifs de l'option et a la recherche thématique générale et spécifique, ainsi qu'a l'étude urbaine et architecturale de notre site d'intervention, l'intervention est comme suit :

- **Schéma de principe :**

Notre principe d'aménagement est basé sur la fortification de la relation ville mer, cette dernier ne peut être concrétisé que par la mise en évidence de la relation ville port et une intégration urbaine afin de créé une continuité de l'urbain au niveau de la zone d'intervention concrétisé par :

- La reprise du tracé urbain coloniale.
- Reconversion des friches portuaires en activités attractive et espace harmonieux et continue de la ville.
- Liaison physique entre la ville et le port qui assure la continuité de la ville vers le port.
- Préservation et alignement le long du quai afin de préservé l'activité portuaire.

- **Plan d'action :**

Les actions menées au niveau de notre zone d'intervention sont en trois phases le programme, les aménagements, et les relations établies :

- **Le programme :**

Qui est constitué d'équipements complémentaires aux équipements de la ville à s'avoir :

-**Le centre d'affaire** afin de délocalisé les entreprise privé et publique établie au niveau de notre zone d'intervention,

-**Le centre commercial** qui offre des espaces de consommations et qui joue un rôle attractif,

-**Le musée** qui rassemblera les vestiges et traces historique de la ville qui a connue le passage de plusieurs civilisation mais aussi pour clore le parcours culturel venant du noyau historique,

-**Le parking relais** qui facilite aux automobilistes la visite a pied et les incite à utiliser d'autres moyens de transport plus doux, transport en commun ou a vélo,

-**La gare maritime** en construction que l'on a incluse dans notre projet, un équipement indispensable pour la relation maritime nationale et internationale.

- **Les aménagements :**

Les voies, les espaces verts ainsi que les esplanades sont abandonné et dans un état dégradé pour cela nous avons préconisé:

-**La restructuration des ilots** nous avons repris la trame coloniale existante en s'alignant par rapport au quai et ayant comme principe géométrique la perpendicularité par rapport au boulevard des frères amrani,

-**Aménagement de la porte sarrazine** pour une remise en valeur de ce vestige, on la réaménager a ce qu'il soit un lieu de passage qui dessert notre zone d'intervention toute en reliant la ville a cette dernière,

-**Elargissement et réaménagement du Bvd frères Amrani** pour une meilleure circulation et une plus grande réception du flux mécanique, et une meilleure accessibilité aux équipements et aux aménagements,

-Aménagement d'une esplanade centrale qui vise à attirer le flux qui se converge venant de la ville et du noyau historique. Elle est attractive et fonctionnelle de part la mise en place d'activité de forte attraction, C'est un lieu central de rencontre d'échange et de divertissement ou la culture, la consommation les affaires vont ensemble dans un cadre récréatif.

▪ **Les relations établies :**

Nous avons relié la ville physiquement avec le port à différents niveaux :

-Escalier menant de la place Sidi A.E.K à la porte Sarrazine qui assure la relation entre les deux lieux et articule la rue bouhebbah youcef a la zone d'intervention,

-Escalator menant de la rue bouhebbah youcef a l'Esplanade qui permet d'articuler la voie supérieure bouhebbah youcef à la zone d'intervention,

-Téléphérique menant de la place Gueydon à l'Esplanade centrale qui vise a relié la place gueydon ou déverse le flux de la ville avec l'esplanade centrale, afin d'assuré la relation ville port,

-Rampe menant de la casbah au musée qui a pour rôle d'articuler le parcours culturel (rue aissat idir) avec la zone d'intervention.

Le projet : Musée de l'histoire à Bejaia.

• Logique d'implantation :

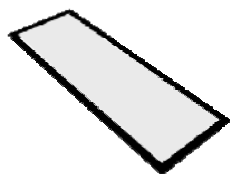
Nous avons choisie l'implantation du musée d'après plusieurs critères dont :

- L'emplacement de l'ilot du musée qui représente l'accès au site (Zone d'intervention).
- L'intersection de la voie menant de la ville avec la voie qui mène vers le noyau historique.
- Sa position du coté inférieur de la casbah pour plus de proximité avec ce dernier.
- Afin de recevoir la passerelle qui forme la continuité du parcours culturel (rue aisset idir).

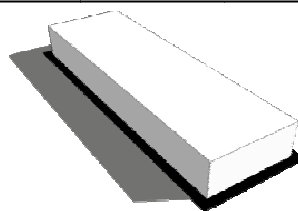
• Genèse de la forme :

La forme du musée est celle de l'ilot ou elle est implanté à savoir rectangulaire, au quel nous avons soustrait deux rectangles, afin de favorisé la luminosité a l'intérieure et pour faire référence a l'époque romaine nous avons crée un atrium.

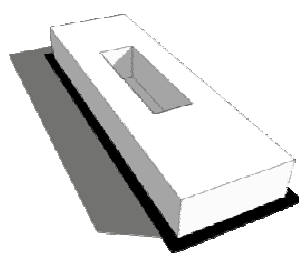
1- Ilot d'implantation.



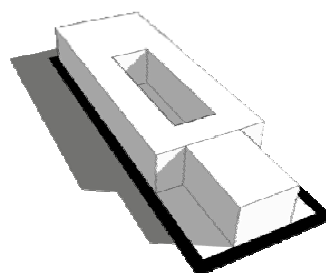
2- Extrusion de la forme rectangulaire.



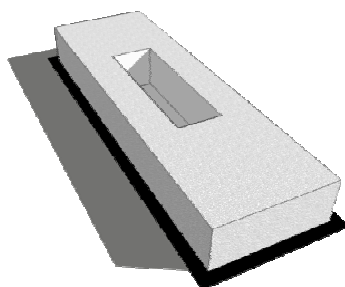
3- Création d'un atrium romain.



4- Soustraction de deux rectangles.



5- Enveloppe en moucharabieh.



Dossier Graphique



Figure 63: Plan d'aménagement.

ECH: 1/2500

Légende:

- | | | | | | |
|---|------------------------------|--|--|---|-------------------------------|
|  | Boulevard de la Soummam. |  | Zone d'intervention. |  | Place Gueydon. 5 |
|  | Rue Bouchebbah youcef. |  | Quai du port. 1 |  | Place sidi A.E.K. |
|  | Rue Aissat idir. |  | Hangars et Friches portuaire. 2 |  | Place Medjahed chrif |
|  | Boulevard des frères amrani. |  | Gare maritime. 3 |  | Fort sidi A.E.K. 6 |
|  | Rond point du port. |  | Porte sarazine. 4 |  | Casbah. 7 |
| | | | |  | Théâtre de la ville. 8 |

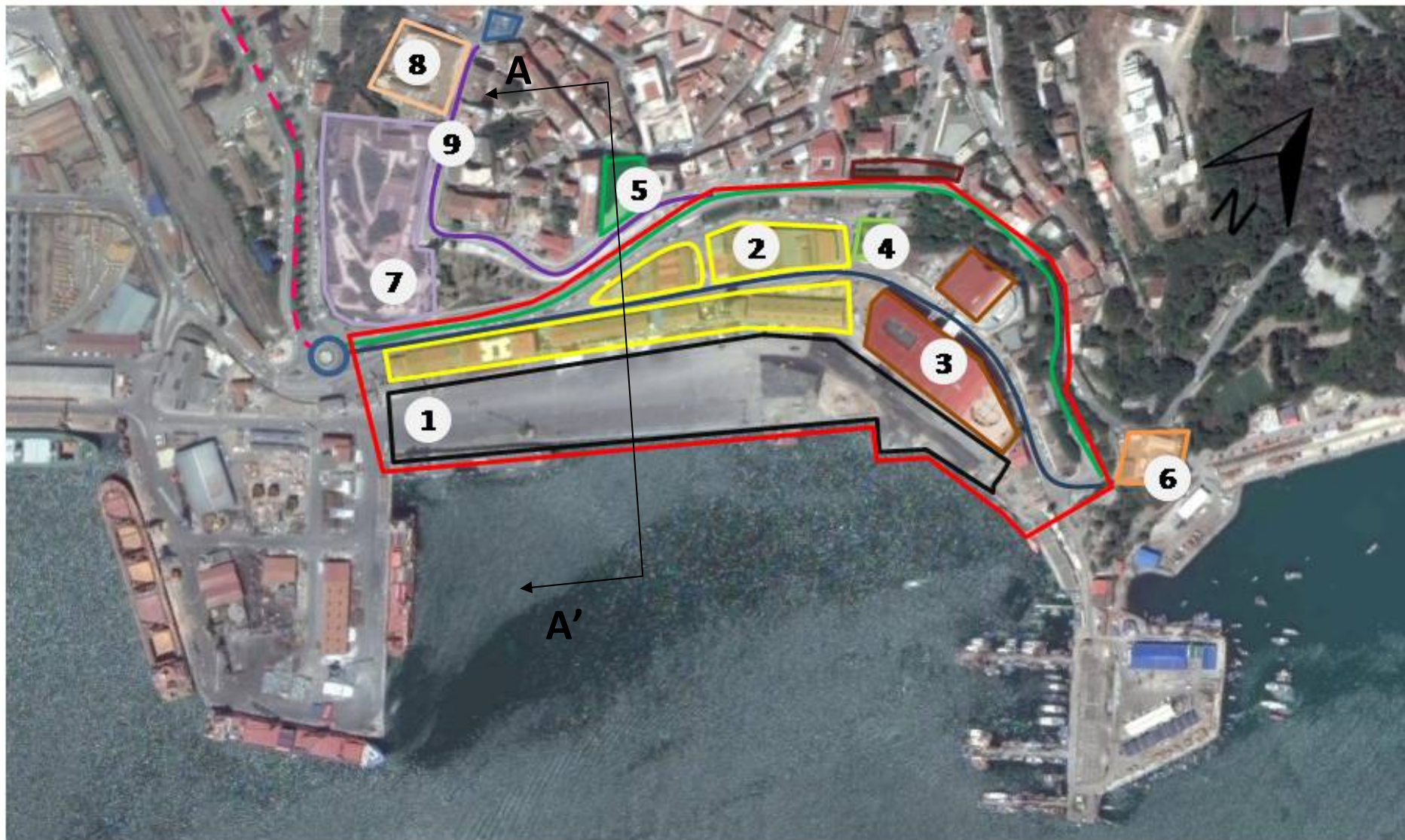


Figure 60 : Carte de l'état de fait/
Google earth traité par le binôme.

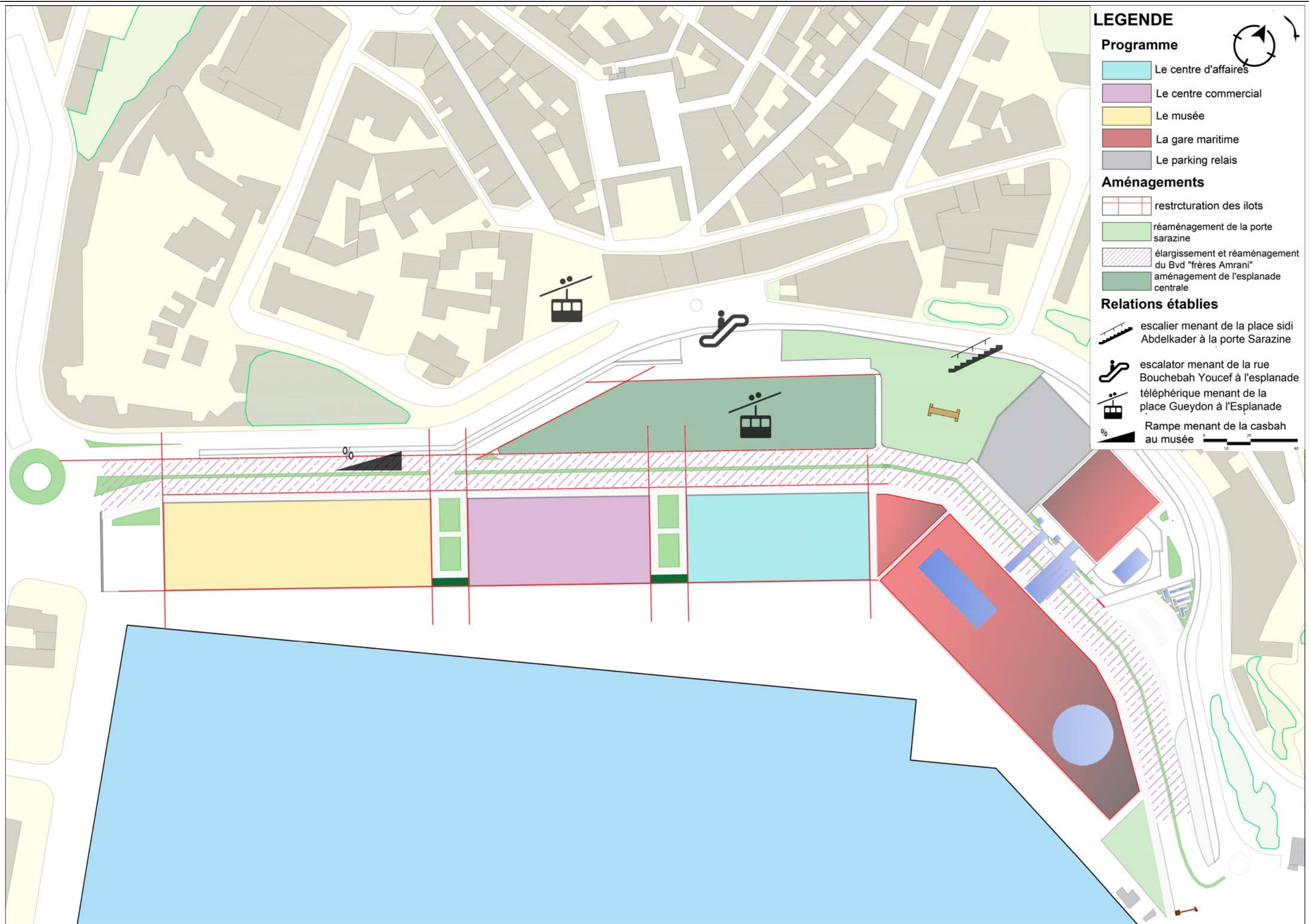


Figure 62 : Plan d'actions /

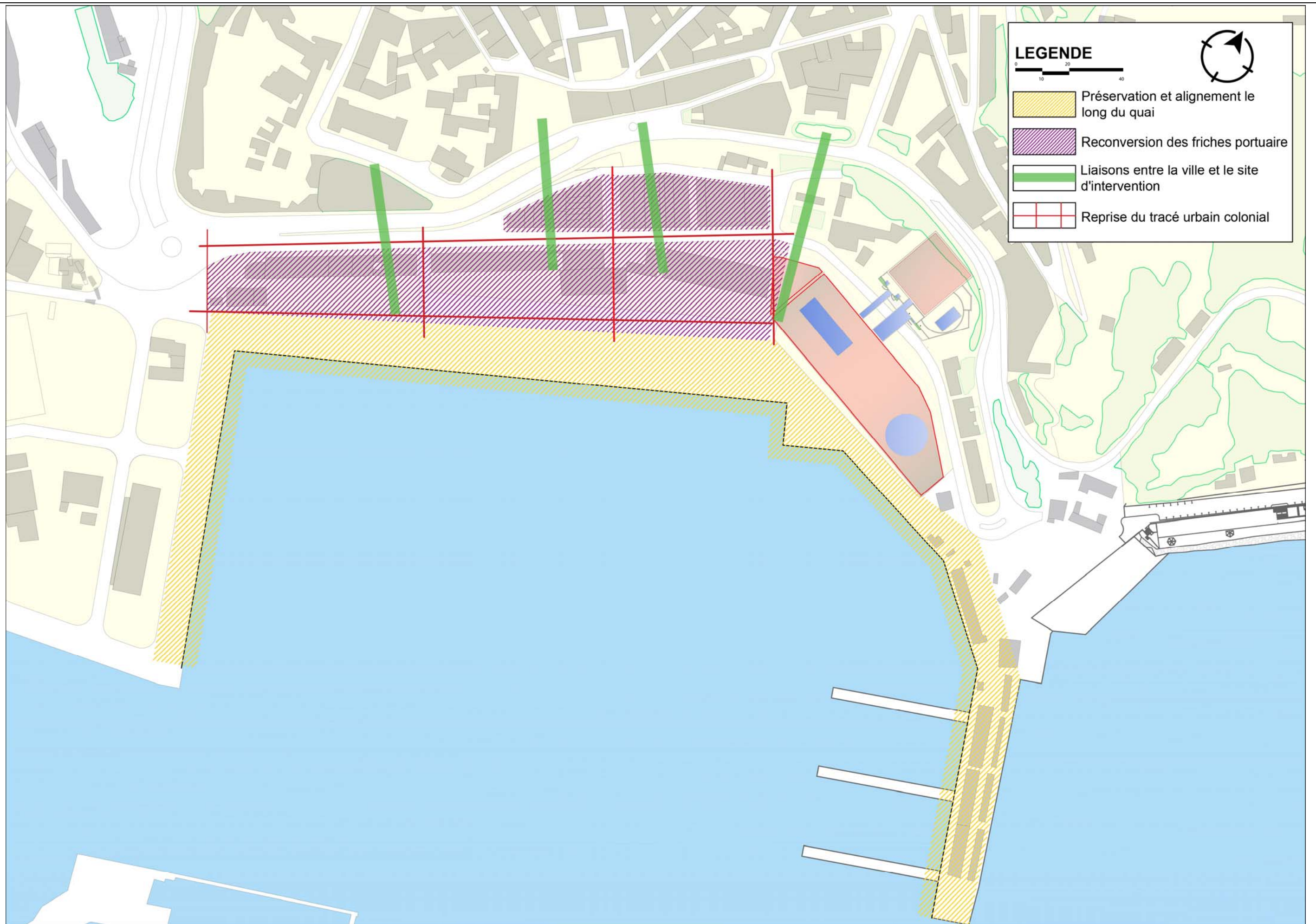


Figure 61 : Schéma de principe/

Table des matières :

I/Motivation du choix de la ville (Bejaia)	1
II/Présentation de la ville	2
Situation géographique	2
Limites et accessibilités	3
Evolution Urbaine et architecturale à travers l’histoire	4
III/Constat générale	9
IV/Présentation de la zone d’intervention	11
Délimitation.....	11
Etat de fait	12
Constat spécifique	13
V/ Intervention	13
Schéma de principe	13
Plan d’action	14
Plan d’aménagement.....	15
Projet : Musée de l’Histoire a Bejaia.....	16
▪ Logique d’implantation	16
▪ Genèse de la forme	16
▪ Organisation fonctionnelle	17
Dossier graphique.....	18