

4. 726. 1. 148

4.720.1.148.1



République Algérienne démocratique et populaire



Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Saad Dahleb de Blida
Faculté des sciences de l'ingénieur
Département d'architecture

*Option: HABITAT
Atelier : projet intégré*

Thème:

*Lecture de la formation / transformation de la ville de
Dellys
La requalification de la zone intramuros par le
renforcement d'un parcours transversal et la mis en
relation ville /mer*

Projets:

Hôtel, et ascenseur urbain



Encadré par:

*Mr: BOUGDAL KAMAL
Mr: AIT CHERKIT SALAH*

Présenté par:

*M elle :SELLAMI SELMA
M elle :SELLAMI MOUFIDA*

Assisté par :

*Mr : ICHEBOUBEN . Y
Mr: THABTI .M*

Promotion 2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	
REMERCIEMENTS	
DEDICASE	
SOMMAIRE	
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX	

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

1-1 Introduction à la thématique générale du master.....	01
1-1-1 démarche méthodologique	01
1-1-2 présentation de la démarche méthodologique.....	02
1-2 présentation du cas d'étude.....	03
1-3 Problématique générale.....	04
1-4 Problématique spécifique.....	05

II. CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

2-1 Les différentes intervention des centres historique	06
2-2 Les instruments d'urbanisme.....	08
2-3 les enjeux d'intervention sur le patrimoine urbain	08
2-3-1 Enjeux sociaux	08
2-3-2 Enjeux urbanistiques	08
2-3-3 Enjeux économiques	08
2-3-4 Enjeux environnementaux	08
2-3-5 Enjeux patrimoniaux.....	08
2-4 mémoire consulté	10
2-5 Exemples d'intervention sur des villes historiques.....	11
2-6 La relation entre la ville et le port	14
2-6-1 Les éléments d'une ville portuaire.....	14
2-6-2 ville portuaire	14
2-6-3 l'alliance ville/mer.....	15

2-6-4 mémoire consulté.....	18
2-6-3 exemple : La ville de Lisbonne.....	19

III. CHAPITRE III : CAS D'ETUDE

3-1 Présentation de cas d'étude la ville de dellys.....	22
3-1-1 Choix du cas d'étude :	22
3-1-2 Situation géographiques	22
3-1-3 les limite de la ville	22
3-1-4 accessibilité	23
3-1-5 Données géomorphologiques et climatique.....	23
3-1-6 Contexte socio-démographique	23
3-1-5 Contexte socio-économique.....	23
3-2 Lecture du processus de formation/transformation de la ville de Dellys ..	24
3-2-1 À l'échelle du territoire de référence.....	24
3-2-1-1 Structure morphologique du relief à l'échelle de la Kabylie.....	24
a / les réseaux hydrographique de la grande Kabylie.....	24
b / les cycles d'implantation.....	25
3-2-1-2 Structure morphologique du relief à l'échelle de la région de Dellys...	26
3-2-1-3 Structure morphologique du relief à l'échelle du centre historique.....	27
3-2-1-4 La carte synthétique de la structure morphologique hydrographique à l'échelle du centre historique.....	28
3-2-2-Lecture du processus de formation et de transformation de la ville.....	29
3-2-2-1-lecture diachronique.....	29
a/Carte synthétique hypothétique de l'établissement antique.....	29
b/Carte synthétique hypothétique de l'établissement médiéval.....	30
c/Carte synthétique de l'établissement colonial	31
c-1-phase intramuros.....	31
b-1-phase extramuros.....	32
d/Carte synthétique de l'établissement poste colonial	33
e/Carte synthétique de croissance	34
f/Carte des permanences	35
3-2-2-2 lectures synchronique	36

3-3-le projet urbain.....	37
3-3-1-les parcours proposés	37
3-3-2-aires d'interventions proposés.....	38
3-3-3-Proposition d'aménagement à l'échelle de parcours.....	39

V. CHAPITRE III : LE PROJET ARCHITECTURALE

1-Introduction.....	42
2-Présentation.....	42
3-Situation du projet	42
4-Le site.....	42
4-1-Le choix de site	42
4-2-Les limites du terrain	43
4-3-Morphologie et dimensions de terrain	43
4-4-Accessibilité	44
4-5-Topographie de terrain	45
4-6-Les caractéristiques Géotechniques du sol	45
4-7-L'Ensoleillement	45
4-8-climatologie	46
4-8-1-Les vents dominants	46
4-8-2-Orientation du terrain	46
4-9-Réglementation du POS.....	46
4-9-1-Gabarit	46
4-9-2-C.O.S et C.E.S	47
4-9-3-Traitement de façades	47
4-10-avantage et caractéristiques de l'aire du projet	47
4-11-Les points négatif de terrain.....	47
5-1-Principe d'intervention	48
5-2-L'idée du projet	48
5-3-L'élaboration de plan de masse	48
5-4-1-les axes	49
5-4-2-l'accessibilité.....	49
5-4-3-les alternatives d'implantation.....	50
5-4-4-L'organisation spatiale : zoning.....	50
5-4-5-Structure fonctionnelle.....	51

5-4-5-1-L' hôtel	51
5-4-5-2-Le centre commercial	52
5-4-5-3-Les bungalows	52
5-4-5-4-L'aménagement.....	52
4-5-6-Architecture	52
4-5-7-Traitement de façade	52
4-5-8-programme.....	53
4-5-9-Le dossier graphique	57
1 Hôtel	58
 CONCLUSION GENERALE	 59

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE.

ANNEXES.

DEDICACE

Avant tout je remercie ALLAH le tout puissant de m'avoir donné la santé, le courage et la volonté pour accomplir ce travail.

*Je dédie ce modeste travail à mes très chers parents qui ont toujours été à mes côtés:
Ma mère, ma source de tendresse qui m'a donné la vie, qui m'a guidé, conforté et soutenu
pour atteindre ce moment de ma vie.*

*Mon père qui s'est sacrifié pour me donner cette vie que j'ai, m'a protégé, orienté, assisté et
qui est mon model.*

*Vous vous êtes dépensés pour moi sans compter, J'espère que vous trouverez dans ce travail
toute ma reconnaissance et tout mon amour.*

*A mes sœurs Yasmine, et Ibtissem en qui j'ai toujours compté et à mes freres Lyes
,Hichem, Faycal*

A mes tantes et mes oncles et à toute la famille Sellami et Imansouren.

A tous mes cousins ainsi qu'à toutes mes cousines.

*je dois dire un grand merci à mon promoteur Monsieur Kamel Bougdel pour sa présence
ponctuelle, ses critiques sensées, ses précieux conseils et sa gentillesse.*

*Aux enseignants et enseignantes qui m'ont suivi durant toutes les étapes de mon cursus de
formation (primaire, moyen, lycée).*

*A toute personne qui a participé de près ou de loin pour l'accomplissement de ce modeste
travail.*

Moufida

DEDICACE

*Avant tout, je tiens à remercier DIEU le tout puissant de m'avoir aidé à réaliser se
modeste travail.*

J'ai l'immense plaisir de dédier se travail à:

*Ceux que j'aime le plus au monde, mes très chers et affectueux parents qui m'encouragent
et me poussent toujours vers la réussite, que DIEU les garde et les protège:*

*Ma mère, ma source de tendresse qui m'a donné la vie, qui m'a guidé, conforté et soutenu
pour atteindre ce moment de ma vie.*

*Mon père qui s'est sacrifié pour me donner cette vie que j'ai, m'a protégé, orienté, assisté et
qui est mon model.*

*Mon cher frère Younes et mes sœurs : Asmaa ,Maissa ,Randa et la petite Hadil.
A mon grand père et ma grand mère ,mes tantes et mes oncles tous la famille Sellami et
Saidi*

Ma chère copine Faiza et tout sa famille .

Mes chers amie: Amine A, Billel ,Selma et Imen.

*je dois dire un grand merci à mon promoteur Monsieur Kamel Bougdel pour sa présence
ponctuelle, ses critiques sensées, ses précieux conseils et sa gentillesse.*

A Monsieur BEN YAHYA A

*Aux enseignants et enseignantes qui m'ont suivi durant toutes les étapes de mon cursus de
formation (primaire, moyen, lycée).*

*Mes remerciement vous également à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin durant
toute ma formation .*

SELMA

Remerciement

*Suite à la clôture de notre cursus universitaire, et à la présentation de notre mémoire ; nous tenons à remercier :
Nous remercions en premier lieu DIEU, en suite nos chers parents, nos frères et sœurs et tous collègues d'architecture.*

Nous adressons aussi notre sincère sentiment de gratitude à notre promoteur Monsieur :BOUGDAL KAMAL qui a fait plus que leur devoir pour hausser notre niveau intellectuel ainsi qu'à son assistant Mr AIT CHERKIT SALAH.

Tous les membres de l'atelier Architecture et Habitat.

Tous les enseignants du département d'architecture de Blida en particulier Mr AIT SAADI .

*Nous tenons également à remercier toute personne ayant contribué de près ou de loin à la concrétisation de ce mémoire
Nous espérons que ce mémoire servira d'exemple et de support pour les années à venir.*

CHAPITRE 1: INTRODUCTIF

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le paysage urbain historique s'entend du territoire urbain conçu comme la résultante d'une stratification historique de valeurs et d'attributs culturels et naturels, dépassant les notions de « centre historique » ou d'« ensemble historique » pour inclure le contexte urbain plus large ainsi que son environnement géographique. L'intervention sur le centre historique requiert la connaissance de l'histoire du lieu à travers l'analyse de son processus de formation et transformation du tissu urbain et des structures bâties .

L'acquisition de cette connaissance de stratification sera le fondement sur lequel s'appuiera toute intervention dans le but d'assurer une continuité que ce soit dans un cadre de réhabilitation/restauration/rénovation, ou à l'occasion de l'intégration du projet nouveau.

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes portuaires historiques à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt qui a une remise en questions d'une conception classique et figée de la ville –portuaire.

La nécessité de déceler les raisons, les conséquences des différentes mutations que connaît la ville portuaire , semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique ; la question n'est pas résolue et la ville portuaire continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines , puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.

Pour ce fait, la recherche initiée sur la petite ville historique côtière de Dellys, se réfère à l'approche typomorphologique à travers une approche territoriale multiple, partant de l'échelle de référence Kabyle occidentale jusqu'aux lectures typologiques aux échelles du tissu et des composantes bâties.

Le contenu de ce rapport est divisé en quatre chapitres . le premier, introductive, est consacrée à une présentation générale de l'objet et l'objectif d'étude, ensuite en deuxième chapitre, pour l'état de l'état de l'art ou de la Connaissance en relation avec la thématique développée et puis le troisième chapitre suivront une série de lectures du processus de formation et de transformation de l'objet d'étude à des échelles différentes. La dernière partie, abordera en premier lieu le projet à l'échelle de l'urbain ensuite à l'échelle du bâti.

1-1-Introduction à la thématique du master

1-1-1-Démarche méthodologique :

Pour Saverio Muratori, initiateur de l'approche dite « typo-morphologique », il existe une crise de l'enseignement de l'architecture qui est indissociable de la crise actuelle de la production du bâti. Cette crise de l'enseignement est perceptible à travers le rôle qui est assigné et/ou inculqué aux architectes tout au long de leur formation : l'architecte est présenté comme étant « (...) l'auteur de produits exceptionnels, comme créateur de formes nouvelles, opposé aux façons de construire utilisées avant que chacun ne cherche à réaliser son acte créateur »...1.

La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velléitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »...2.

Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...) »...3.

C'est en réaction à cette situation de crise que Saverio Muratori initiera une nouvelle démarche en développant une approche que l'on pourrait qualifier d'historiciste. Une approche dont ses élèves seront les continuateurs, et on pense là notamment Gianfranco Caniggia. En rupture avec les pratiques en vigueur, celle-ci tend à considérer le bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de son contexte et soumise à la subjectivité de son concepteur, mais comme un pur objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit impérativement adhérer. Dans cette démarche « novatrice », l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, animée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue d'ailleurs, mais un acteur conscient de son nécessaire enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

type bâti a lieu progressivement, par adjonctions successives d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état d'organisation précédent et comme matrice du prochain développement. Pour saisir l'ordre actuel qui soutend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse. »...4

Cette hypothèse fait appel à deux postulats : « (...) il n'y a pas de réalité non structurée ; et (...) la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique, ou du moins logiquement reconstructible ».5

1 Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI, *Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base*, trad. Pierre LAROCHELLE, Ville recherche diffusion, Paris, 2000, p.10.

2Ibidem.

3Ibidem.

4MALFROY, Sylvain et CANIGGIA, Gianfranco. *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Repro-Zentrale der ETH-Z, Zurich, 1986, p.188

5Ibidem.

C'est donc conscient de la crise qui caractérise la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche. Toutefois, notre choix sera de l'ordre d'une adhésion mesurée et parfois même critique, car nous sommes parfaitement lucides quant au fait que toute démarche ou approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous ne manquerons pas, à chaque fois que cela nous semblera pertinent de souligner une lacune ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des outils et des concepts développés par l'approche typo-morphologique tout au long des lectures (analyses) que nous aurons à faire.

1-1-2-Présentation de la démarche méthodologique:

Concernant la démarche méthodologique, le travail a été structuré en deux grandes parties, correspondant aux deux échelles prises en compte dans le cadre du diplôme : l'échelle de l'organisme urbain et celle du type bâti, c'est-à-dire de l'édifice.

La première partie de ce travail consiste en la capitalisation d'une connaissance sur l'organisme urbain à travers son processus de formation et de transformation. Cette phase de lecture repose sur la restitution des phases de croissance qui sont à l'origine de l'organisme urbain actuel, avec l'identification de la structure et des parcours urbains qui ont généré ces développements successifs. Dans cette lecture, l'on s'est appuyés sur les concepts et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles représentées par la structure du relief naturel (la topographie) et par l'hydrographie urbaine. C'est par le recoupement de ces trois sources d'information que sera élaboré un scénario de formation et de croissance de l'organisme urbain considéré. L'objectif de cette première lecture est d'identifier certaines causes qui sont à l'origine des dysfonctionnements actuels de l'organisme urbain. Suite à cela, les étudiants auront à formuler un diagnostic sur l'état actuel de leur site d'étude, un diagnostic auquel ils apporteront et/ou proposeront une série d'actions (requalification, revitalisation, restructuration..) ayant pour but d'apporter des solutions et un « mieux être » à l'échelle urbaine.

La deuxième partie du travail a consisté en la constitution d'une connaissance sur les types bâtis, existant au niveau du site, et ce à travers la reconstitution de leur processus typologique. De la même manière que pour l'organisme urbain, dans la lecture du processus typologique des unités bâties (les maisons à cour ou en bande) nous nous sommes appuyés sur les concepts et sur le modèle théorique puisé dans l'approche typo-morphologique, ainsi que sur les données spécifiques et contextuelles représentées par la structure du relief naturel (la topographie) et par l'hydrographie. Suite à cette dernière lecture des lieux ponctuels d'intervention ont été identifiés pour aborder la phase du projet d'architecture.

Afin de mener à bien chacune de deux phases de travail prévues dans le programme proposé, nous avons bénéficié d'un enseignement spécifique dispensé sous forme de cours et de communications en atelier. Ces cours et ces communications consistent en l'initiation aux notions, concepts et modèles théoriques puisés dans une large mesure dans la typologie processuelle développé par G. Caniggia. Toutefois, et afin d'éviter tout dogmatisme et/ou risque d'endoctrinement, cette initiation s'est faite de manière contradictoire et critique.

1-2- présentation de cas d'étude La ville de dellys:

Parmi les ville proposés en atelier de projet urbain la ville de dellys. Celle constitue un centre historique ayant une valeur patrimoniale à réhabilité dans le cadre de l'intervention sur les structure de la ville . Que ce soit dans des opérations de réhabilitation ou du projet urbain qui incitent à resituer la ville dans son contexte historique aux échelles de l'appartenance territoriale , urbain et bâtie .

Dellys, l'antique Russucurus naguère florissante ,est aujourd'hui une ville qui connait une grave récession économique ,sociale et culturelle .

Alors qu'elle possède des potentialités à travers des richesses paysagères (ville littorale) et patrimoniales (riche passé historique et existence de structure bâtie millénaire).

Le centre historique est classé au patrimoine national depuis 2003 et a bénéficié d'une étude de plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé ; ceci implique une spécificité de l'intervention que ce soit pour la conservation ou le projet nouveau.

Ville chargée d'histoire, dellys s'appuie sur son potentiel touristique inexploité pour redorer son blason en tant que destination touristique de choix, à travers la valorisation de ses ressources naturelles, archéologiques et historiques.

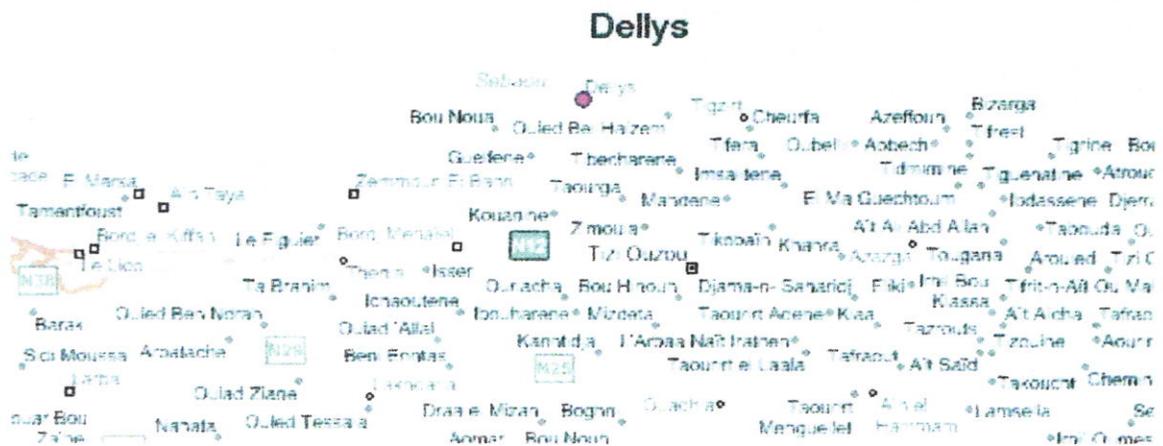


Figure 1: situation communale de Dellys

1-3- Problématique générale:

À travers cette recherche ont été relevées il s'agit de deux problématiques principales :

a/la relation ville mer

b/les centres historique

Au début du XXIème siècle, les villes historiques, porteuses d'un patrimoine urbain riche et diversifié, sont inévitablement liées au tourisme. Cette réalité a des dimensions multiples, aussi bien positives que négatives, et le tourisme peut ainsi jouer un rôle de régénérateur mais aussi de perturbateur.

Tout d'abord la notion de « ville historique » n'a pas d'acceptation reconnue et nécessite quelques explications. Issue des réflexions sur le patrimoine urbain, ce sont ensuite les problématiques propres à la ville historique que nous identifierons, et nous mettrons en évidence le lien étroit qu'il existe entre sauvegarde et développement.

Dans ce sens le meilleur moyen de conserver un patrimoine (culturel ou architectural...) c'est de le valoriser pour qu'il génère lui-même les ressources nécessaires pour sa conservation et par sa réaffectation à des fonctions et des activités et son intégration dans la vie contemporaine pour qu'ils génèrent des fonds pour sa sauvegarde.

- La question qu'on doit se poser maintenant c'est comment nous pouvons valoriser ce patrimoine en le conciliant a des nouvelles techniques pour répondre aux besoins modernes et offrir un produit durable qui met en valeur l'architecture traditionnelle ?

- Au regard de ces quelques questions, de quels outils opérationnels disposons- nous?

- Après expertise, comment pourrait-on les améliorer, de quoi les villes historiques auraient-elles besoin, que nous manque-t-il?

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, point de contact terre et mer (par rapport à l'être humain) a présenté des particularités économiques, sociales, surtout architecturales et urbanistiques qu'on ne trouve pas dans les autres villes d'intérieurs, le rapport site ville devient de plus en plus complexe et influent pour la production urbaine et architecturale, la ville littorale a toujours présenté un laboratoire en terme de production architecturale et d'urbanistique.

La question de la valorisation du patrimoine portuaire et maritime dans les projets de redéveloppement urbains a été clairement posée pour assurer la relation entre cette alliance ville-mer?

1-4- PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE

Le dysfonctionnement signalé ci-dessus sont aussi observés dans la ville de Dellys se qui cause une rupture entre la ville médiévale la casbah et l'extension coloniale ainsi qu'avec les deux parties est et ouest de la ville d'où à l'étranglement de l'extension ouest .

La ville de Dellys, ville historique qui a longtemps inspiré la convivialité et la prospérité, était autrefois un siège gouvernemental incontournable entre Alger et Bejaia, mais au fil du temps elle a commencé à perdre de sa valeur, son patrimoine bâti a subi les préjugés du colonisateur, qui l'amputa de son centre (la grande rue des arabes, actuellement rue MAABOUT qui a été restructurée de part et d'autre); Aujourd'hui le centre historique de Dellys se trouve dans une situation de dégradation et d'abandon, et un délaissement des ses qualités typomorphologique .

Historiquement une forte relation a existé entre le centre historique de Dellys et son domaine littoral.

on assiste ces dernières décennies à une totale rupture de cette relation, en raison de:

- la forte densification du tissu et des zones tampon naturelles qui assuraient cette liaison.
- La non prise en charge de l'aspect relationnel et paysager dans les outils de transformation successifs.

Le port de la ville de Dellys n'a pas une continuité avec la ville ancienne et souffre d'un manque d'activité portuaire (touristique nautiques commerciale ...) qui entrave le développement de l'activité touristique .

Notre travail aura donc comme problématique, **La requalification de la zone intramuros par le renforcement d'un parcours transversal et la mis en relation ville /mer.**

Synthèse :

Plusieurs questions se posent concernant la revalorisation de Dellys :

- Comment faire pour préserver un patrimoine architectural qui périclite ?
- Peut-elle trouver son propre chemin pour parvenir à remettre la relation entre la ville et la mer ?
- DELLYS dispose des valeurs historiques, culturelles, touristique et architecturales.

Comment exploiter les richesses de ce site dans l'élaboration du projet ?

CHAPITRE 2: ÉTAT DE L'ART

L'état de l'art

Introduction:

dans ce chapitre les deux thématique celle au centre historique et la relation vile /mer seront développés

le centre historique:

« Le concept d'intervention recouvre un vaste spectre d'actions ayant pour objectif la récupération et la mise en valeur du patrimoine urbain. Dans le cadre des préoccupations actuelles, intervenir implique l'amélioration du fait d'habiter en recherchant l'équilibre entre les aspects techniques, la préservation des valeurs patrimoniales et des critères d'équité sociale, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement »..(1)

De point de vue méthodologie d'intervention, les autorités locales et tous les acteurs dans ce processus trouvent des difficultés à cerner les différentes actions et une méthode efficace.

C'est pour cela que dans ce chapitre nous toucherons tout d'abord aux différents actions d'intervention.

2-1-Les différents intervention des centres historique :

Dans ce domaine l'Etat a promulgué le décret 83-684 du 26 novembre 1983 relatif à la fixation de l'ancrage juridique et les conditions d'intervention sur les tissus urbain existants.

Ce texte définit quatre types d'intervention qui sont détaillés comme suit :

-La rénovation urbaine : est une opération physique qui sans modifier le caractère d'un quartier, constitue une intervention profonde sur le tissu urbain existant, pouvant comporter des destructions d'immeubles vétustes et la reconstruction sur le même site d'immeubles de même nature. La rénovation urbaine implique la redistribution des utilisations du sol entre voirie, logement et équipement, et une reconstruction à neuf. Il s'agit là de destruction et de reconstruction avec l'affectation de nouvelles valeurs d'usage tout en préservant l'aspect physique des immeubles.

La restructuration urbaine :est une opération qui consiste en une intervention sur les voiries et réseaux divers, et une implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots ou d'un ensemble d'immeubles et une modification des caractéristiques du quartier par le transfert des activités de toute nature et par la désaffectation des bâtiments pour les réutiliser.

La réhabilitation urbaine :est une opération qui consiste en une modification d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles et de leur donner les commodités essentielles et nécessaires aux besoins de base des locataires. Elle peut conduire à une redistribution interne des locaux, le souci majeur étant leur caractère salubre. Elle a pour but d'adapter les immeubles aux règles d'hygiène et de confort.

- La restauration immobilière : est une opération qui permet la mise en valeur d'immeubles ou groupe d'immeubles présentant un intérêt architectural ou historique. Dans cette action, il est pris en compte l'aspect historique et cela signifie que la catégorie d'immeubles considérés sont souvent les ensembles classés conformément à leur législation spécifique.

1/Intervenir sur les quartiers anciens.p

- **Le renouvellement urbain** : *Il concerne une partie du patrimoine existant qui a vieilli ou qui ne répond plus aux exigences actuelles et qui mérite donc à cet effet d'être renouvelée.*

L'étude du renouvellement urbain vise à :

- Reconquérir l'espace urbain en contribuant à l'intégration sociale, culturelle et économique des populations.

-Rehausser la valeur des bâtiments et des espaces collectifs.

-Encourager une meilleure utilisation des infrastructures et des services existants.

-Respecter la continuité historique des espaces construits.

-Faciliter des insertions harmonieuses dans la trame urbaine.

-Contribuer à rehausser la qualité de l'espace public environnant.

-Améliorer la qualité de vie dégradée de la population dans le patrimoine immobilier existant.

-Atténuer la crise de logement en stabilisant la population dans le patrimoine immobilier existant.

-**La requalification urbaine**: est une stratégie politique conduite par les communes dans un contexte fortement décentralisé. Elle consiste à donner des nouvelles fonctions aux tissus anciens Pour que la mise en valeur de ces derniers ne soit pas qu'un investissement touristique, mais aussi un investissement urbain et social, les pouvoirs publics devraient :

-Encourager la diversité des fonctions urbaines.

-Protéger l'habitation des nuisances.

-Préserver la diversité commerciale.

-Encourager d'autres fonctions : affaires, création, administration publique, services.

-**La réorganisation urbaine** : elle a pour objectif l'amélioration de la réalité urbaine par des actions superficielles, non radicales, à court ou à moyen termes. ce type d'intervention ne bouleverse donc pas la situation préexistante, ne produit pas de rupture dans le cadre bâti et correspond par conséquent, aux situations urbaines où il est difficile ou non nécessaire de mener des interventions radicales .

Elle touche :

-**Les aménagements des espaces résiduels insérés dans le cadre bâti existant.**

-**La réorganisation de la circulation afin de préserver les ensembles historiques de la** pollution et des nuisances (création de secteurs piétonniers, réglementation du stationnement, réorientation des flux, réorganisation des lignes de transport en commun).

-**L'affectation de nouvelles fonctions et la délocalisation des fonctions incompatibles.**

-**L'Aménagement et l'embellissement urbains** : Consiste à aménager et à embellir les espaces publics (places, rues, jardins, aire de stationnement, aire de jeux...etc) par du mobilier urbain et des espaces verts ainsi que l'amélioration du traitement des façades le long des grands axes et leur mise en valeur par la lumière. C'est une opération qui porte aussi sur les travaux de viabilisation des sites (la voirie, les réseaux d'alimentation en eau potable, l'assainissement et l'éclairage public).

2-2-Les instruments d'urbanisme:

Il existe trois instruments d'urbanisme en Algérie qui sont le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU), le plan d'occupation des sols (POS) et le Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS). Ces derniers sont des instruments de détails car ils sont précédés par des instruments d'aménagement du territoire donc dans cette recherche ce qui nous intéresse est le:

Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés

PPSMVSS :

Le PPSMVSS est institué par le décret exécutif n° 03-324 du 05/10/2003, en application de l'article 45 de la loi n°98-04 du 15/06/1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Il fixe pour les ensembles immobiliers urbains ou ruraux érigés en secteurs sauvegardés, les règles et les servitudes d'utilisation des sols qui doivent comporter l'indication des immeubles qui ne doivent pas faire l'objet de démolition ou de modification ou dont la démolition ou la modification seraient imposées. Il fixe également les conditions architecturales selon lesquelles est assurée la conservation des immeubles et du cadre urbain. Le PPSMVSS édicte les mesures particulières de protection, notamment celles relatives aux biens culturels immobiliers inscrits sur l'inventaire supplémentaire, en instance de classement ou classés, situés dans le secteur sauvegardé.

2-3-LES ENJEUX D'INTERVENTION SUR LE PATRIMOINE URBAIN :

2-3-1-Enjeux sociaux :

L'intervention a pour objectif de lutter contre la pauvreté, de développer la cohésion sociale, d'éviter l'exclusion sociale, de freiner les processus de régression démographique ou de satisfaire les nécessités sociales et culturelles des résidents et usagers.

2-3-2-Enjeux urbanistiques :

L'intervention a pour objectif de revaloriser un environnement dégradé ou en décadence, de revitaliser le tissu résidentiel et d'améliorer ses conditions d'habitabilité, de requalifier l'espace libre ou de rénover et d'améliorer les infrastructures existantes.

2-3-3-Enjeux économiques :

L'intervention a pour objectif de dynamiser et de diversifier les activités économiques ou d'améliorer l'attrait et l'intégration de la zone dans sa propre ville ou région.

2-3-4-Enjeux environnementaux :

L'intervention a pour objectif d'améliorer la qualité environnementale de l'ensemble (pollution, confort thermique, etc.) ou d'optimiser la gestion des flux énergétiques et physiques (gestion des déchets, cycle de l'eau, etc.).

2-3-5-Enjeux patrimoniaux :

L'intervention a pour objectif de conserver et de mettre en valeur le patrimoine construit, de préserver et de mettre en valeur le paysage culturel et naturel, ou de réhabiliter et d'intégrer

de manière cohérente le patrimoine aux conditions nécessaires de la vie actuelle.

Conclusion :

L'intervention sur le patrimoine urbain dans une vision de préservation, de réhabilitation et de valorisation nécessite à notre sens :

- Une approche multisectorielle du processus qui doit toucher plusieurs domaines tels que le tourisme, le social, l'économie, l'environnement, etc... avec une recherche de l'équilibre entre ces différents aspects. Les vues exclusivement technique ou urbanistique sont à exclure.
- Une intégration de la zone historique par rapport aux restes de la ville et ne pas considérer cette dernière comme une entité isolée.
- La contextualisation des propositions d'actions c'est-à-dire considérer que chaque cas est unique et non pas adapter des solutions d'autres expériences aux problématiques de l'entité étudiée.
- L'implication des différents acteurs dans le processus d'intervention en constituant une équipe pluridisciplinaire (hommes politiques, acteurs économiques, équipe technique, agents sociaux, etc.) tout en intégrant les habitants dans la prise de décision pour garantir le succès de l'intervention.
- La communication et la transparence à tous les échelons et pendant toutes les étapes en assurant un contexte clair d'intervention publique avec une bonne gouvernance.
- La flexibilité dans le processus d'intervention et la possibilité de réorientation et de réadaptation de la stratégie d'intervention à l'émergence de tout changement non prévu dans les données.
- L'usage d'outils efficaces en matière de législation, instruments d'urbanisme (réglementation et plan de sauvegarde) et l'assurance de plusieurs sources de financement (subventions, prêts, aides, dons, indemnisations, etc.) tout en encourageant l'autoréhabilitation.
- L'adoption d'une méthodologie d'approche et d'intervention bien structurée et efficace.

2-4-Mémoire consulté :

Thème : Intervention sur le patrimoine urbain ; acteurs et outils ; Le cas de la ville historique de Tlemcen ; Préparé par : Mr HAMMA Walid ; Juillet 2011

Mémoire Pour l'obtention du Diplôme de Magister en Architecture

Option : La ville, Patrimoine et Urbanisme , promo Juillet 2011

Tlemcen, ville d'art et d'histoire et ancienne capitale du Maghreb central à l'époque Zianide présentant un remarquable patrimoine architectural qui témoigne du passage de nombreuses civilisations. Actuellement, la ville est en péril car elle rencontre de nombreux problèmes comme la dégradation de son patrimoine, la perte de son identité et de sa structure originelle.

Cependant, des actions d'intervention ont été entamées en 1996 et en 2009 dans le cadre de Tlemcen capitale de la culture islamique (2011), ces dernières restent isolées car elles ont touché les monuments historiques et quelques aménagements urbains. La ville historique de Tlemcen nécessite alors une intervention globale qui la prendra en charge dans sa totalité en intervenant sur les différents domaines économique, social, culturel et environnemental. C'est pour cela que, l'objectif de ce travail a été d'essayer de comprendre pourquoi elle n'a pas connu ce type d'intervention à travers l'implication des différents acteurs et l'usage des outils d'interventions qui sont la législation, les instruments d'intervention spécifique au centre historique et les modes de financement. La recherche porte sur les définitions du patrimoine urbain, les différents types d'intervention, les acteurs internationaux, nationaux et locaux, les outils utilisés, les législations et réglementations internationales et nationales, les documents d'urbanisme, les montages financiers ainsi que l'étude de cas d'expériences internationales présentant une démarche et une stratégie efficaces qui se sont vues couronnées de succès. Ces dernières nous permettent d'élaborer une comparaison avec le cas de les villes historique en Algérie pour faire ressortir les insuffisances et ensuite donner des recommandations pour la sauvegarde de cette dernière.

2-5-Exemples d'intervention sur des villes historiques:

exemple 01:

Opération de revalorisation de certains sites de la médina de Rabat :

Sous l'effet de la pression démographique et du développement économique, l'espace urbain de la ville de Rabat a subi de profondes transformations ce qui a eu pour conséquence l'étalement démesuré de ses tissus et l'émergence de multiples disfonctionnements urbains.

Ceci a pénalisé son développement et a limité son rayonnement.

Sur le plan urbanistique, l'agglomération de Rabat-salé a été dotée d'un schéma directeur d'aménagement urbain approuvé en 1995 qui a proposé des actions et des axes de développement majeurs.

Parmi les grandes actions à entreprendre :

a - Traitement des axes et des abords des remparts :

- Proposition pour traitement de l'axe Souika : Aménagement de places, création de parking et de jardin



Figure 2: traitement d'axe et des abords de rempart



Figure 3: proposition pour traitement d'axe Souika



Quelques aménagements des abords de la muraille de la médina

Figure 4: quelques aménagements de la muraille de la médina

b- Le traitement des grands axes de la médina :

- La réfection des façades.
- le revêtement des sols.
- l'embellissement des espaces publics.
- Le traitement des remparts par la création de places et d'espaces verts.



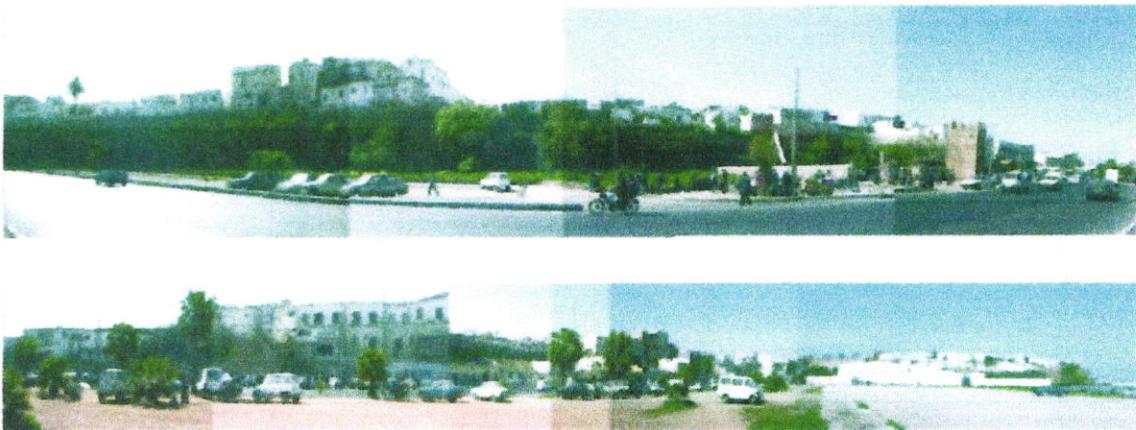
Figure5: Proposition de mise en valeur de l'axe G'za

c- Le réaménagement de la façade fluviale Diour Dbagh :

La proposition de revalorisation du mellah permettra de mettre en valeur cet endroit auquel la médina tourne le dos actuellement ce qui en fait un site délabré et accueillant des activités banales. Pourtant sa façade sur l'embouchure du Bouregreg et sa vue imprenable peut en faire le joyau de cette médina au passé riche.

il est proposé de prévoir au niveau de l'espace stratégique des anciennes tanneries l'implantation d'un hôtel de standing, attenant à une place pouvant accueillir des activités d'animation culturelle tout le long de l'année.

En outre, il est proposé de créer un projet urbain sur le site de l'ancien terminus devant Bab Chellah.



Vues panoramique de la façade fluviale de la médina

Figure 6: vues panoramiques de la façade fluviale de la médina

Couverture de la vois ferrée :

La traversée du chemin de fer entre le centre ville et l'Agdal constitue une fracture physique entre les tissus, engendrant ainsi une coupure spatiale qui se transforme avec le temps en rupture urbaine et sociale entre les tissus.



Figure 7 : La première partie du tronçon intra-muros à couvrir en partie



Figure 8: Le deuxième tronçon au niveau du bas Agdal où les immeubles résidentiels en R+4 sont omniprésents.

Principaux objectifs du projet :

- Pallier les dysfonctionnements de mobilité et de discontinuité urbaines engendrées par la traversée du chemin de fer en assurant une liaison physique fonctionnelle et paysagère entre les tissus situés de part et d'autre de la voie ferrée et entre le centre ville et l'Agdal ;
- Injecter des équipements et des centres d'activités urbains en vue d'étoffer l'infrastructure existante et de combler le manque ressenti à ce niveau ;
- Réconcilier les citoyens avec la ville en leur permettant de se réapproprier l'espace public et ce, en créant des allées vertes et des chemins piétons ponctués de placettes susceptibles de renforcer les lieux sociaux et d'agrémenter les différents tissus urbains ;

Séquence Intra-muros :

- Création d'un centre d'affaires : le tronçon couvert en partie tout en dégagant une zone de recul destiné à accueillir un pôle d'affaire regroupant des immeubles bureaux, un hôtel de luxe

Séquence Extra-muros :

- Création d'équipements culturels et d'animation (Cinéma, galerie d'art, centre commerciale)



Vue plongeante sur le pôle d'affaires. On remarquera à droite le palais Tazi.

Figure 9: vue plongeante sur le pôle d'affaire



Ci dessus une vue depuis l'avenue de la Victoire sur les équipements d'animation proposés pour la 2^{ème} partie du 1^{er} tronçon

Figure 10: vue depuis l'avenue de la victoire

2-6-La relation entre la ville et le port

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes portuaires à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt du a une remise en question d'une conception classique et figée de la ville –portuaire.

Le discours sur la ville méditerranéenne se développe essentiellement en termes d'histoires et de géographie, d'architecture ou d'urbanisme, de flux maritimes et de villes portuaires.

La relation entre le centre ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat.

Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de l'intervention sur centres villes portuaires. La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact.

Alors, une opération d'intervention sur centre pourrait préconiser la conquête des friches urbaines, portuaires et industrielles et développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port.

2-6-1-Les éléments d'une ville portuaire:

Une ville- portuaire associe trois éléments :

- Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.
- Des activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie et au littoral.
- La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités et où les rapports entre les trois sont d'ordre fonctionnels, spatiaux, humains et variables, et s'organisent dans l'espace d'une manière complémentaire et parfois conflictuelle.

2-2-La ville portuaire :

Il faut distinguer les villes côtières d'une manière générale et les véritables villes portuaires. Dans les premières, les ports ont été souvent bâtis par nécessité, alors que dans les villes portuaires ; ils sont apparus de façon tout à fait naturelle. Les uns restent presque toujours des jetées pour l'embarquement et le débarquement ou l'ancrage, les autres deviennent des espaces particuliers, parfois des mondes.

Les villes portuaires méditerranéennes ont eu leur évolution ; perdant ou retrouvant unité ou cohérence dans le présent ou dans le passé, leur splendeur et de façon également évidente, leurs éclipses en portent les cicatrices.

Certaines villes, surtout sur la rive sud, ne sont pas nées par suite d'une maturation du rapport production/ démographie mais en raison d'une situation conjoncturelle presque aléatoire, inattendue.

Le découpage de la ville et du port et ses conséquences sur l'organisation spatiale; s'expliquent par la nécessité pour le port de s'adapter aux nouvelles exigences de l'économie.

Le port doit rester adapté à sa fonction, sinon, il perd de sa compétitivité ce qui a entraîné:

-La constitution de ports en eaux profondes accessibles aux gros porteurs, ou de ports à sec.

-Constitution de terminaux minéraliers, pétroliers, gazier ou pour conteneurs

-Construction de zone industrielle portuaire exigeant de l'espace pour l'activité usinière et des surfaces de stockage

Ainsi, on observe, un glissement des activités portuaires le long du front de mer et la constitution de «water-front» portuaire.

2-6-3-L'alliance ville/port :

La naissance de deux ensembles autonomes aux dynamiques spatiales concurrentiels dans le temps, les places portuaires étaient celle de la ville pour ses armateurs, négociants, financiers, aujourd'hui; la ville n'est plus l'élément moteur du développement portuaire.

Cela a pour conséquence un partage des rôles entre le port responsable de son économie et la ville de son développement, là aussi la ville et le port ont des logiques spatiales différentes, le port valorisant ses terrains et préservant ses réserves, foncières, la ville favorisant sa propre extension sur tout terrain disponible

Problème de communication interne; il faut préciser que la ville portuaire ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés, la ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose un équilibre, une ambiance et un sentiment d'appartenance.

Le port est un lieu de cristallisation urbaine; la ville draine les richesses du territoire à l'exportation, son action de redistribution s'étend à l'ensemble du territoire; un réseau de transport converge vers la ville

La ville et son port développent un rôle industriel très important, avec le complexe des hydrocarbures, et d'autres industries, et développent également de plus en plus un pôle tertiaire conséquent, avec le domaine , le transit, les télécommunications, les services para-portuaires: paquetage, étiquetage, logistique.

Le port est un lieu de cristallisation urbaine; la ville draine les richesses du territoire à l'exportation, son action de redistribution s'étend à l'ensemble du territoire; un réseau de transport converge vers la ville

La ville et son port développent un rôle industriel très important, avec le complexe des hydrocarbures, et d'autres industries, et développent également de plus en plus un pôle tertiaire conséquent, avec le domaine , le transit, les télécommunications, les services para-portuaires: paquetage, étiquetage, logistique.

«La ville portuaire est peuplée du bruit des cargos appareillant et des paquebots aux sirènes hurlantes, par des odeurs de calfatage et d'épices, par la silhouette puissante des dockers sous les filets et des marins reprenant contact avec le sol des ruelles. Il est coloré de visions paysagères, celle des grues se découpant sur le ciel, des bassins luisants, des façades de maisons alignées droit sur le port»... 1

Cette image est nourrie pour la plupart des gens, des visions d'hier et d'aujourd'hui ; des visions véhiculées par le cinéma, la photographie, le tourisme. La réalité contemporaine et plus encore les actions engagées qui visent demain, ont plus de difficultés à se frayer une place dans les subconscious nostalgiques. Pourtant l'enjeu d'aujourd'hui qui conditionne si fort la culture de demain, c'est bien d'appriivoiser, de réunir à l'existant, d'harmoniser les procédés et les techniques, les plus récentes, presque de toute l'humanité, entrent dans la représentation de la ville portuaire.

La ville portuaire incarne le rêve et le voyage et inspire le désir de nouveaux horizons, de nouveaux départs. Même si parfois, les lendemains déchantent. Cité marchande et d'échange, avant garde de l'empire colonial, territoire de migration et de métissage, théâtre des grandes mutations industrielles, terre de conquêtes sociales, la ville portuaire est plurielle. Un espace où la relation intime et féconde, s'est ensuite distendue, aujourd'hui, l'un et l'autre cherchent à se rapprocher, à se comprendre.

Les deux entités cohabitent activement; le port est devenu équipement d'une ville qui ne cesse de croître, ni tout à fait urbain, ni tout à fait marin, le port est un territoire de l'entre deux dont la singularité a nourri un imaginaire, puissant, brouillant étonnamment les rapports que cet outil économique entretient avec la réalité

Des on coté, la ville s'active à recomposer un lien visuel et paysager avec lamer et prône en cela une réconciliation avec son port. Il semblerait qu'en fait, les citadins n'aient accès qu'à une forme de décor portuaire, tandis que le port actif reste impénétrable.

Entre imaginaire et réalité, ville et port continuent de nouer des relations complexes sous le regard immuable de l'horizon marin.

Une attitude nouvelle, qui marque la société, elle est devenue de plus en plus hydrophile, on veut plus de bassins, d'eau, de lacs, de front de mer...etc.

Cette attirance de l'eau, nouvelle pour l'homme à l'échelle de l'humanité, fait pression sur les installations anciennes des ports pour libérer du foncier, le projet Euro Méditerranée à Marseille par exemple est emblématique. C'est la ville ou le port; l'enjeu pour les ports sera donc de développer une capacité à s'ouvrir aux nouveaux trafics afin de conserver une fonction économique et commerciale. Le port de Gènes a de gros problèmes car il est obligé de rester au centre ville, le port de Nice ne peut pas accueillir de gros paquebots car ses eaux sont trop profondes et on ne peut y construire de digue, l'imbrication donc entre port et ville reste à inventer.

La pluralité des milieux est la cause de multiples répercussions sur les relations entre la ville et le port, d'abord, il se pose un problème des limites géographiques, publiques et privées. Il convient donc de comprendre ce que relève de l'Etat, ou des collectivités territoriales, d'organismes parapublics et du privé.

Dans ce cadre, la définition et la compréhension du rôle de chaque groupere présentatif est une nécessité.

De l'Antiquité à nos jours, les transformations sont constantes: elles trouvent un écho non seulement dans les synergies entre ces divers acteurs mais aussi dans le travail lui-même.

Le mot port représente également l'espace où sont déchargés et rechargés les navires, hors de cette définition des plus sèches, la littérature y voit une ouverture sur le voyage et le rêve.

Conclusion:

A ce titre les réalités portuaires ne sauraient être appréhendées sans leur environnement, le plus souvent urbaine.

Pour cela, il est nécessaire de définir l'identité des villes portuaires. En premier chef, l'importance du site est primordial, sa place dans le maillage régional, national, ou international joue un rôle dans son évolution compliquée par les facteurs historiques et les besoins économiques.

Humainement, le port est un pôle démographique, sa croissance et son industrialisation attirent les populations, voisines source d'exode rurale mais aussi un lieu de destination pour les populations étrangères et coloniales.

Cette affluence de partout a des conséquences sur l'urbanisme et l'établissement d'une sociologie spécifique conduisant à la cohérence d'une culture, d'une identité commune et intégrée.

2-6-3-mémoire consulté:

Thème : quelle projet urbain pour un retour de la ville a la mer (cas d' étude SKIKDA)

Mémoire de magistère : option ville et projet urbain

Présenter par : Mr HADEF RACHID promo 2008

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture ou plutôt conflit ou relation conflictuelle ou encore des moments de tension, qui se sont traduits spatialement et socialement et se sont manifestés d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socioéconomiques.

Le sujet sera abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec la mer, ainsi qu'avec les deux autres entités distinctes à savoir: port et industrie et les incidences de ces différents rapports sur à la fois la façade maritime voire le littoral et le centre ville constitué par le noyau historique de la ville, ainsi que les zones urbano-portuaires qui seront traitées comme suit:

L'évolution spacio-temporelle

il a interrogé la ville sur son évolution spatiale, à travers des lectures différentes, à travers les actions de politique urbaine appliquées tous le long de cette évolution par des instruments d'urbanisme et leurs apports surtout en matière d'aménagement de ces zones d'inter connexion qui sont les friches portuaires, le littoral et le centre historique.

Les rapports socio-identitaires

Il a été étudié les rapports de la société et la nature de fréquentation et d'usage de ces zones pour mettre au jour le degré d'intégration de la mer, et du port dans l'imagination et les mœurs d'une population qu'elle soit usagère ou passagère et de dégager l'image renvoyée par la ville portuaire. Une étape qui requiert une lecture de récits, de témoignages historiques ou contemporains et parfois. Même nostalgique et pittoresques en relation avec l'imaginaire collectif de la population, nous allons interroger également des acteurs influents de la ville tels que les différentes associations de la mer, d'écologie etc.

L'aspect et le rôle des acteurs sur l'environnement

aborder l'environnement physique en étudiant le site et ses difficultés ses handicaps et ses atouts, le potentiel des espaces libres et libérables et quels rapports entretiennent les différents acteurs sur ces espaces.

exploiter les différentes cartes et plans du plan d'aménagement de la ville; les différents rapports et projets des secteurs en relation avec les espaces de notre aire d'étude ; nous allons également établir des reportages et constats sur terrain.

Etude théorique de cas

consacrer notre étude théorique à la manière dont les villes littorales ont évolué à Travers le monde. Le cas de la ville Le Havre est très significatif dans notre démarche surtout dans la genèse du conflit et les solutions préconisées pour un véritable retour de la ville vers la mer. Nous allons étudier sur tout la démarche suivie pour atteindre la notion de ville port et des projets élaborés et réalisés à cet effet. Sans pour autant négliger certaines expériences similaires à travers des villes méditerranéennes.

L'ensemble des enseignements, conclusions tirées par comparaison, par déduction ou par extrapolation de cette première partie analytique et dialectique, nous l'exploiterons pour déterminer

les fragilités; les enjeux majeurs; ainsi que les actions à prévoir en conformité avec les objectifs à atteindre.

Il ne s'agira nullement de proposer des plans d'urbanisme ou une quelconque composition urbaine mais uniquement des schémas de principes et d'orientation avec proposition de montage d'un projet global avec le fondement d'un partage de pouvoir et d'une gestion nouvelle et comme

une par des acteurs multiples dont les principaux sont:

la communauté urbaine, le port et l'industrie, dans un cadre de concertation entre désormais ce qui va être la ville-port et la population.

Ce projet urbain va déterminer une nouvelle manière d'aborder la notion de la ville-port et d'ouverture de la ville sur la mer.

Conclusion :

Plus de confort, plus d'espace, plus d'aération, plus de verdure, plus de communication, plus de rencontre et plus de contact, tels seront les thèmes que les projets urbains auront à marquer la ville et son littoral le long des années à venir, avec comme outils: une nouvelle gouvernance urbaine, une nouvelle concertation, une nouvelle négociation, une nouvelle participation citoyenne. Tout en insérant cette production urbaine dans la durabilité, et le souci de développement économique local, régional et national. Mais tout cela ne peut se faire sans une réelle volonté politique qui à défaut d'une volonté populaire, reste l'unique leitmotiv pour déclencher tout le processus d'ouverture de la ville sur la mer.

2-6-4- exemple : La ville de Lisbonne:

Lisbonne ville portuaire antique, la plus grande ville et la capitale du Portugal, elle sera choisie pour accueillir l'exposition universelle de 1998 sous le thème de « *les océans, un patrimoine pour le futur* », un événement si important qu'il nécessitera toute une transformation morphologique d'une ville souffrante de multiples problèmes et déficit à cause d'un clivage ville/port cruel et d'un port pollué et voué à l'abandon depuis les années 1970..... 1

Un événement qui nécessite dans sa programmation un arsenal de nouveaux équipements et de bâtiments et surtout une nouvelle image moderne et digne d'une ville 'internationale'. Un ensemble d'exigences et de besoins dont la ville ne dispose pas. Il va relancer la dynamique urbaine de la ville en stagnation.... 2

L'EXPO 98 devient un véritable détonateur pour une opération revitalisation du front de mer pour la ville et le port de Lisbonne, car le plan directeur appelé (Plan Régional d'Aménagement du Territoire de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne) englobe une bonne partie de la ville afin d'assurer la cohérence de l'ensemble du port avec sa ville afin de reconnecter la ville avec la mer. À cet événement une société à capitaux publics est créée sous le nom Parque EXPO 98' et sera chargée du projet de réaménagement.....3

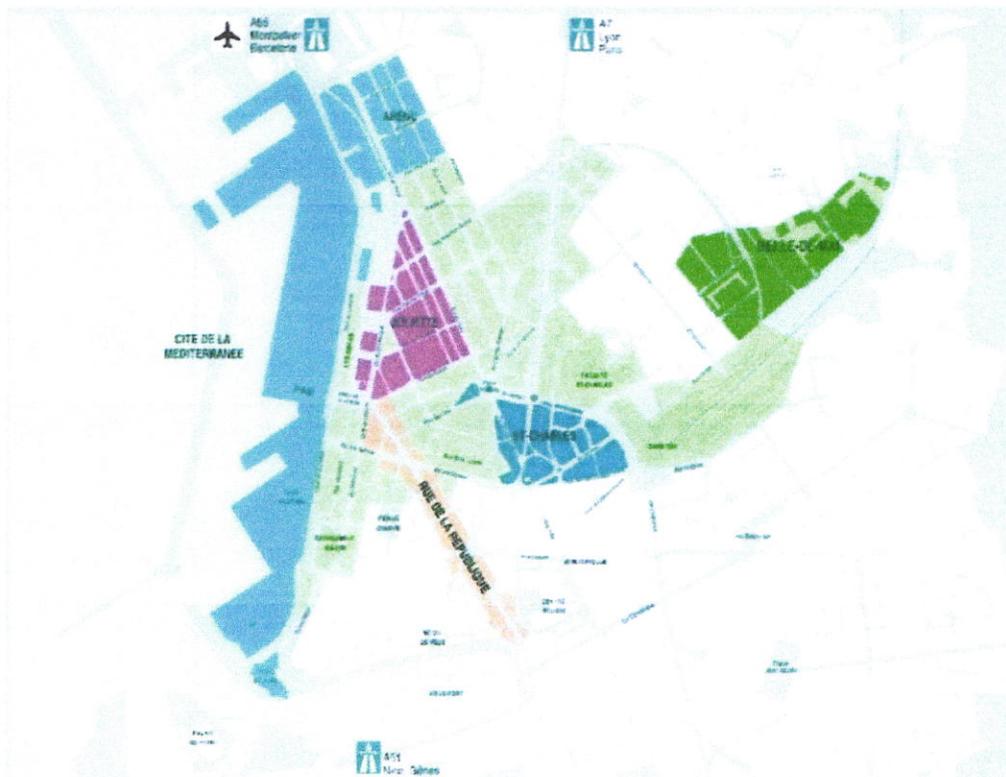


Figure 11: vue sur le front de mer de lisbonne

1 <http://www.photaki.fr>

2 <http://www.photaki.fr>

3 AOUISSI Khalil Bachir, *Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger, Mémoire de Magister, 2013, P 59.*

4 *Idem, P 60.*

L'objectif de cette opération de « revitalisation du front de mer » :

La société Parque EXPO a fixé un objectif : réaménager l'ancienne ZIP non seulement pour l'évènement de l'exposition universelle mais également pour répondre aux besoins et aux déficits de la ville de Lisbonne, pour atteindre cela un ensemble d'objectif sera souligné pour le réaménagement *waterfront* :(1)

-Donner une image forte moderne pour la ville non seulement pour revaloriser la ville qui est considérée comme la capitale atlantique de l'Europe.

-Rééquilibrer la ville, car sa partie Est s'avère pauvre par rapport à l'Ouest qui est plus développée (la présence de l'ancienne ZIP considérée jusque-là répulsive).

-Repousser l'économie locale et la tertiarisation de la ville.

-Couvrir les insuffisances et répondre aux besoins de la ville en termes de logements d'équipements et d'infrastructures.

-Rendre la ville plus durable en fixant un certain nombre d'exigences d'équité sociale de mixité fonctionnelle et de protection pour l'environnement.

Pour répondre aux besoins de la ville et de l'exposition deux types de réalisation seront distingués :

a. Pour l'exposition universelle (Réalisation temporaire):

Il s'agit de réalisations temporaires qui ont pour but de répondre aux besoins de la ville, il s'agit de :

Pavillon d'exposition transformé en foire internationale.

L'entrée principale de l'exposition transformée en centre commercial 'Vasco de Gamma'.

Ainsi que les autres pavillons sont transformés en musée, centre de congrès ou encore des équipements de loisir pour les habitants.....(2)

b. Pour la ville (Réalizations permanentes) :

leur objectif c'est de répondre aux besoins de la ville et atteindre les objectifs soulignés par Parque Expo, et cela par la réalisation des équipements dont la ville a besoin (équipements sanitaires, équipements scolaires, équipements de loisir, front d'eau) et des aires commerciales ainsi que le logement qui aura la tranche la plus importante du programme et cela par la réalisation de plus de 10.000 logements soit plus de 53% de la surface foncière réservée au projet (340ha).....(3) D'autres infrastructures à une échelle métropolitaine seront réalisées à l'instar du pont de Vasco de Gama considéré comme le pont le plus long en Europe, ou la gare multimodale de l'Orient l'œuvre de l'architecte Santiago CALATRAVA.

1 AUCAME, 2008. *Euroméditerranée à Marseille (en ligne)*. Disponible sur :

http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pdf. (Consulté le 12/05/2015).

2 AOUISSI Khalil Bachir, *Le Clivage ville/port : Le cas d'Alger*, Mémoire de Magister, 2013, P 61.

3 www.parqueexpo.pt.

Figure 12:L'état ancien



Figure 13:La nouvelle proposition



Synthèse:

Lisbonne et grâce à son opération *waterfront* profite de son image moderne et sa qualité prospère, aujourd'hui Lisbonne compte 18 millions de touristes par an, un chiffre qui la rend suffisamment attractive et compétitive dans le cercle des villes internationales. Aujourd'hui 340ha sont récupérés par la ville en front d'eau, la ville compte 25.000 nouveaux habitants, 10.000 logements et plus de 50.000 nouveaux emplois (Parque EXPO. 2012)....3, la recomposition ville-port a porté ses fruits pour Lisbonne qui est devenue un bon exemple de la métropole portuaire européenne, et elle fait épreuve de bon exemple d'urbanisation durable.....4

4 *Idem*, P 62.

CHAPITRE 3: CAS D'ÉTUDE

3-1- Présentation de cas d'étude la ville de dellys

3-1-1- Choix du cas d'étude :

Dellys est une ville côtière, méditerranéenne.

L'ensemble urbain évolue dans un cadre naturel agréable; la ville s'étire entre la montagne de Bouarbi et la mer. Administrativement, Dellys abrite le chef-lieu de la Daïra du même nom.

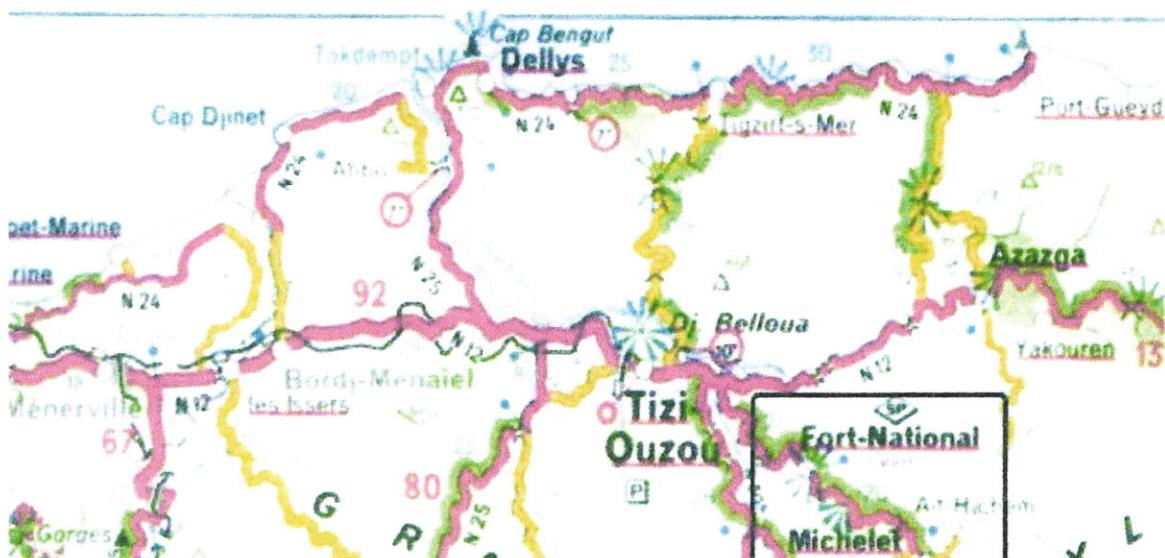
Dellys, de par sa situation géomorphologique est un noyau urbain régional qui a de tout temps servi de lieu d'échange. Son port et sa proximité d'un grand cours d'eau (voie de pénétration à l'arrière pays) ont joué un rôle important dans son développement depuis l'antiquité.

3-1-2- Situation géographiques :

La commune de Dellys se trouve à la limite Est de la wilaya de Boumerdes, ville côtière située à 160 M Est de la capitale, massif montagneux pénétrant la mer et formant un cap, ce qui lui confère le statut de ville occupant un espace stratégique.

Issu du dernier découpage administratif de 1984, elle occupe le statut de chef-lieu de daïra et compte les trois communes suivantes :

- Dellys
- Afir
- Benchoud



3-1-3-La ville est limitée par :

- au Nord : la mer méditerranéenne.
- au Sud : la commune de Benchoud.
- à l'Est: Oued Ouybay.
- à l'Ouest: Oued sebaou.

3-1-4- Accessibilité:

L'accessibilité à la commune de Dellys se fait grâce à un réseau routier satisfaisant à savoir :
La route nationale rn 24 qui relie la commune de Dellys à Alger et Boumerdes du côté ouest ainsi qu'à Tizirt et Bejaia du côté est.

La route nationale rn 25 qui relie Dellys à Naciria, Tizi-Ouzou et Bouira du côté ouest.

Le chemin de wilaya Cw 154 qui relie dellys à l'arrière-pays.

Le port de commerce et de pêche qui lui permet une relation par voie maritime

3-1-5-Données géomorphologiques et climatiques:

3-5-1-Sismicité:

Classée ZONE III, selon le (RPA) règles parasismiques due à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaine et euro-asiatique.

3-5-2-Hydrographie:

la région de Dellys est entourée par la mer au nord, et par deux oueds.

L'oued Sebaou du côté ouest et à l'est l'oued Oubey faisant parti d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

3-5-3-Ensoleillement :

Comme toute ville côtière de la rive sud du bassin méditerranéen, Dellys bénéficie d'un ensoleillement optimal.

3-1-6-Contexte socio-démographique :

Selon le PGPH (1998-2008), le taux d'accroissement de la population a augmenté progressivement en passant de 1,15 à 1,6 dont plus de la moitié est concentrée au niveau du chef lieu soit (69,25%).

3-1-7-Contexte socio-économique :

Le caractère économique de la ville réside dans la pêche, l'agriculture et le commerce. Cela n'est pas suffisant pour répondre aux exigences économiques d'une ville occupant le statut de chef lieu, à cause du déséquilibre très ressenti, notamment le déplacement des habitants à la recherche de travail surtout au niveau de la capitale.

Definition selon Caniggia :

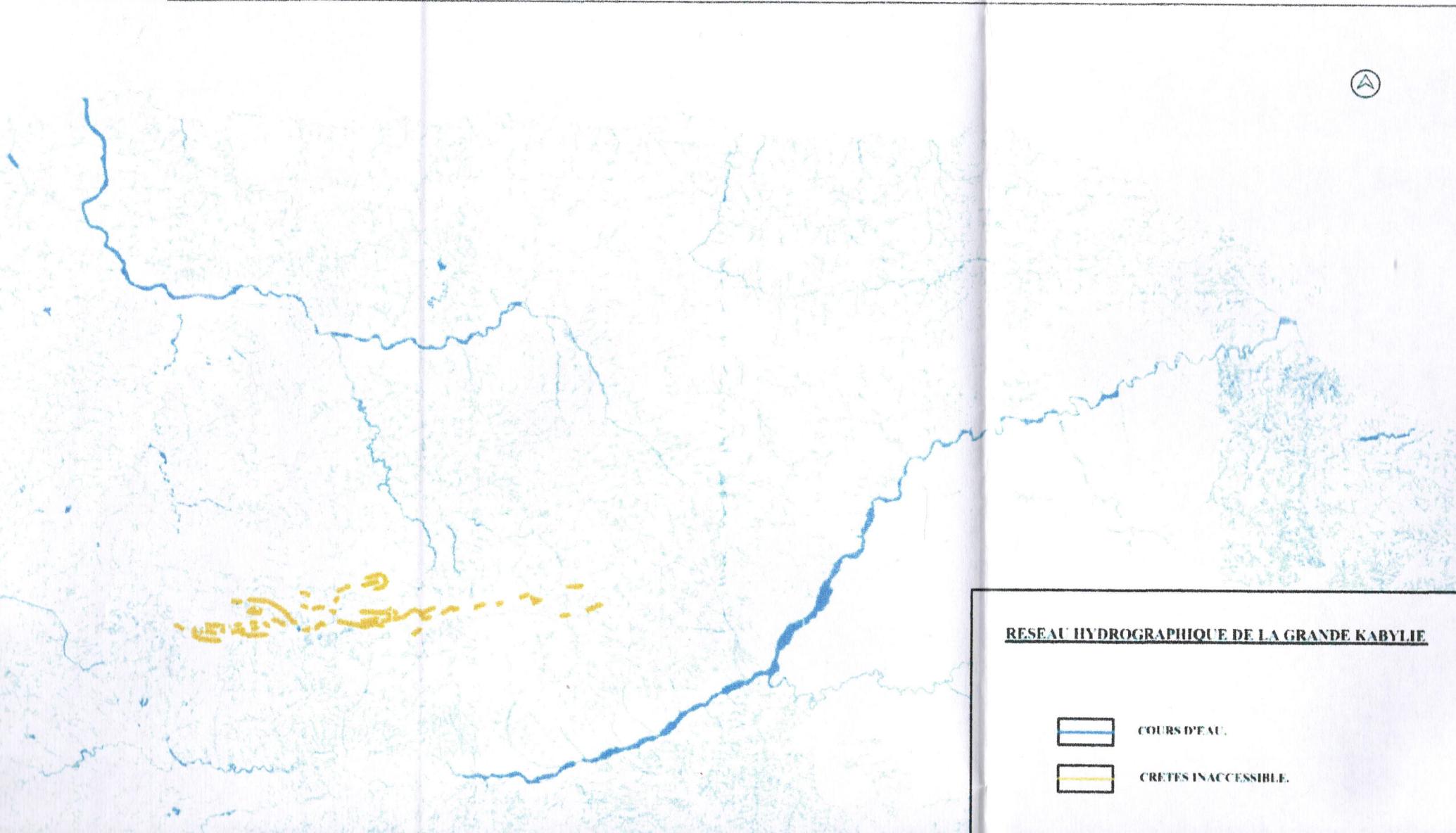
La notion du territoire est certainement la plus vaste parce qu'elle n'implique pas les structures véritablement bâtis car il possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise des autres lieux.

Examiner un territoire implique atteindre le moment de compréhension de l'ensemble structural le plus représentatif que l'homme met en œuvre dans l'aménagement de ce dernier.

L'occupation du territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre cycles (implantation, consolidation, récupération, restructuration).

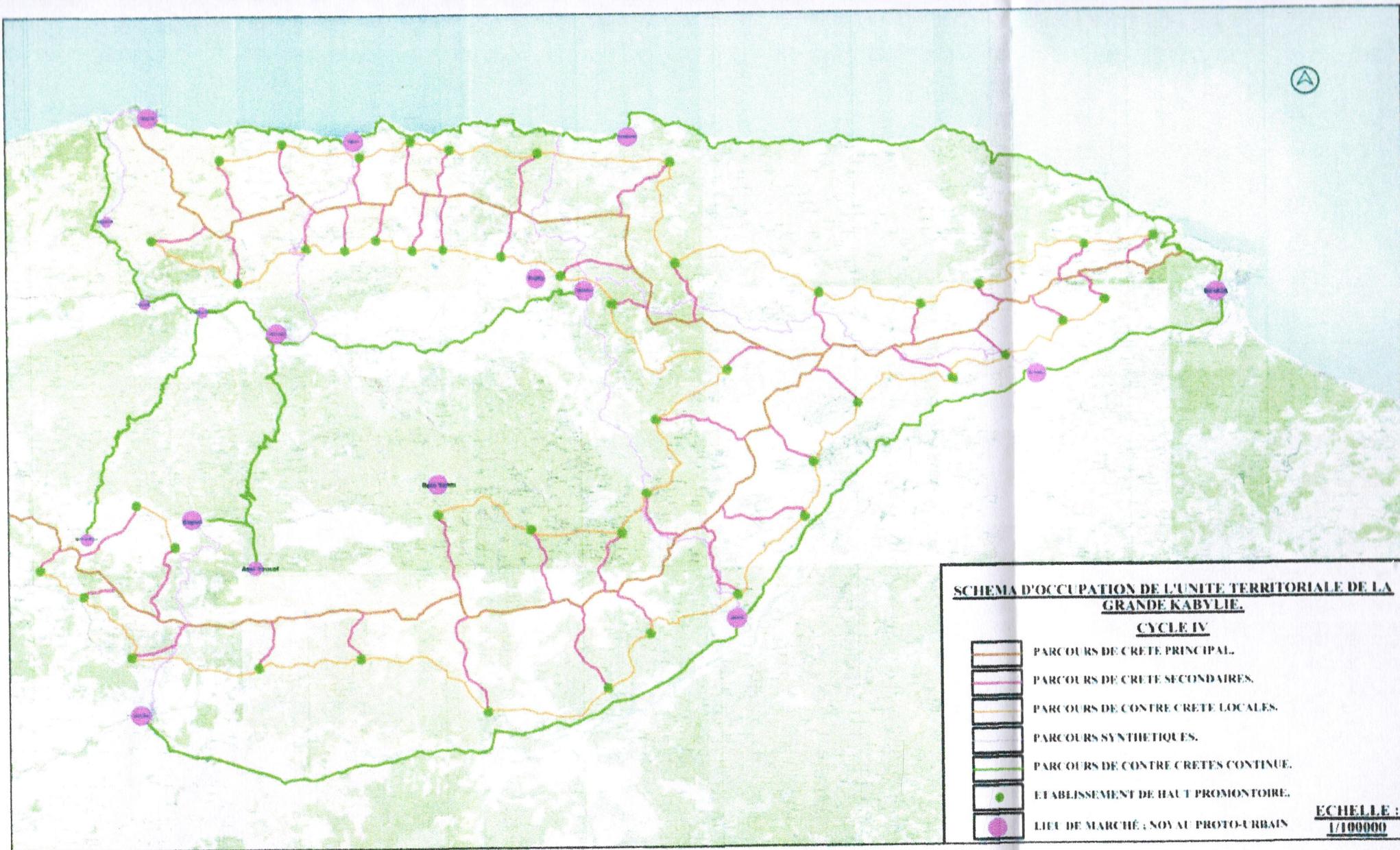
-2-1-1-Structure morphologique du relief à l'échelle de la Kabylie:

/ réseaux hydrographie de la grande kabylie :



Réseau hydrographique de la grande Kabylie:

On peut voir à travers différents cours d'eau, oueds qui se trouvent de la Kabylie tel que oued Soummam, et oued Oued. Cette carte nous offre une lecture de la structure du territoire afin de définir les territoires principaux.



la première stru
correspondant à la lign
Dans cette phase, le
parcouru en hauteur.
raisons de sécurité. L
trouvant au sud-ouest.

2ème cycle : (la conso

Apparition des pre
sur les hauts promon
maîtrise de l'agricultu
La localisation de l'é
promontoire se fait
parcours de crête et c
d'eau afin de consac
eaux exclusivement ve

3ème cycle: (récupér

Apparition des lieux
proto-urbains) loc
proximité d'un groupe
uniquement agricole e
d'échanges, sont judic
équidistance des étal
cette phase, on assiste
parcours de contre crê

4ème cycle : (restruc

Apparition des gran
comme lieu de m
plusieurs
marchés élémentair
parcours longeant les
ceux
reliant les centres v
deux versants opposés
montagneux. créatio
crête continue et des p

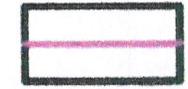


SCHEMA
D'OCCUPATION DE
L'UNITE
TERRITORIALE DE LA
REGION DE DELLYS.

CYCLE IV



PARCOURS DE CRETE PRINCIPAL.



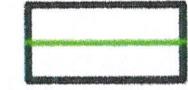
PARCOURS DE CRETE SECONDAIRES.



PARCOURS DE CONTRE CRETE LOCALES.



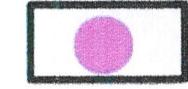
PARCOURS SYNTHETIQUES.



PARCOURS DE CONTRE CRETES CONTINUE.



ETABLISSEMENT DE HAUT PROMONTOIRE.



LIEU DE MARCHÉ ; NOYAU PROTO-URBAIN

ECHELLE :

1/50000



La première struct
 correspondant à la
 principale.

2ème cycle : (la consol
 Apparition des premie
 sur les hauts promont
 maîtrise de l'agriculture

3ème cycle : (récupér
 Apparition des lieux d
 proto-urbains), ainsi q
 parcours de contres crê

4ème cycle : (restruct
 Apparition des grands
 comme lieu de marché
 de parcours de contres
 des parcours synthétique

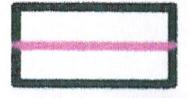


SCHEMA
D'OCCUPATION DE
L'UNITE
TERRITORIALE DE LA
CASBAH DE DELLYS.

CYCLE IV



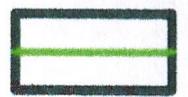
PARCOURS DE CRETE PRINCIPAL.



PARCOURS DE CRETE SECONDAIRES.



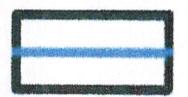
PARCOURS DE CONTRE CRETE LOCALES.



PARCOURS DE CONTRE CRETES CONTINUE.



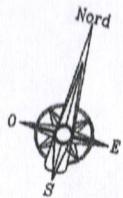
LIGNE DE CHANGEMENT DE PENTE.



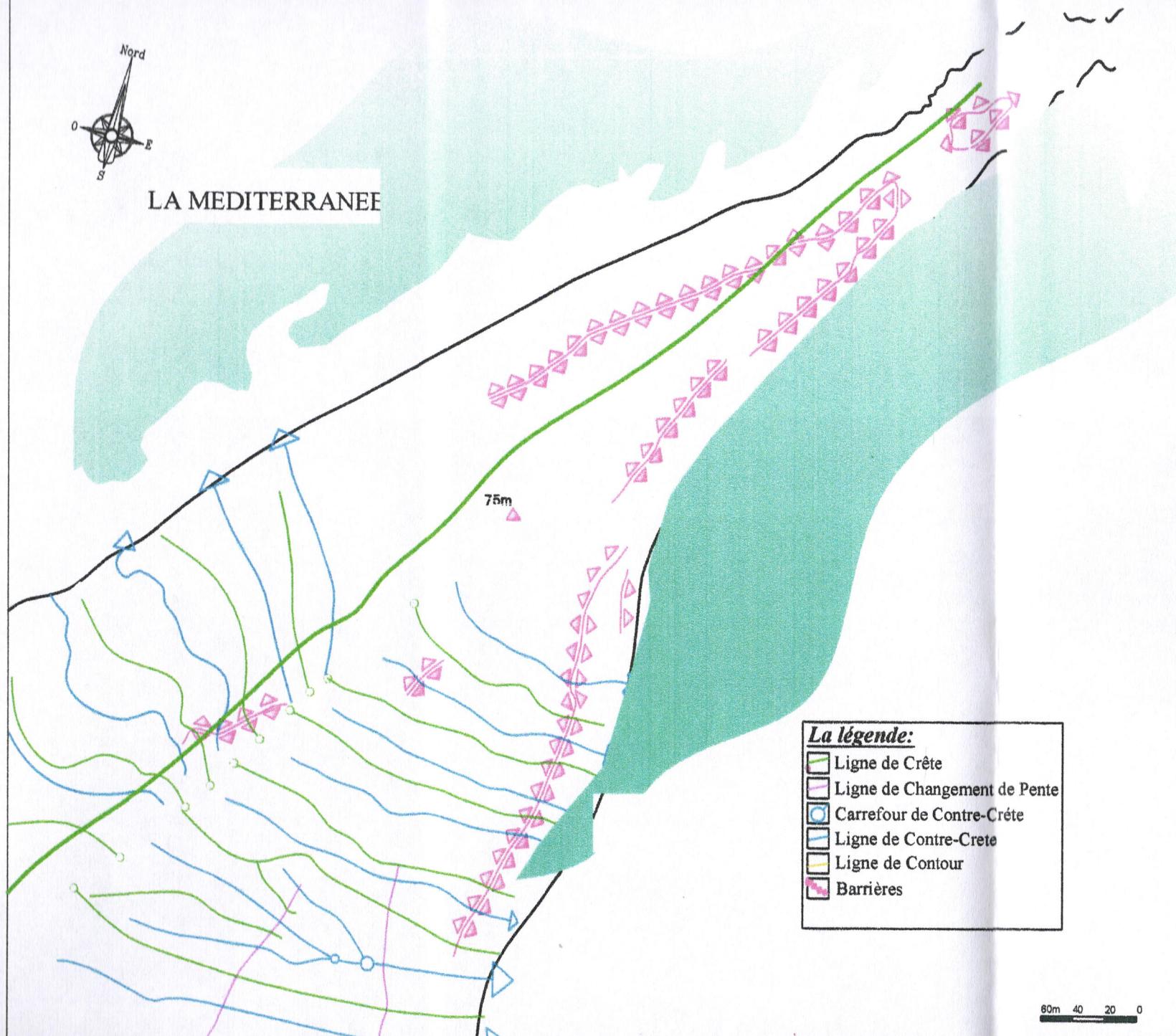
COURS D'EAU.

ECHELLE :

La forme péninsulaire d
facteur favorable à l'occ
de l'établissement. les ato
- son ouverture sur un
lointain.
- constitue un abri
navigation.
- la morphologie du site
bon abri contre les attaqu



LA MEDITERRANEE



- La légende:**
- Ligne de Crête
 - Ligne de Changement de Pente
 - Carrefour de Contre-Crête
 - Ligne de Contre-Crête
 - Ligne de Contour
 - Barrières

60m 40 20 0

A l'échelle du centre

le tissu urbain s'intègre à la
selon les unités hydrograph
des parcours de ruisselleme
parfois dotés de ralentisseu

Conclusion :

La lecture du processus de
différentes échelles nous a
meilleure connaissance du
Dellys qui sera indispensab
processus de formation et d
ville (historique de la ville)



Carte de la ville de Dellys 1845
La référence : cadastre de 1845

1- Etablissement originel :

Il s'agit de l'établissement qui fut à l'origine de l'installation des premières populations. Cette partie est caractérisée par un parcellaire irrégulier qui suit les courbes de niveau, l'établissement se trouve en amont des sources, notamment celle de Ain Salem et bénéficie d'une orientation favorable à l'ensoleillement et à la protection des vents dominants (Ouest et Nord-ouest).

2- Etablissement régulier antique :

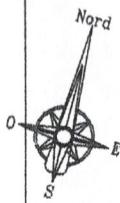
En connaissance des modes d'établissement romain et de leur ville planifiée, caractérisée par sa régularité orthogonale et la modularité de son rapport aux unités de mesures (pied romain) et l'orientation du *cardo maximus* ; cette zone, sur la partie de la Casbah allant de Ain Salem à la Mosquée El Islah. En effet le tissu urbain présente une régularité et un ordre orthogonal caractéristique des tissus planifiés antiques, même sur un site en pente tel que celui-ci.

3- Extension de la ville antique (dédoublage de la ville)

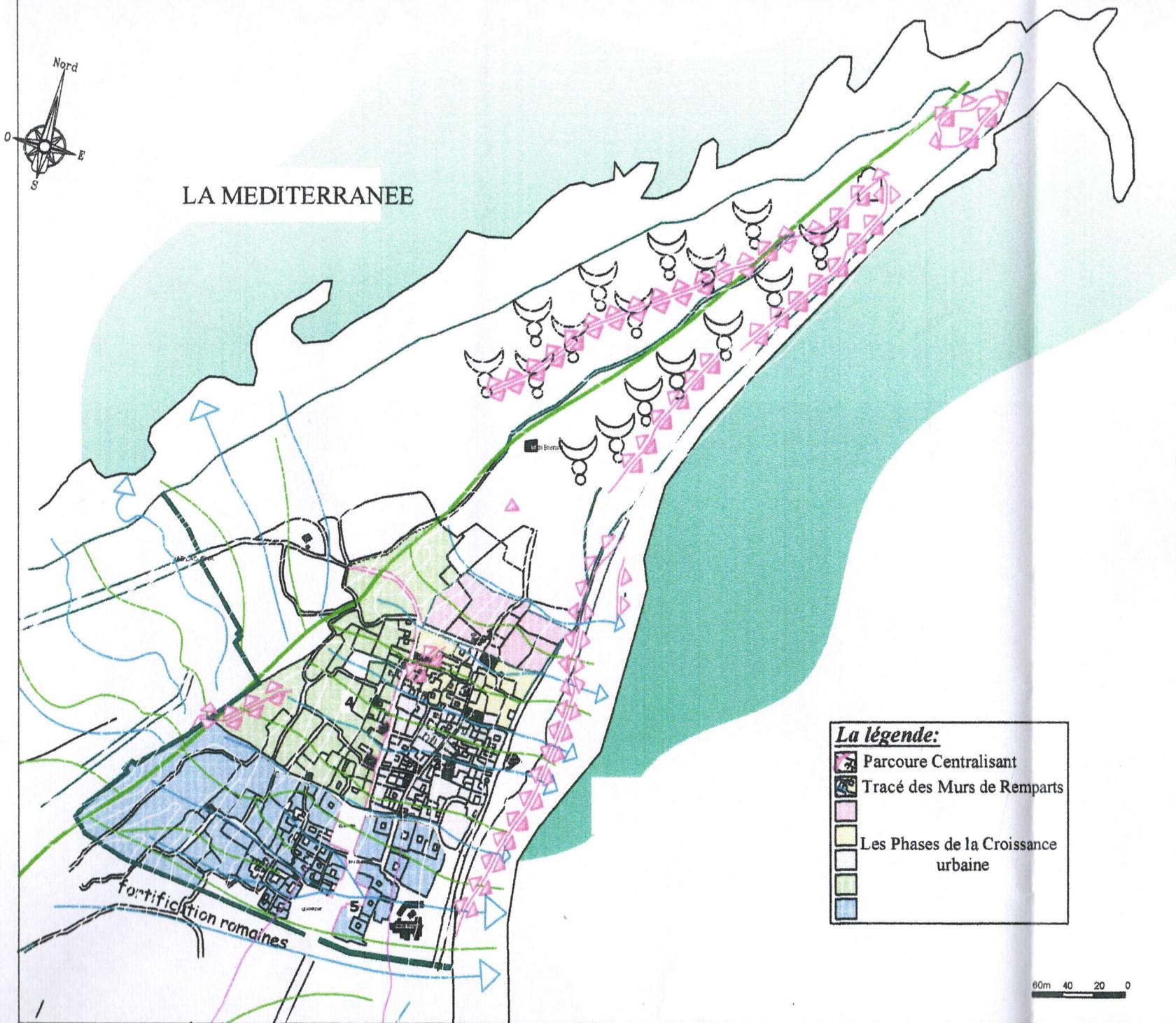
Une deuxième trame vient s'agréger à côté sud-est dotée d'une autre orientation et d'un lotissement (parcellaire), cette zone servait à accueillir le bâti spécial (équipements publics) attesté par le parcellaire de 1845 et l'existence d'une ruine d'une basilique sous l'ex-hôpital des jardins du génie.

4- Deuxième extension antique :

Le tissu spécialisé, toujours régi par une trame orthogonale cette extension révèle des formes variées en dimensions et orientations. Il s'agit d'après les dimensions importantes de cette extension et l'implantation sur un site favorable aux vents dominants qu'elle serait le lieu d'implantation du bâti spécial (thermes).



LA MEDITERRANEE



La légende:

-  Parcours Centralisant
-  Tracé des Murs de Remparts
-  Les Phases de la Croissance urbaine
- 
- 
- 

Période médiévale

Cette période est marquée par la réutilisation des tissus antiques et leur restructuration, responsable en grande partie de l'urbanisme actuel. Les murailles ont du être érigées sur différentes extensions de la ville, puis reconstructions, les tracés d'origine restent en partie à l'emplacement actuel, utilisé pour l'édification des bâtisses qui...

Phase 1 :

Notre hypothèse dessine la formation de l'établissement sur le bassin versant de la ligne de contre crête qui correspond à l'hydrographie urbaine la plus ancienne.

Phase 2 :

Dans cette phase le premier noyau urbain subit un dédoublement du côté sud, le second noyau urbain dont ces limites sont parallèles à la ligne de contre crête avec la première, parcourt centralisant.

Phase 3 :

De même manière le noyau urbain subit un dédoublement du côté sud vers un deuxième noyau urbain, ce qui correspond à une unité hydrographique, ces limites sont parallèles à la ligne de contre crête, ces deux noyaux sont reliés par un parcours centralisant.

Phase 4 :

Dans cette phase on suppose que les noyaux urbains dédoublent vers le sud, le parcours périphérique donne naissance à un second noyau urbain et le parcours centralisant devient le parcours centralisant.

Phase 5 :

En dernier lieu les noyaux urbains subissent un dédoublement du côté sud via le parcours périphérique, le parcours de dédoublement devient le parcours centralisant.



La légende:

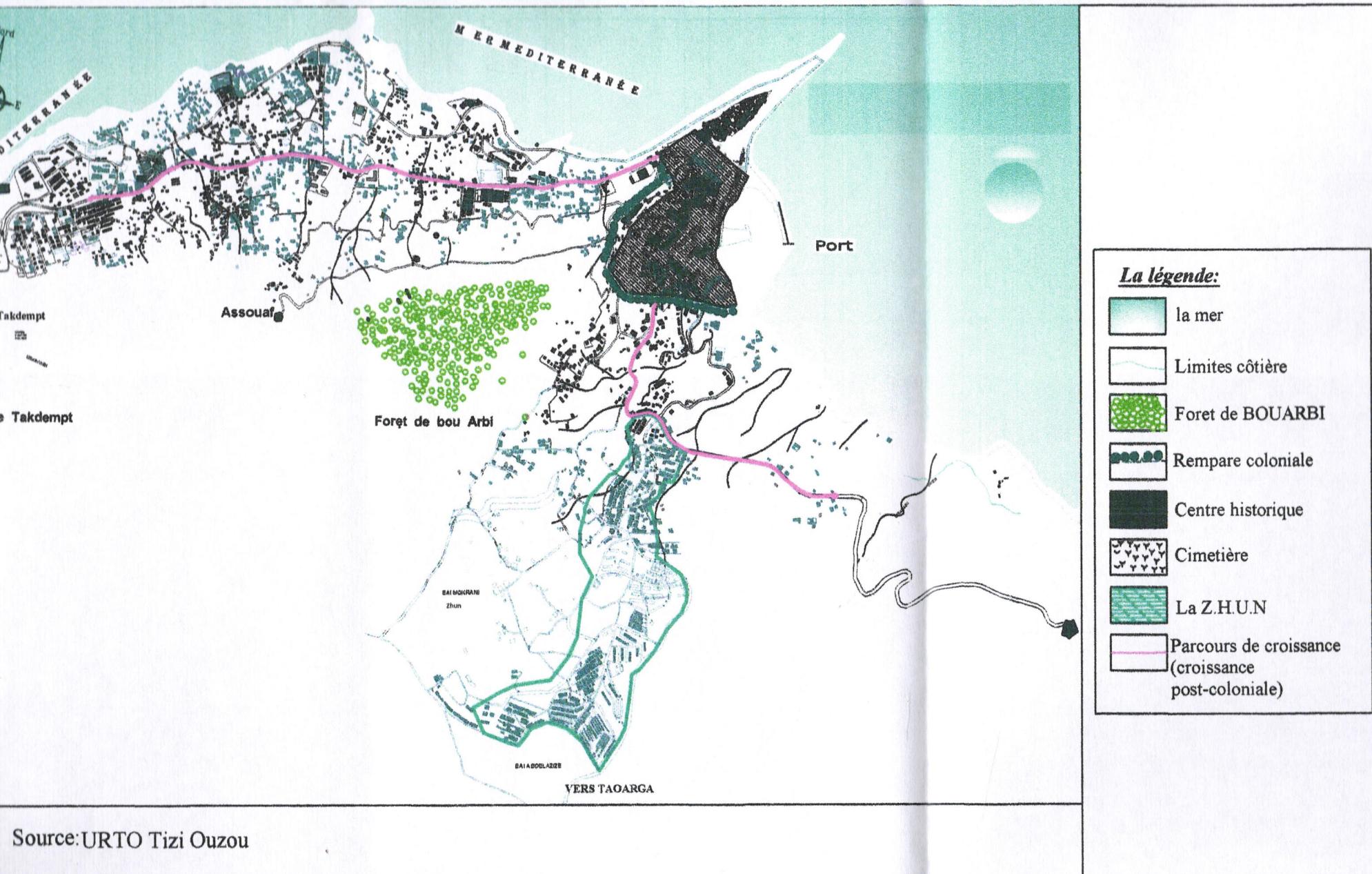
-  la mer
-  Limites côtière
-  Forêt de BOUARBI
-  Rempare coloniale
-  Centre historique
-  Cimetière

Source:URTO Tizi Ouzou

2ème phase: extra mu (1880-1922):

Création du lotissement colo
 le dédoublement de la ville vers
 limite de la ville casbah et qui c
 ancien rempart Ce dédoubleme
 historique va d'abord commen
 d'un nouveau rempart sur les t
 rempart romain.
 Ensuite vient s'inscrire dedans
 ou le tracé des parcellaire est
 contraire du tracé organique d
 dernier est caractérisé par :
 -la continuation la RN 24 com
 centralisant .
 -la création d'un parcours centr
 la ville européenne .
 -Remplacement de la grande m
 hôpital en1891 .
 -Elévation de forts sur les plus
 ville 1891 .
 -Création du lotissement colon
 projets militaires (casernement
 pour
 la colonie Européenne.
 -Elargissement de port 1922.
 -Phare de bengut 1881 .
 -Création de la voix ferroviaire

3/Derniere phase colo 1922-1962:

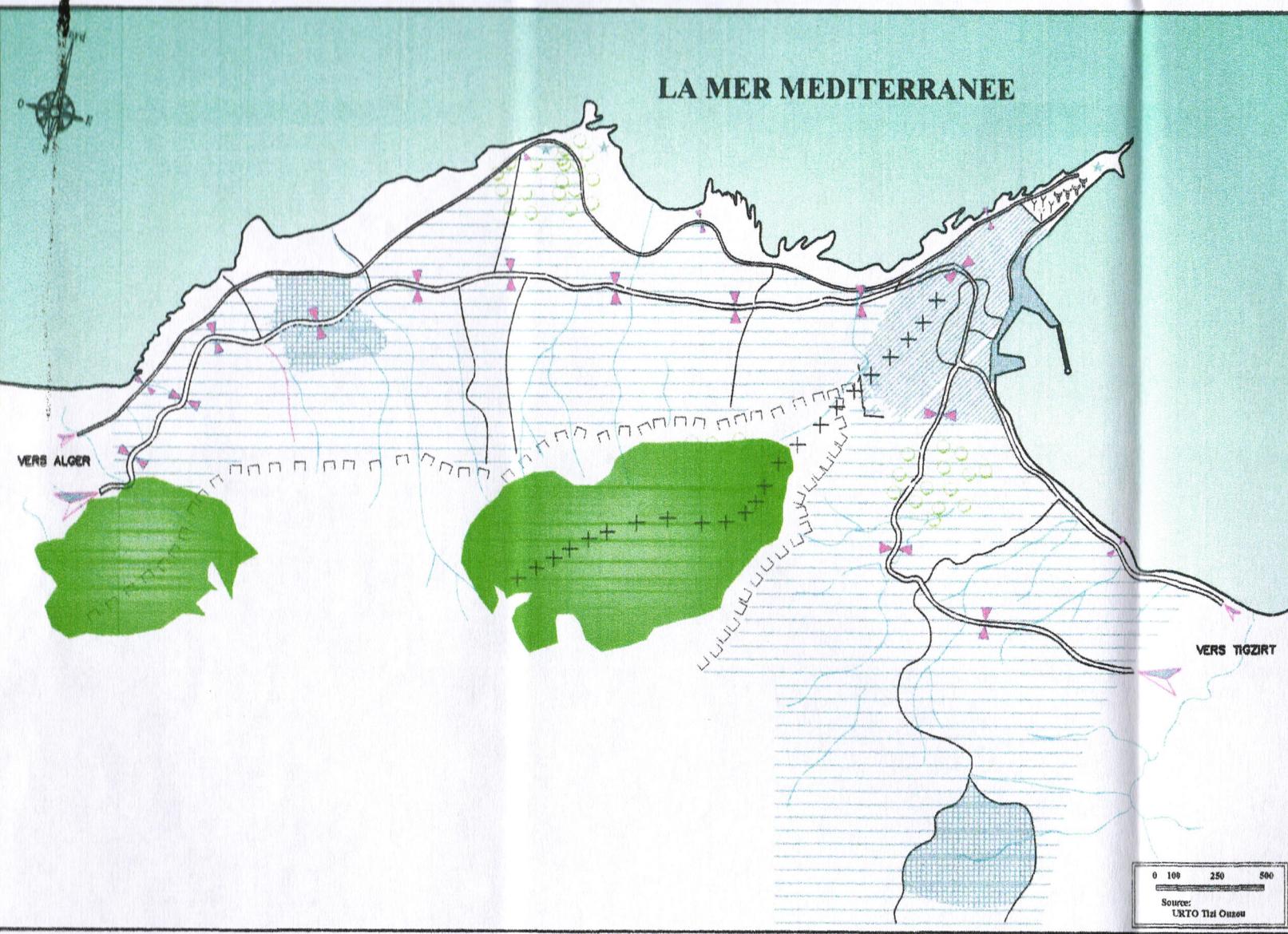


1er phase: 1962-2003:

- saturation de centre historique .
- Extension se fait particulièrement vers long du parcours et les voies de comm par des constructions anarchique sans Takdempt ,et vers le sud-est de la ville - l'apparition et l'application de la logiq zoning endommage la relation entre et la ville et sa structure historique .
- l'apparition de la nouvelle ville de Z.H boumerdes

2eme phase: 2003-2012:

- la ville s'étend dans tous les sens.
- la concentration des équipements le parcours territorial .
- extension vers le sud-est entre la Z.U.I centre historique.
- la ville a connu un séisme de forte ma causé beaucoup de dégâts . d'ou l'appar d'habitat spontané (chalets).



La légende:

ELEMENTS GENERATEURS DE CROISSANCE:

- LES REMPARDS
- LA LIGNE DE CRETE

LES ELEMENTS ORDONNATEURS

- LES PARCOURS MATRICES DE FORMATION URBAINE
- LES PARCOURS I
- LES PARCOURS DE CONSOLIDATION DE LA TRAME VIAIRE

LES OBSTACLES NATURELS

- LA CHAINE MONTAGNEUSE
- LA MER

OBSTACLES ARTIFICIELS

- LE CIMETIERE
- LA BANDE BOISEE

LA MORPHOLOGIE URBAINE

- PARTIE DE VILLE PREDETERMINEE
- CENTRE VILLE: PARTIE DE VILLE MORPHOLOGIQUEMENT RECONNAISSABLE (CROISSANCE HOMOGENE ET UNITAIRE) FAIT URBAIN(LA CASBAH)
- PARTIE DE VILLE DE FORMATION INDETERMINEE

Les modes de croissance de la ville de dellys :

- 1-croissance urbaine homogène ville intra-muros.
- 2-croissance indéterminée (fractale) correspond à la cité des jardins (RN24).
- 3-croissance prédéterminée : lotissements et de ZHUN BOUMEDAS.

Les éléments ordonnateurs de la croissance :

- Les parcours :
- Parcours matrice de la formation urbaine
 - Parcours de développement urbain littoral.
 - Parcours de consolidation de la trame viaire

Les poles de croissance:

- La ville intra-muros (la casbah coloniale).
- La ZHUN de Boumedas.
- Les lotissements.

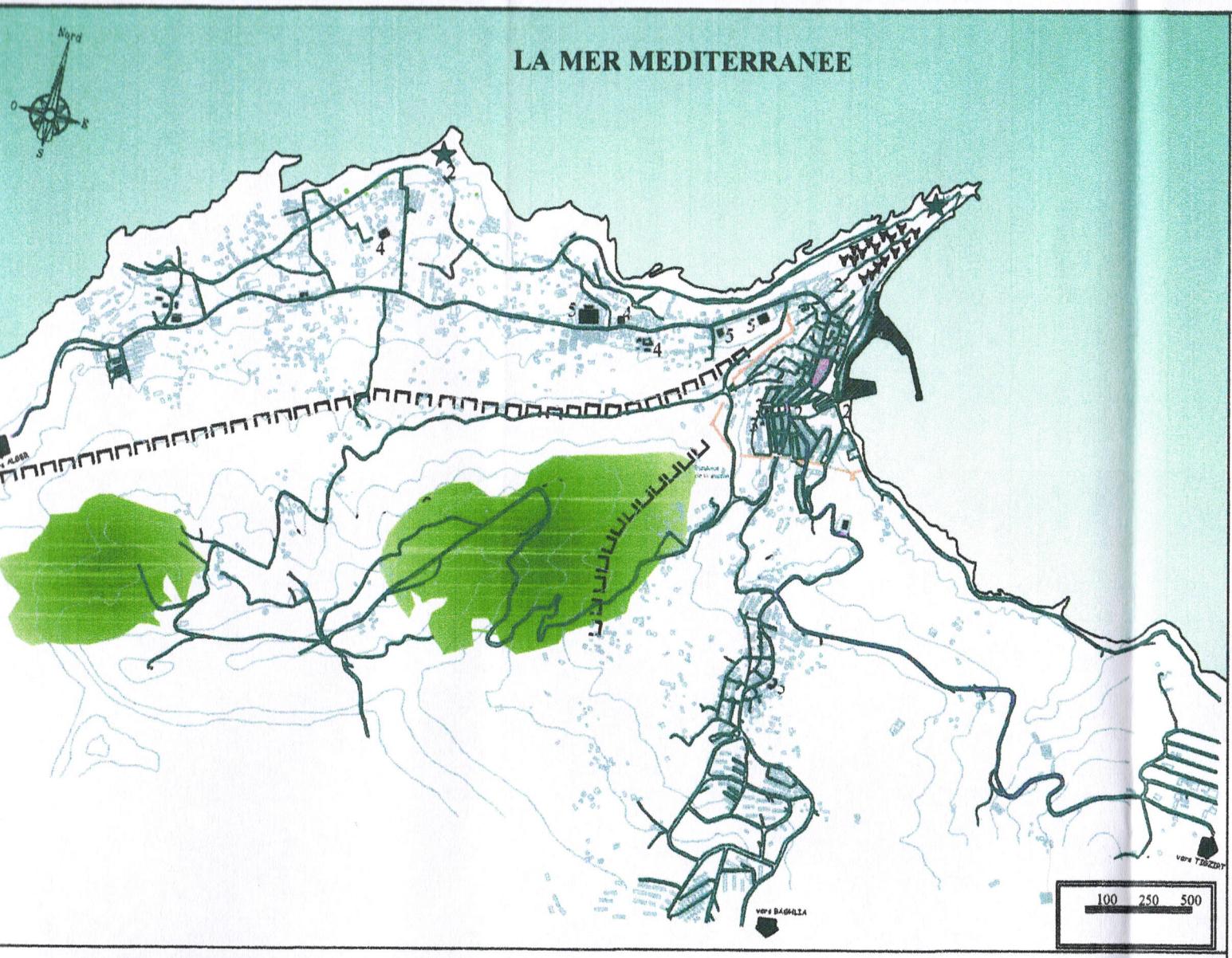
Les obstacles naturels:

- La chaîne montagneuse.
- La mer.
- La bande boisée.

Les obstacles artificiels:

- Le cimetière.
- Les remparts.

Source: URTO Tizi Ouzou



LA MER MEDITERRANEE

La légende:

Les éléments géomorphologiques a haute degré permanence:

- la mer méditerranéenne.
- massif montagneux
- ligne de rivage (plage rocheuse).

Les éléments a permanence urbanistique:

- Fait urbain Majeur à haut de degré de permanence Casbah.
- Les tracés urbains du tissu colonial.

Les éléments a permanence du cadre bâti:

- La mosquée : lieu de mémoire collective à haut degré de permanence
- L'hôpital militaire : lieu de mémoire à fort degré
- Le monument consacré de valeur historique à haut degré de permanence.
- La muraille : lieu de mémoire collective à haut degré de permanence.

Les éléments de permanence relationnelle:

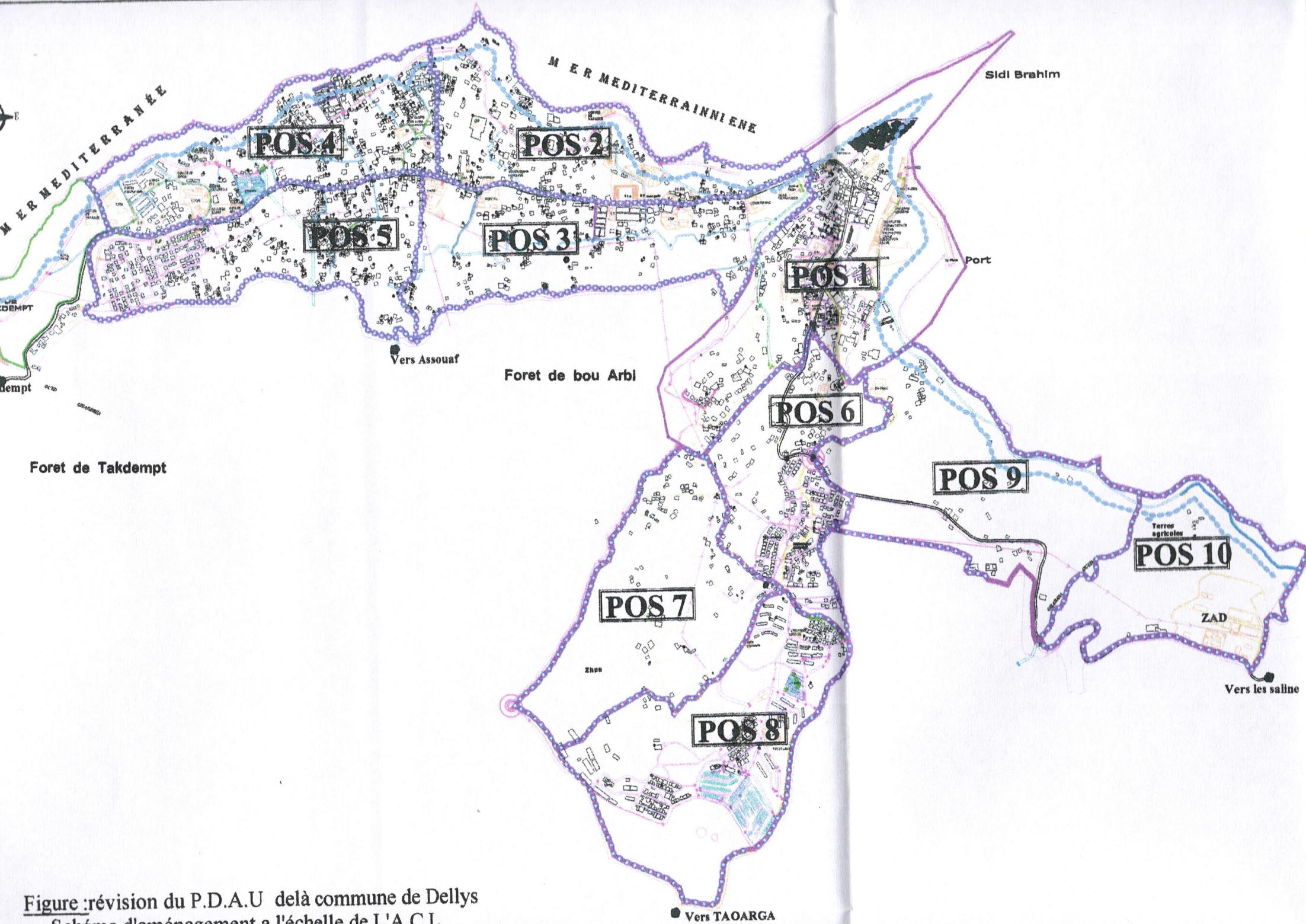
- Parcours Matrice de formation territoriale à haut degré de permanence

Source:URTO Tizi Ouzou

Structure des permanences

- La lecture du processus de transformation de l'espace à travers la stratification des différentes périodes différentes; ceci nous a permis d'identifier les éléments et faits urbains invariants.

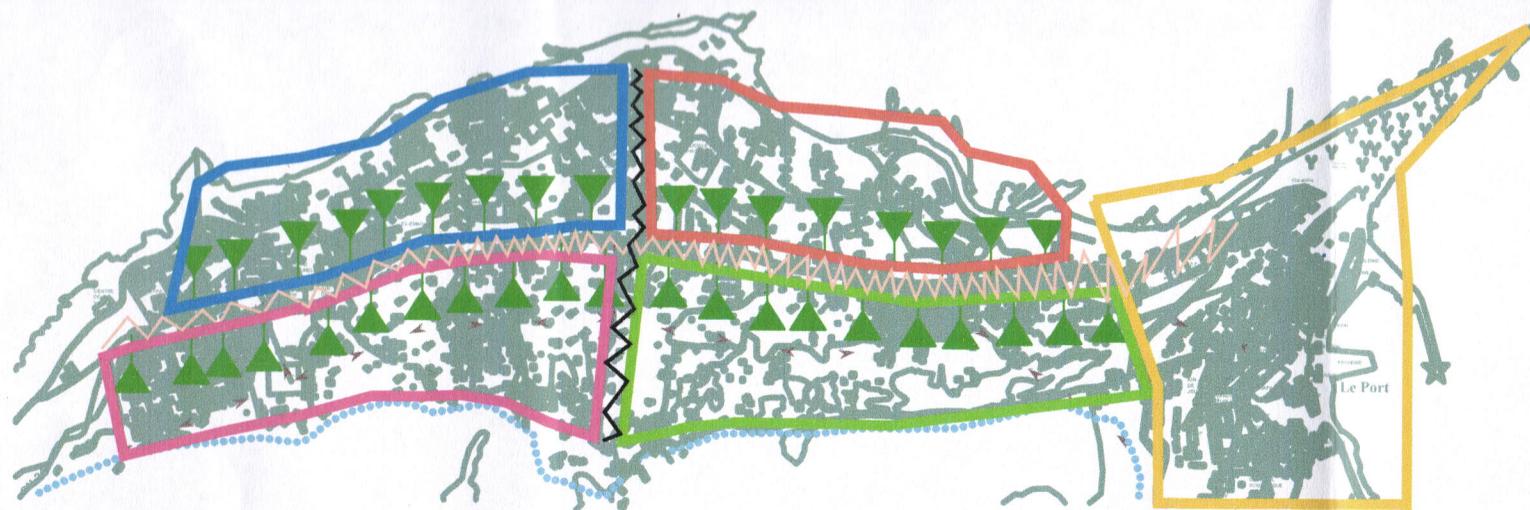
-D'où la carte des permanences des éléments morphologiques permanents coté le relief montagneux de BOUGHAZIA, d'autre la falaise et la mer ainsi que les faits urbains compris dans l'enceinte historique.



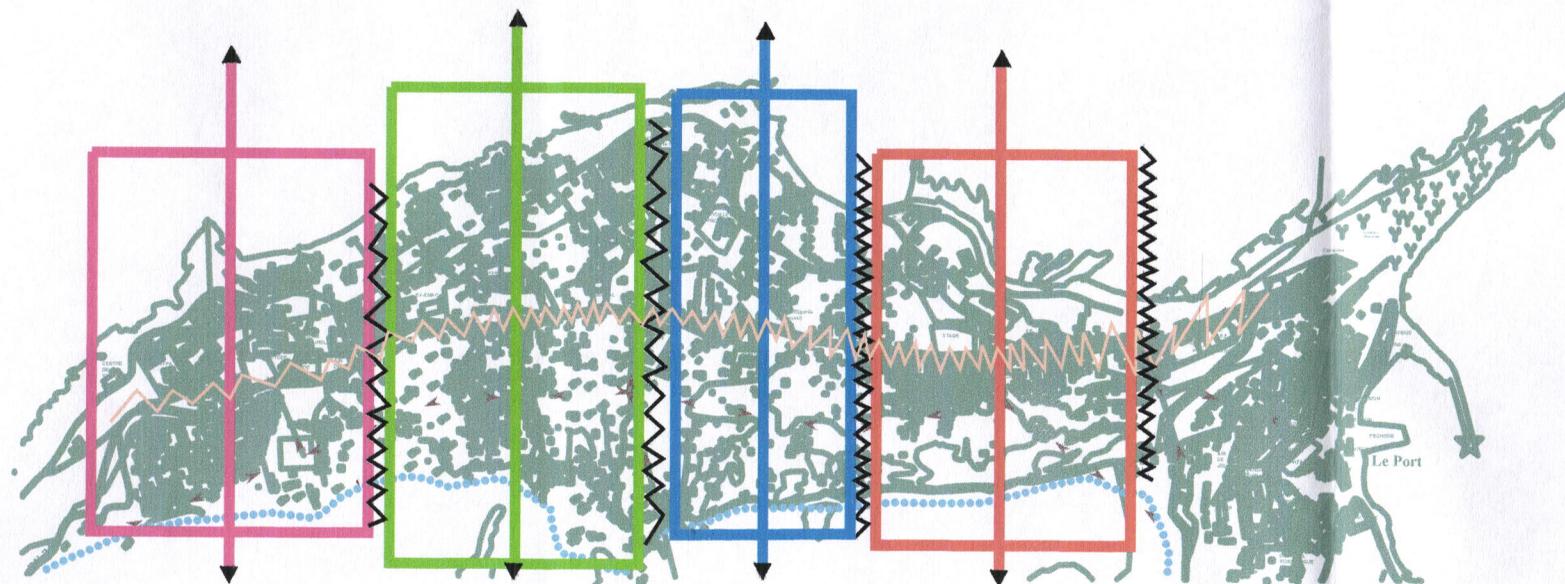
LEGENDE

- Périmètre des POS
- Nouveau périmètre
- Limite du domaine public maritime (DPM)
- Bande de 300 mètre
- Bande de 800 mètre
- Limite de la ZET
- Equipement
- Habitat
- Site chalets
- Patrimoine protégé "Casbah"
- Cimetière Musulman
- Cimetière chrétien
- ZAD
- ZET
- Ligne électrique (souterrain)
- Ligne électrique M T
- Réseaux de distribution de gaz
- Carrefour à Aménager
- Route nationale (RN 24)
- Chemin de wilaya (cw 145)
- EX voie fère
- Chemin communal
- Distes

Figure :révision du P.D.A.U delà commune de Dellys
Schéma d'aménagement a l'échelle de L'A.C.L



Le découpage de PDAU



Proposition

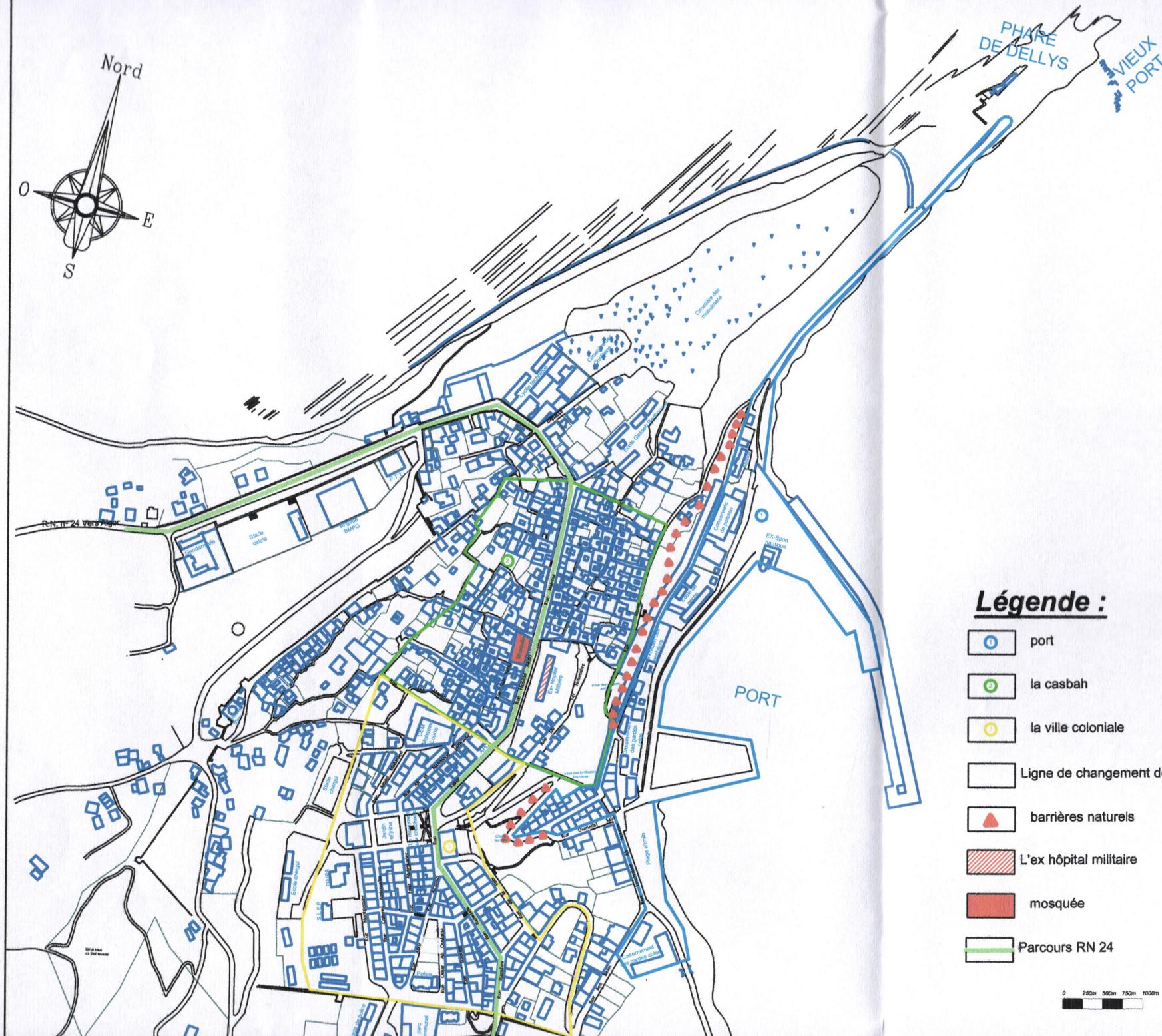
Lecture critique des instruments d'urbanisme:

Après une lecture des directives entre la révision du P.D.A.U de la ville de on a constaté quelques incohérences de la révision qu'on a pu les reformulé dans les suivantes:

-le P.D.A.U ; mis à part la consécration du patrimoine historique en P.O.S érigé en plan de secteur, présente un découpage trop morcelé à l'échelle d'une superficie réduite et de mono fonctionnalité (habitat) du périmètre urbain.

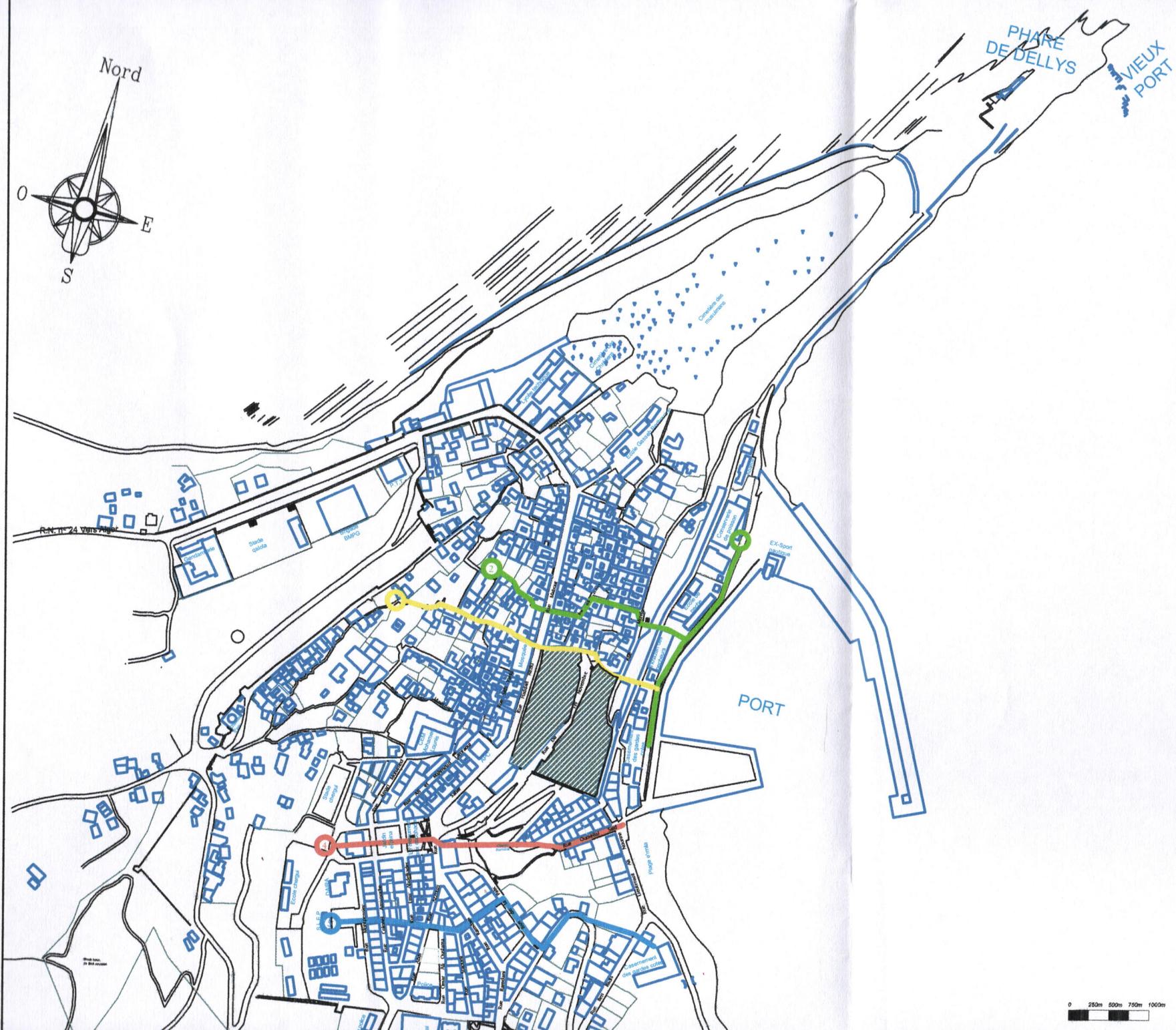
Le partage des P.O.S de part et d'autre d'un parcours territorial renforcent l'urbanisme linéaire, ne favorise pas la relation terre / mer ; aussi n'avantage pas la relation commerciale passagère riche entre la mer et le relief montagneux.

-certains P.O.S sont délimités en fonction d'une activité créant ainsi un système de zones monofonctionnel qui ne favorise pas la proximité entre eux.



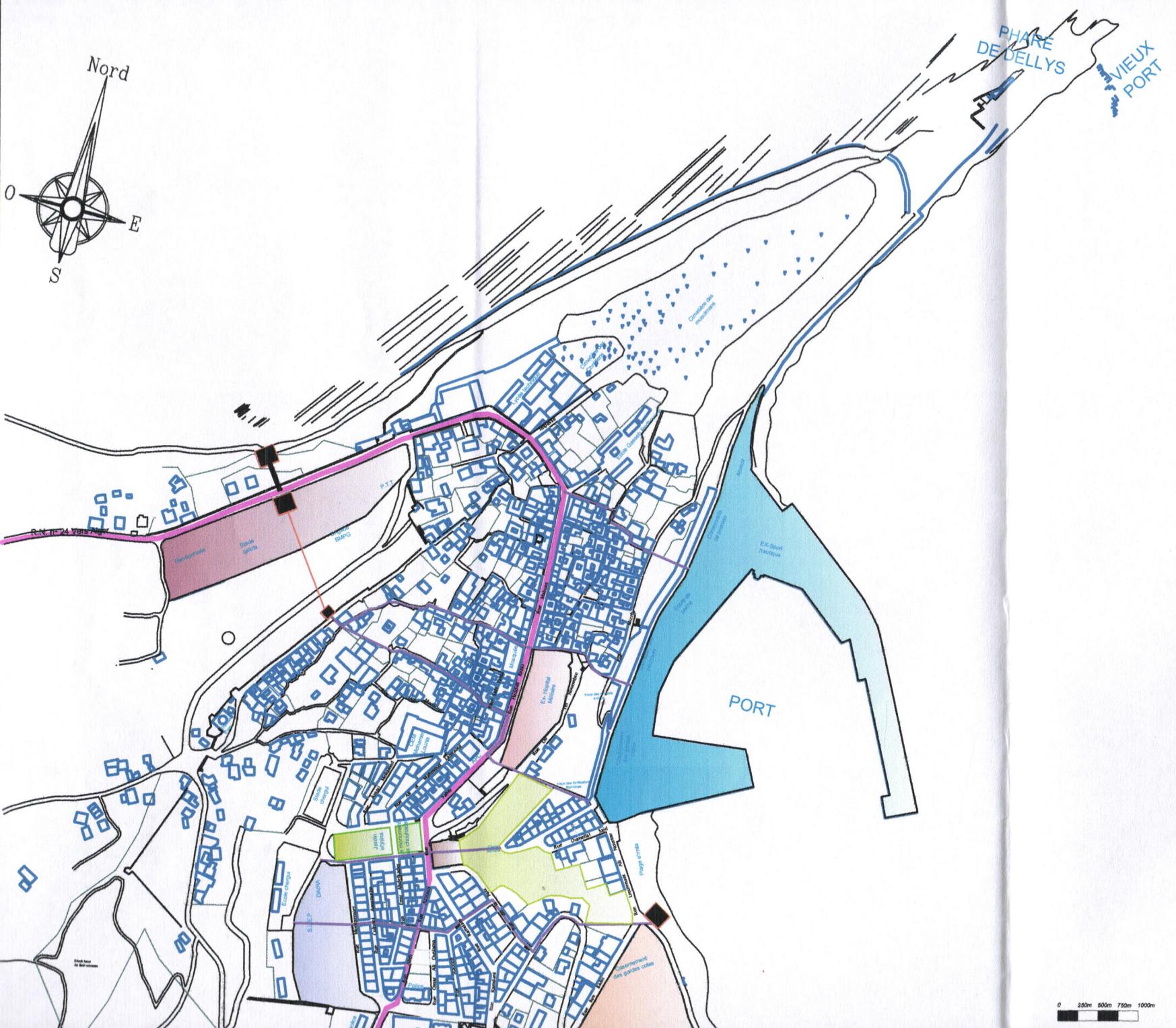
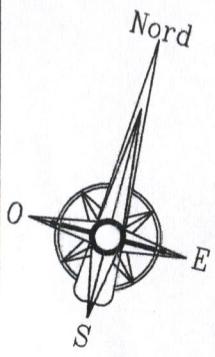
-Problématiques :

- La relation ville / mer est inexistant
- ruptures qui caractérisent le relief et morphologiques de tissu urbain.
- Le classement d'office du centre l
- secteur sauvegardé, intervenu en 20
- situation paradoxale du gel de toute
- dans le secteur de la Casbah et de l'
- systématique de la typologie coloni

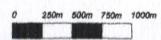


Le plan d'aménagement proposé, co-
 renforcer un ensemble de parcours
 transversaux existants reliant la ville à
 se trouvant rompus par l'existence de b
 morphologiques naturelles.

Il s'agira d'y remédier à travers l'init
 ensemble de projets de valeur urbaine.



le schéma de plan d'aménagement
centre historique vise l'établissement
relation entre les différentes entités
ancien et pour cela il a été prévu
plusieurs équipements à différents
ces derniers feront l'objet d'articulation
les parcours d'intervention à valeur



CHAPITRE 4 :
LE PROJET
ARCHITECTURALE

1-Introduction:

A ce stade de l'étude on il s'agit de faire un lien direct entre la lecture territoriale ,urbain et le projet d'architecture, dans la continuité logique du savoir-faire hérité et les exigences d'habitabilité actuelles. De même, on estime que l'élaboration du projet doit se réaliser dans une confrontation continue du projet avec le contexte d'intervention existant.

2-Présentation:

le projet s'inscrit dans un parcours transversal reliant la ville coloniale à la mer il s'agit d'assurer la liaison entre ces deux paliers urbains .

Il constitue l'aboutissement dans ce parcours du côté de la mer où se trouve une caserne dont on suggère la délocalisation au profit d'un projet a utilité urbaine et publique .

3-Situation du projet :

le projet se situe à l'intersection de deux parcours importants (côtier et transversal) qui assurent la relation ville /mer et les différents paliers de la ville .

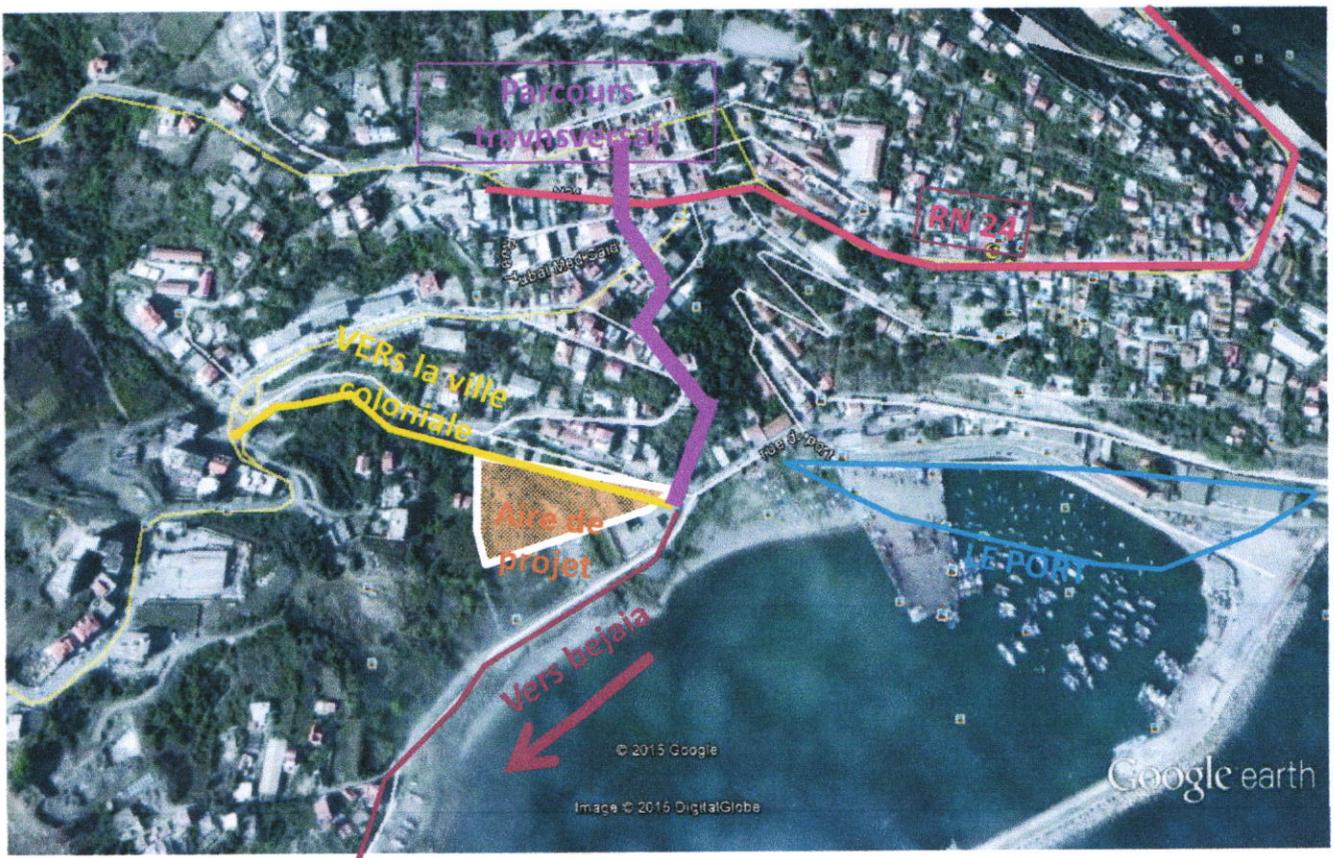
L'aire d'étude se trouve en contrebas du centre historique (la casbah) le long du parcours de front de mer où se trouve l' battoire , l'ancienne école de pêche ainsi que les ruines de l'ancien bâtiment du sport nautique récemment démoli par les services de l'armée .

4-Le site:

4-1-Le choix de site :

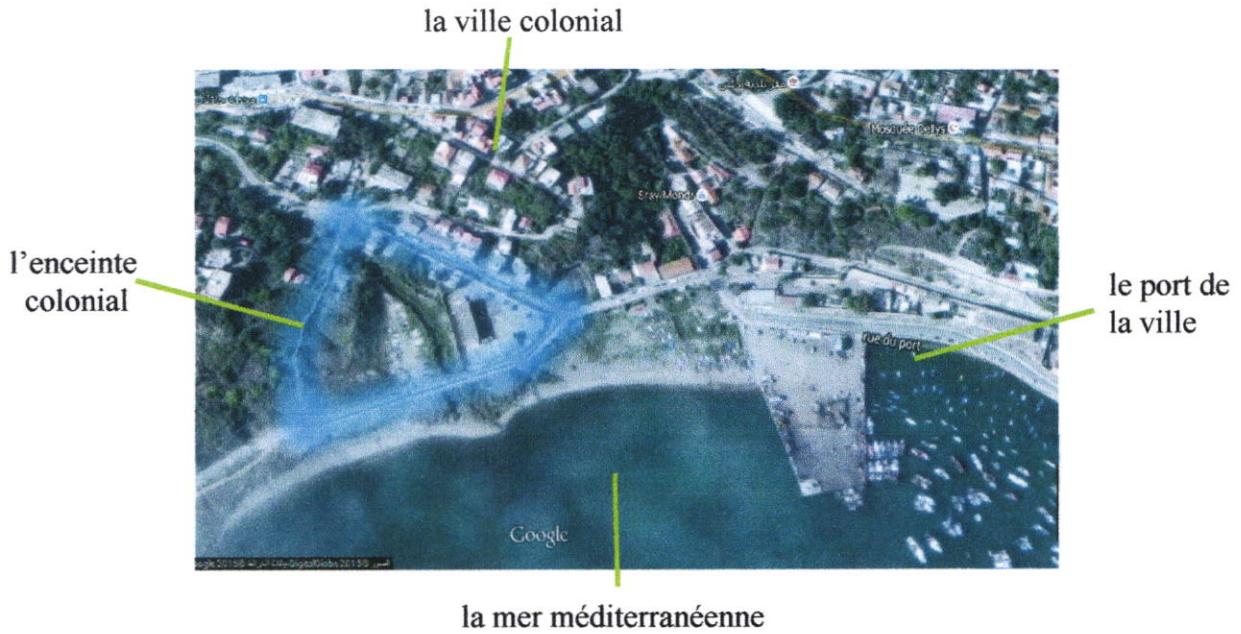
l'aire d'intervention se situe à la lisière du centre historique où se trouve l'enceinte coloniale (chemin de ronde) ainsi que deux portes urbaines (porte de la Kabylie et porte "d'autsterlitz") qui seront pris en charge dans le projet et en même temps protégés (périmètre de sauvegarde) Le terrain jouxte la ligne de cote constituée de plage et de récifs rocheux qui prolongeront le projet .

Il est aussi traversé par un ruisseau dont les berges seront aménagées et intégrées au projet.



4-2-Les limites du terrain :

- le terrain est limité par :
- Au sud par l'enceinte colonial avec quelque espace vers naturels.
 - Au nord par le port de la ville .
 - A l'est par la mer méditerranéenne .
 - A l'ouest par la ville colonial .



4-3-Morphologie et dimensions de terrain :

On peut considérer la forme du terrain d'un triangle scalène avec une base légèrement brisé
Le triangle comporte 3 coté de différentes dimensions :

A= 225 m B= 200 m C= 190m

La surface est de : 21 450 m²

approximative



4-4-Accessibilité:

Mécanique:

Le terrain est entouré par deux rues mécanique importantes, une côtière qui qui s'étale vers Bejaia d'une largeur de 8 m passant par l'enceinte colonial a travers la porte de la Kabylie .

La 2em Rue Ben Badis est d'une largeur de 9 m, qui présente un percé transversal reliant l'ancienne ville coloniale a la mer.

La structure viaire dans notre site est délaissé , il est primordial de leurs apporté une intention particuliers a fin de favoriser d'abord l'accès est de la ville de Dellys venant de Bejaia vers le carrefour pour desservir notre projet a l'échelle urbaine et territorial , et ensuite la relation transversal ville mer .

Piétons:

Vu la qualité des espaces existants autour de notre site on signal l'absence des voies pédestre ainsi que non prise en charge de la circulation mécanique ce qui implique une circulation pédestre presque absente . C'est pourquoi il est important de faire des transformations au niveau des routes par la construction des trottoir Ceci donnera l'opportunité d'assurer une bonne circulation au piétons



4-5-Topographie de terrain :

Le terrain est d'une pente légèrement accidenté .

On peut le partager en 3 parties

- La 1^{ère} est relativement plate
- La 2^{ème} est d'une pente légère 10 %
- La 3^{ème} d'une pente un peut forte de 20 %



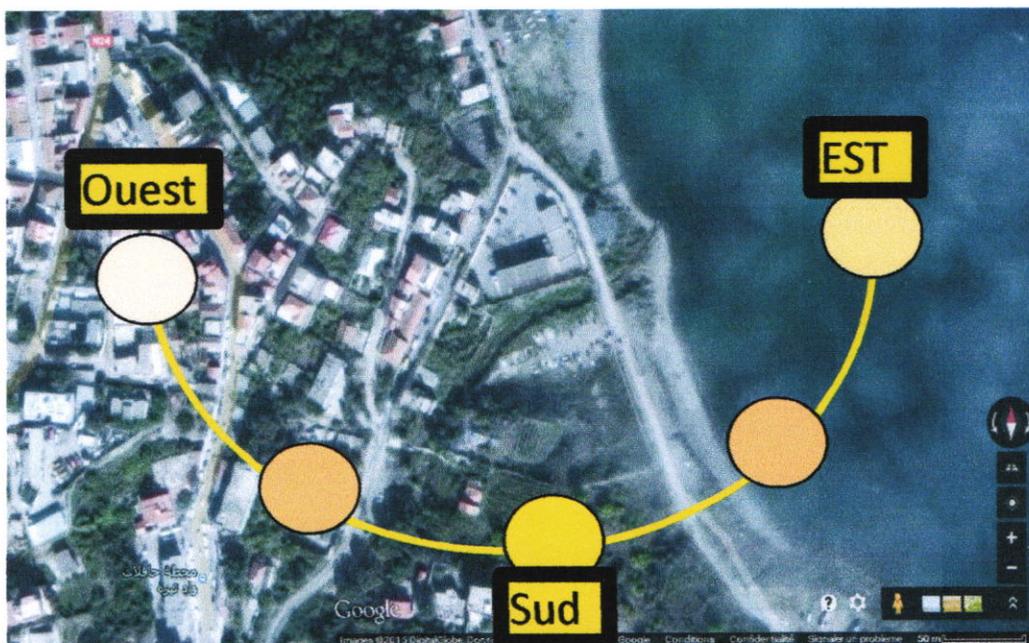
4-6-Les caractéristiques Géotechniques du sol :

D'après l'étude du POS le terrain est constitué de dépôts alluvionnaires présentant de bonnes caractéristiques géotechniques, avec une présence de couche de remblai d'épaisseur variant de 1.5 à 6 m, amenant à prévoir des fondations entre 1.5 et 7 m de profondeur. Ceci vu la présence de la mer et un réseau hydrographique .

4-7-L'Ensoleillement :

L'aire d'intervention est pratiquement bien exposé au soleil au nord est et un peut moins au sud ouest vu, l'existence de la végétation et l'obstacle de la ligne de crête .

Afin d'assurer le confort d'été, dans la conception architecturale, toutes les opportunités doivent être exploitées pour assurer l'ensoleillement direct aux différents espaces créés à cette occasion.



4-8-climatologie :

4-8-1-Les vents dominants :

L'aire d'intervention est exposée aux vent dominants du nord est en été et nord ouest en hiver

▶ Vents en hiver
Nord ouest

▶ Vents en été
Nord est



4-8-2-Orientation du terrain:

En présence de plusieurs critères dans notre site d'intervention on choisi une orientation préférentiel de notre terrain

D'abord la forme triangulaire , la pente , l' environnement immédiat qui nécessite une orientation panoramique et la structure viaire existante articulée dans une carrefour, à la croisée de deux parcours .

En prenant en considération tout ces paramètres du site .

L'orientation préférable est donc le nord-nord est .

4-9-Réglementation du POS:

4-9-1-Gabarit :

Le gabarit de l'aire d'étude varie entre R+0 et R+4 pour les équipements ou logement collectif récemment construits .

Mais on remarque une dominance du gabarit R+1 dans un tissu ancien destiné principalement a l'habitat et quelques commerces .

Il existe donc une légère différence de gabarit.

Le projet doit assurer l'intégration en termes de gabarit et le respect du gabarit immédiat

UB	C.O.S max	C.E.S max	HAUTEUR max
HABITAT INDIVIDUEL	2.80	0.70	R+3
HABITAT COLLECTIF	3.00	0.60	R+4
EQUIPEMENTS	3.00	0.50	R+5

4-9-2-C.O.S et C.E.S

- L'emprise au sol des équipements est fixée à environ de 50% de la surface totale du terrain .
- Alors que le coefficient d'occupation du sol est de 3%.

4-9-3-Traitement de façades:

- La façade sud le long de l'enceinte coloniale un recul de 20 m est nécessaire comme zone de protection il sera aménagé en espace vert .
- Sur la façade côtière un recul de 8 m est observé pour permettre l'aménagement d'un cour de promenade littoral.

4-10-avantage et caractéristiques de l'aire du projet :

la situation stratégique :

- Notre site d'intervention bénéficie d'une situation particulièrement favorable, d'abord par la proximité de la mer et du port et l'éloignement des activités insalubres, dangereuses, polluantes et bruyantes .
- Le terrain est inscrit dans un contexte historique, proche de l'enceinte coloniale et de deux portes urbaines .
- Il est situé à l'intersection de deux parcours importants côtier et transversal .

Accessibilité:

- L'Accessibilité mécanique au terrain est relativement facile .
- La forme du terrain est relativement régulière , soit triangulaire .

Ensoleillement et climatologie:

- Le terrain est relativement ensoleillé toute la journée avec l'absence de vrais obstacles .
- climatologie favorable dont l'humidité est moyenne et les vents dominant sont faibles

Tissu urbain et gabarit:

- Tissus urbain homogène de typologie coloniale français.

4-11-Les points négatif de terrain:

- Le terrain est situé dans une zone sismique.
- Le terrain est situé dans un palier urbain où il y a un manque de relation avec l'autre palier approximatif.
- La forme du terrain , plus longue que large et sa variété morphologique .
- La disposition d'une seule façade libre au niveau de la largeur .
- Les rayonnement solaire directs venant de l'est surtout.
- Climat chaud pendant l'été .
- Une pluviométrie importante.
- Existence des bâtisses détruits et abandonnées .
- Absence de dynamisme au niveau des fonctions.
- Manque de stationnement pour les véhicules.
- Absence d'éléments d'appel ou de repère a l'entrée est du littoral de la ville.
- Manque d'équipements touristiques et non exploitation du potentiel du site .
- L'existence d'un obstacle naturel l'oued .

5-Le projet:

5-1-Principe d'intervention :

L'intervention se fait en deux étapes :

- La partie urbaine qui se caractérise par la création d'une passerelle urbaine qui crée un parcours de liaison directe entre deux paliers urbains pour assurer cette relation le projet a doté une ascenseur public conçu sous forme de tour et relie à la passerelle .
- Le long du front de mer un hôtel vient s'intégrer au site tout en respectant la nature originelle ainsi que les éléments naturels qui le compose (forme de terrain et cours d'eau qui le traverse ainsi que les éléments artificiel (enceinte et porte de la ville)

5-2-L'idée du projet :

Le système distributif de différentes entités urbaines, se fait d'une manière verticale et horizontale.

Sur le plan horizontal:

•le projet d'un hôtel tout le long du front de mer qui vient d'intégrer au site tout en respectant sa nature originelle ainsi que les éléments naturels qui le composent (forme du terrain et le cours d'eau qui le traverse) ainsi que les éléments artificiels (enceinte et la porte) et dans la partie ouest du terrain l'intégration des bungalows type à cour spécialisé qui comportent les différentes composantes du type bâti spécifique à la casbah (type d'escalier, type d'ouverture, type de qbou..) dans les normes qui répondent aux exigences actuelles.

• Un centre commercial qui est la jonction entre l'hôtel et les bungalows .

•Le projet est organisé autour d'un espace intérieur aménagé consiste un amphithéâtre en plein air ouvert sur un espace vert et un bassin suit à l'oued et doté par des terrasses jardins suivant le relief du terrain.

Sur le plan vertical:

•Pour assurer la relation entre les deux paliers urbains, il est prévu un ascenseur relié à une passerelle assurant le passage vers le palier supérieur.

5-3-L'élaboration de plan de masse :

Notre but, est d'élaborer un projet qui pourra marquer et témoigner la richesse architecturale de la ville de Dellys.

L'intervention s'articule autour des étapes. Passons à la formalisation du projet, schéma de principe, et cela dans cette jeunesse du projet.

5-4-1-les axes :

Un axe fort de visibilité: c'est l'axe majeur à partir du quel qu'on a prolongé la rue Lieutenant Ali

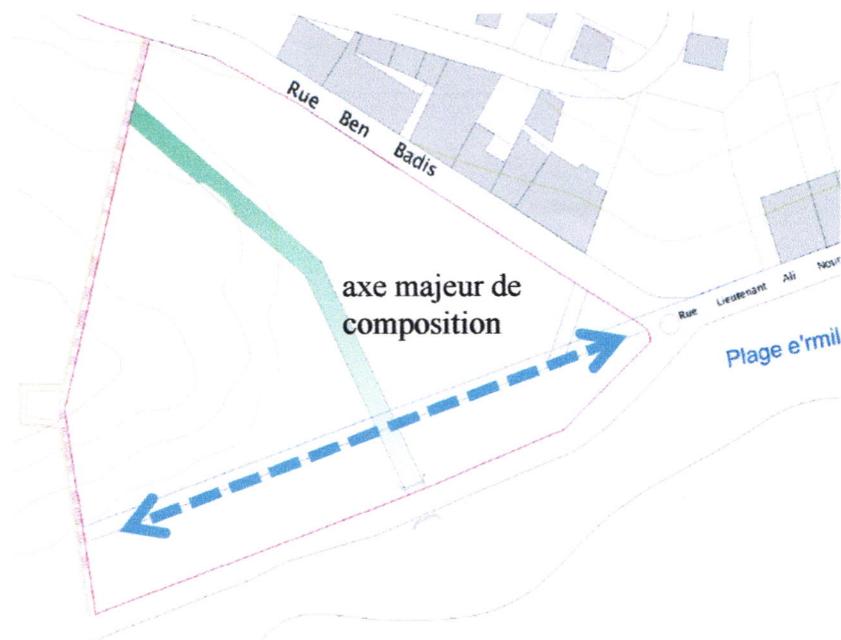


Schéma 2

5-4-2-l'accessibilité:

L'accès principale piéton se situe en face de l'intersection des 3 voies reliant cœur du projet ou vers l'ascenseur urbain .

L'accès du parking se trouve sur la façade principale du projet .

L'emplacement des accès piétons se trouve au deux extrémités du terrain sud est et sud ouest .

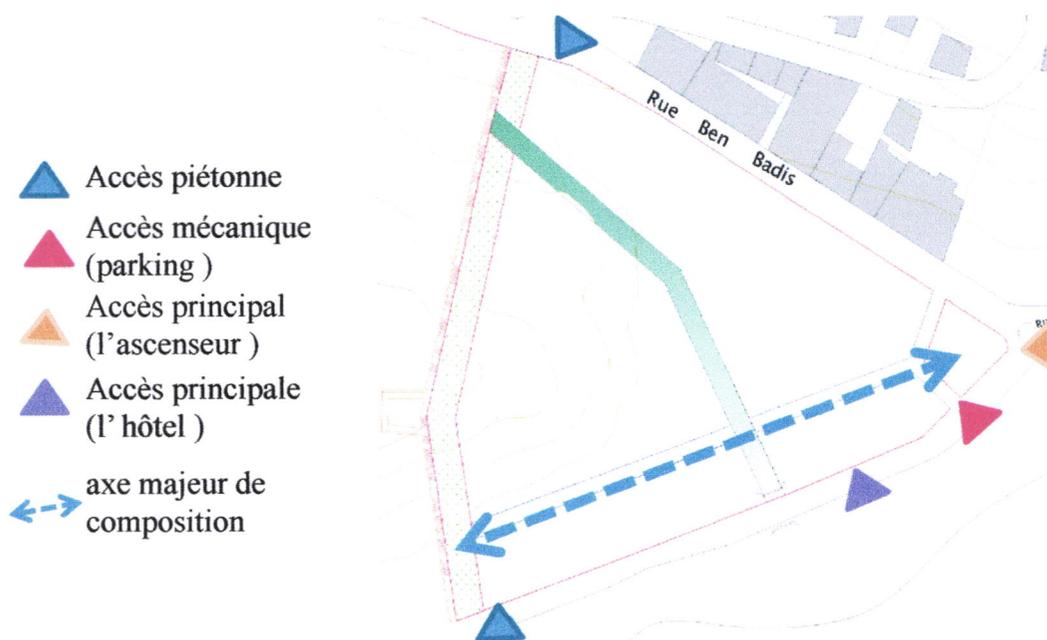


Schéma 2

5-4-3-les alternatives d'implantation:

La masse bâtie du projet est implantée au bord deux coté de terrain est et ouest .
Les espaces vert au cœur du projet avec l'intégration d l'oued .

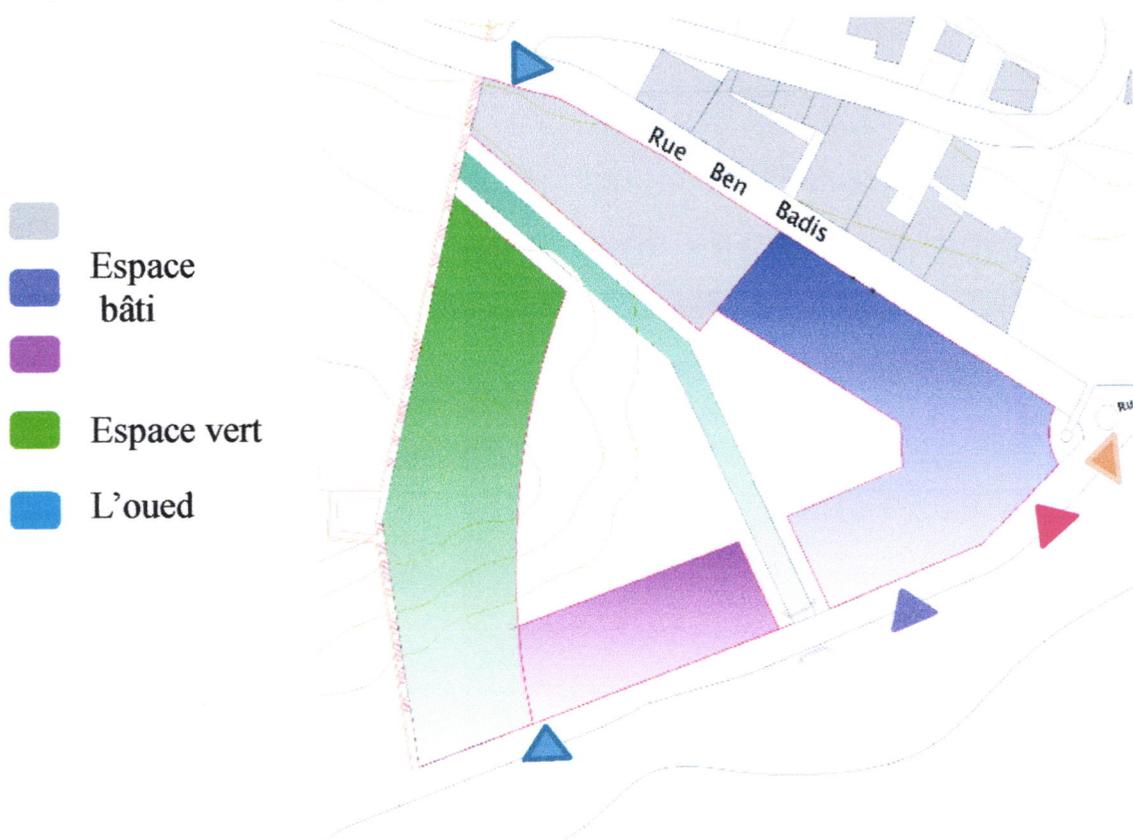


Schéma 3

5-4-4-L'organisation spatiale : zoning

L'organisation spatiale des fonctions se fait selon la priorité et la relation fonctionnelle entre elles .

Entité A: c'est la partie de l' hôtel qui regroupe l' hébergement et la restauration .

Entité B: le quartier des bungalows .

Entité C: le centre commercial.

Entité D: l'ascenseur urbain relier avec une passerelle qui mène vers le palier supérieur .

Entité E: les terrasses jardins dégradés avec l'amphi théâtre .

Entité F:le cœur du projet aménagé .

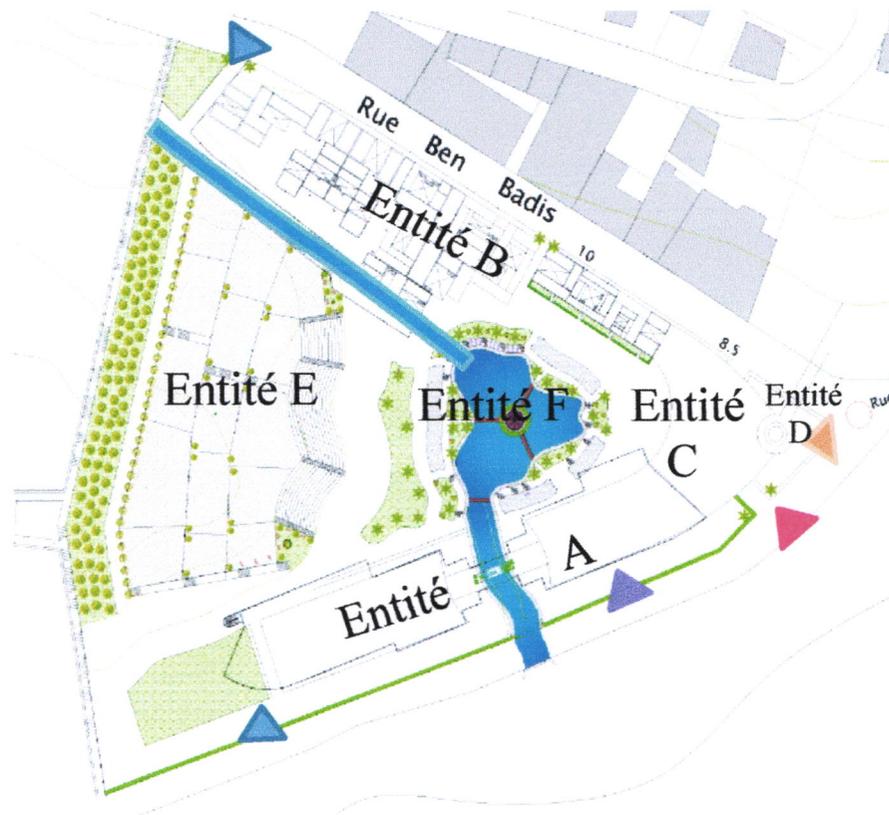


Schéma 4

5-4-5-Structure fonctionnelle:

Dans cette intervention 3 projet va se développer :

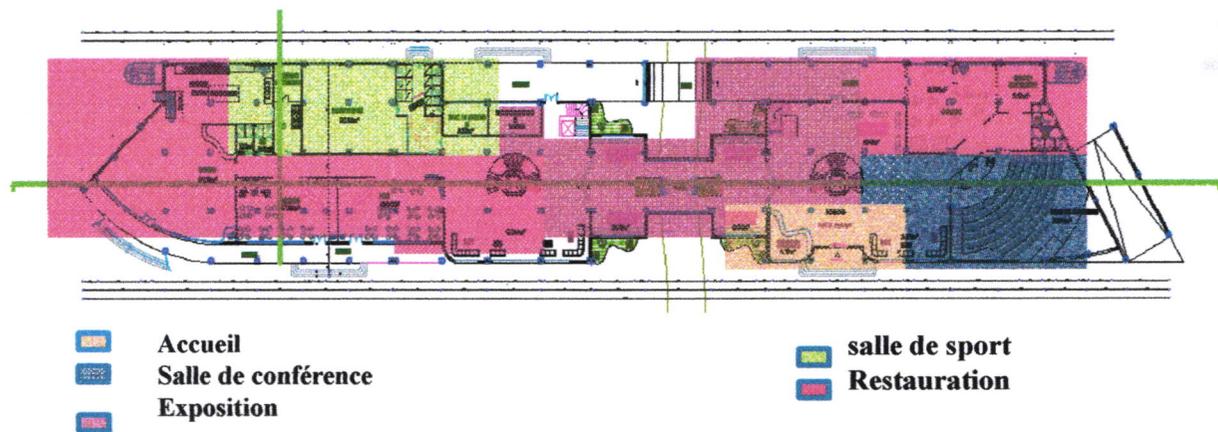
5-4-5-1-L' hôtel :

L'ensemble des l'espaces de ce projet va se partager en 5 niveaux:

a- au niveau du RDC:

Sur la façade principale le long du front de mer d'où à l'absence de dynamisation urbain ce niveau comportera des séries d'espaces partager en 2 partie :

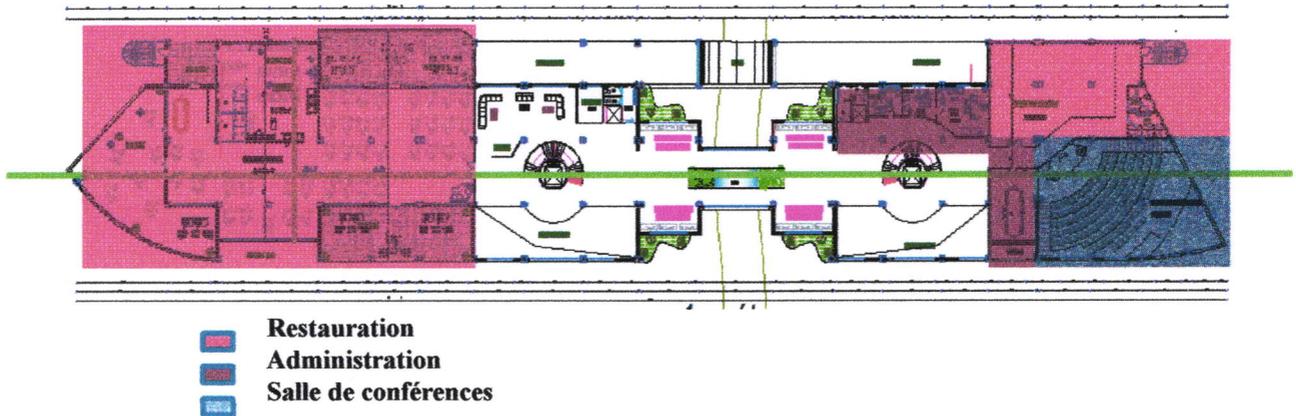
- Partie réserver à l' hôtel tous se qui concerne l'accueille avec une salle de conférence en deux niveau
- partie service public ce qui concerne la restauration donnant a la mer pour profiter de a vue panoramique et une salle de sport donnant vers le coté intérieur du projet .



b- au niveau du 1^{er} étage :

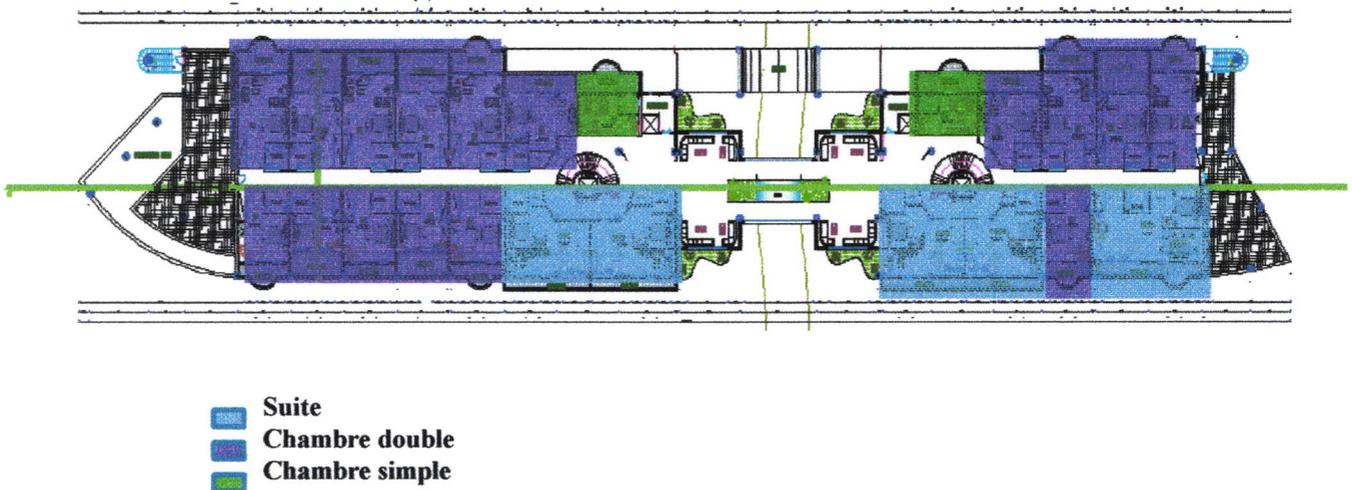
Dans ce niveau on trouve :

- La partie administrative .
- La partie constituée un restaurant public est ouvert sur la vue panoramique sur la mer .



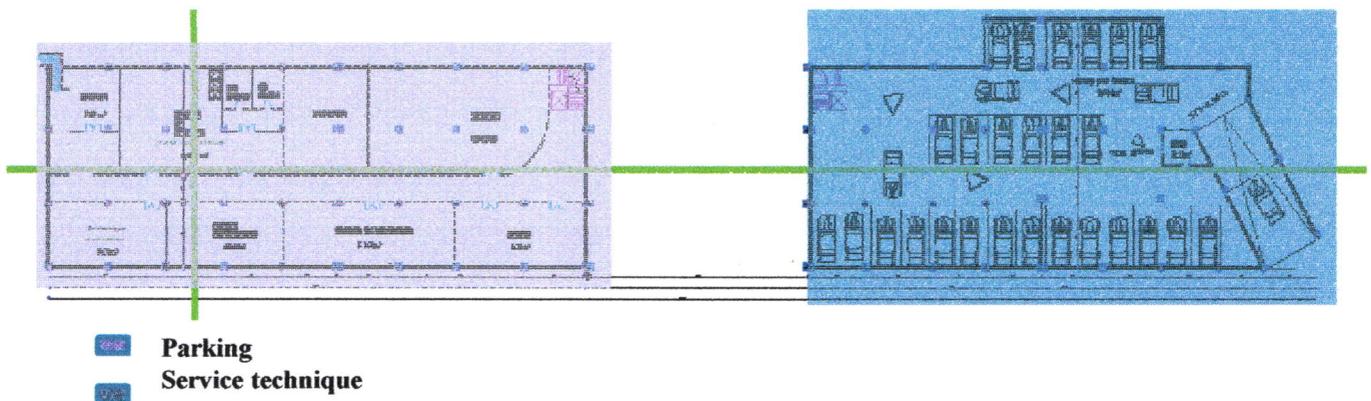
c- au niveau de l'étage courant :

Dans le reste des étages on trouve les chambres (doublé , simplexe, individuel)



d- au niveau de sous sol:

Réserver au parking et des services techniques



5-4-5-2-Le centre commercial :

L'ensemble des l'espaces de cette partie va se partager en 2 niveaux:

a- au niveau du RDC:

Sous pilotis pour accéder a l' intérieur du projet

b- au niveau du 1^{er} étage :

Dans ce niveau on trouve des boutiques

c- au niveau du 2eme étage:

Un restaurant va s'intégrer dans cet étage avec des terrasses jardins

Se projet est doté par l'ascenseur urbain qui donne soit a la terrasse du centre commercial soit au passerelle pour aller vers l'autre palier de la ville.

5-4-5-3-Les bungalows :

Dans le cadre de la réhabilitation de la casbah de Dellys et dans le but de prévoir l'évolution du type bâti local (type bâti d'avant 1830), on a traité cette partie des habitations type a cour spécialiser qui comporte les défèrent composantes du type bâti spécifique à la casbah de Dellys (type d'escalier, type d'ouverture, type de qbou..) avec un gabarit de R+1.

5-4-5-4-L'aménagement:

L'utilisation du terrain en pente existant pour créer des terrasses jardins en gradins.

L'utilisation du sous-sol.

Une bonne intégration dans son milieu.

L'exploitation de cours d'eau qui travers le terrain .

Le parking :

Le parking englobe une superficie de , avec 50 places

4-5-6-Architecture :

Une conception qui répond aux plusieurs contraintes (la culture, le contexte, l'histoire, la nature, le climat, la durabilité).

4-5-7 Le traitement de façade :

Le dynamisme:

•Les façades changent continuellement ; chaque jour, chaque heure montre un nouveau «visage» la façade se transforme en une sculpture dynamique . Pour cela dans notre projet on a utilisent les éléments suivant :

La position des baies vitrées (façade maritime).

Le jeu de volume (forme) par les décrochements soit horizontal soit vertical.

Le contraste entre les couleurs utilisé.

•Le fusion:

il s'agit de présenter des éléments exprimé l'identification des façades, et réduit l'indépendance des éléments et se concentre sur le plus grand élément de l'ensemble, tout en réduisant l'accent sur les autres éléments indépendants³² pour ça on a représenté le principe d'assemblage des cellules en façade, l'identification des niveaux par les ouvertures.

•Chromatique :

• Dans notre conception, on a voulu imposer le béton et le verre comme matériaux ; c'est l'association et le contraste entre ces deux derniers qui fait leur charme et beauté et les rend plus appréciables.

•Les couleurs principales seront le blanc et le gris. Le blanc : utilisé en revêtement de façade renforce la protection solaire, unifiant l'édifice, laissant le projet s'exprimer par lui-même. Le gris pour crée la contraste dans la façade.

4-5-8-programme:

4-5-8-1-le centre commercial

étage	Fonction	Surface
Rez de chaussée	Espace sous pilotis	740 m2
1 er étage	Hall	190 m2
	Local type 1	30 m2
	Local type 2	34 m2
	Local type 3	36 m2
	Local type 4	46 m2
	Local type 5	56 m2
	Sanitaire homme	19 m2
	Sanitaire femme	11 m2
	Pizzeria	58 m2
	Terrasse	30 m2
Etage courant	Restaurant	200 m2
	Terrasse	540 m2

4-5-8-2-L' hôtel :

étage	Fonction	Surface
Sous sol	Parking	840 m2
	Lingerie	180 m2
	Espace de Stokage	105 m2
	Atelier et réparation	100 m2
	Dépôt	79 m2
	Locaux technique	70 m2
	Groupe électrique et climatisation	70 m2
	Chaufferie	30 m2
Rez de chaussée :	Hall	261 m2
	Réception	20 m2
	Salon d'accueil	50 m2
	Salle de conférence	230 m2
	Cafeteria	100 m2
	Tabac et journaux	30 m2
	Exposition	120 m2
	Salle de port	160 m2
	Salon de coiffure homme	26 m2
	Salon de coiffure femme	23 m2
	Salon de the	103 m2
	Cafétéria	100 m2
	Pizzeria	170 m2
	Cuisine et préparation	85 m2
1 er étage :	Bureau directeur	30 m2
	Secréterai	13 m2
	Bureau de comptable	12 m2
	Salle de réunion	50 m2
	Salle de conférence	230 m2
	Salle de banquet	140 m2
	Restauration	420 m2
	Cuisine et préparation	110 m2
les étages courants :	Chambre double type 1	26 m2
	Chambre double type 2	34 m2
	Chambre double type 3	45 m2
	Chambre individuel	26 m2
	Suite type 1	80 m2
	Suite type 2	55 m2

4-5-8- 3-les bungalows:
a/type U

étage	Fonction	Surface
Rez de chaussée	Lhawch	30m ²
	Skiffa	7.5 m ²
	Latrine	8.7m ²
	Beit	13.7 m ²
	Cuisine	22m ²
	Salon	28.6m ²
1 er étage :	Ghorfa	19m ²
	Ghorfa	16m ²
	Ghorfa	17.5m ²
	Ghorfa	19m ²

b/type O:

Type O	Fonction	Surface
étage		
Rez de chaussée	Lhawch	25m ²
	Skiffa	14 m ²
	Latrine	8.7m ²
	Beit	13.7 m ²
	Cuisine	25m ²
	Salon	25m ²
1 er étage :	Ghorfa	12m ²
	Ghorfa	13.5m ²
	Ghorfa	12.5m ²
	Ghorfa	15m ²
	Ghorfa	25.8m ²
	Ghorfa	16m ²

4-5-8-dossier graphique :



Rue Nourine

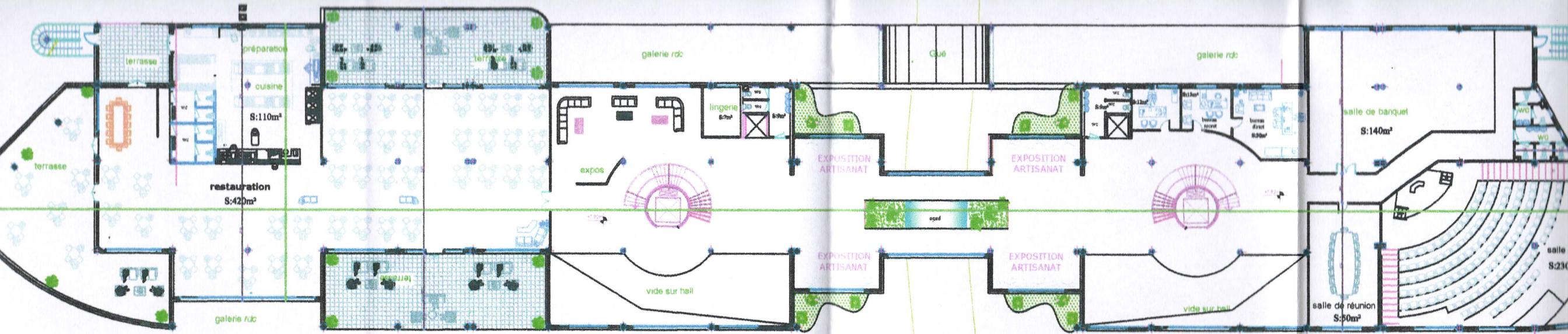
Alli

Rue Lelestant
8.5

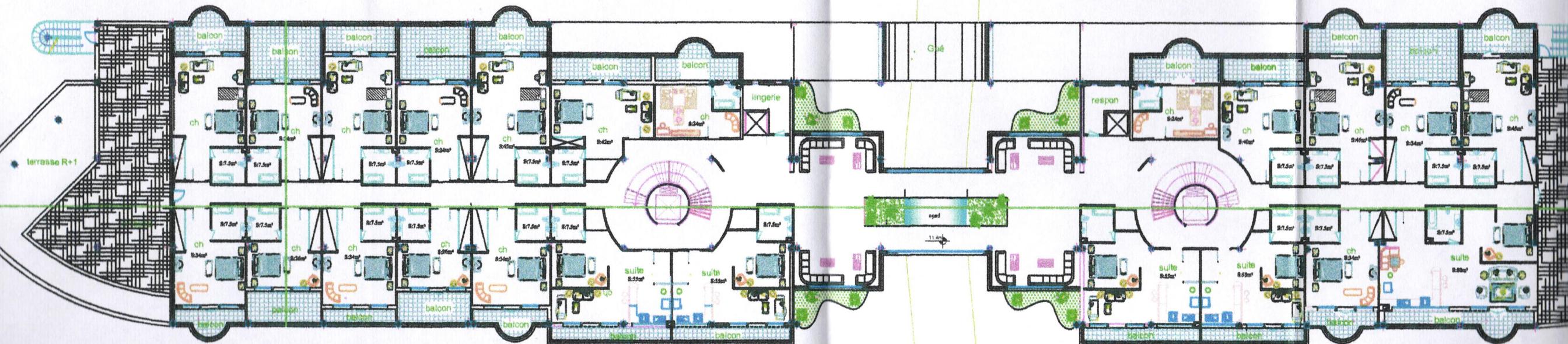
Plage e'mila

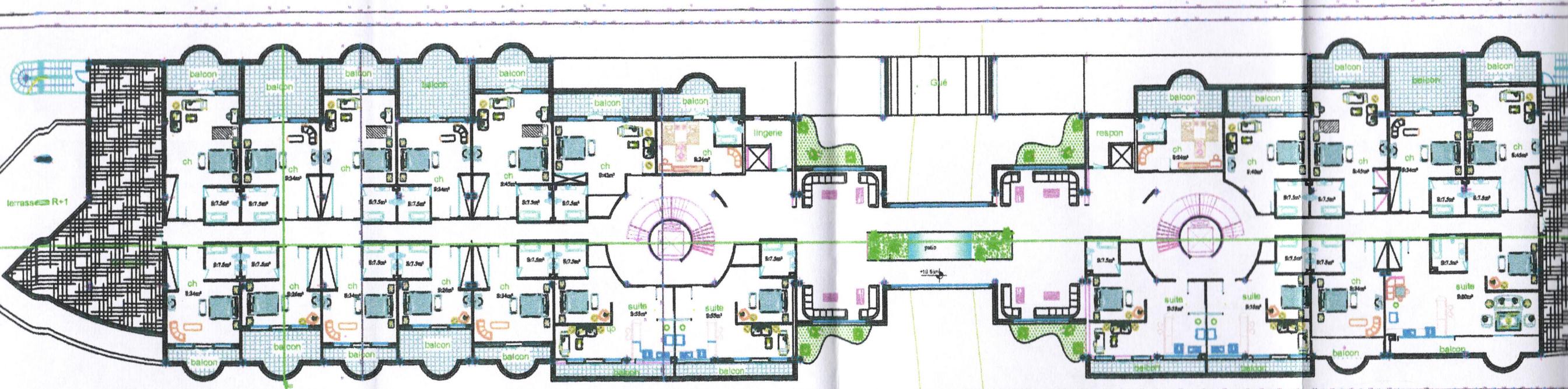
Rue Ben Badis
10

10

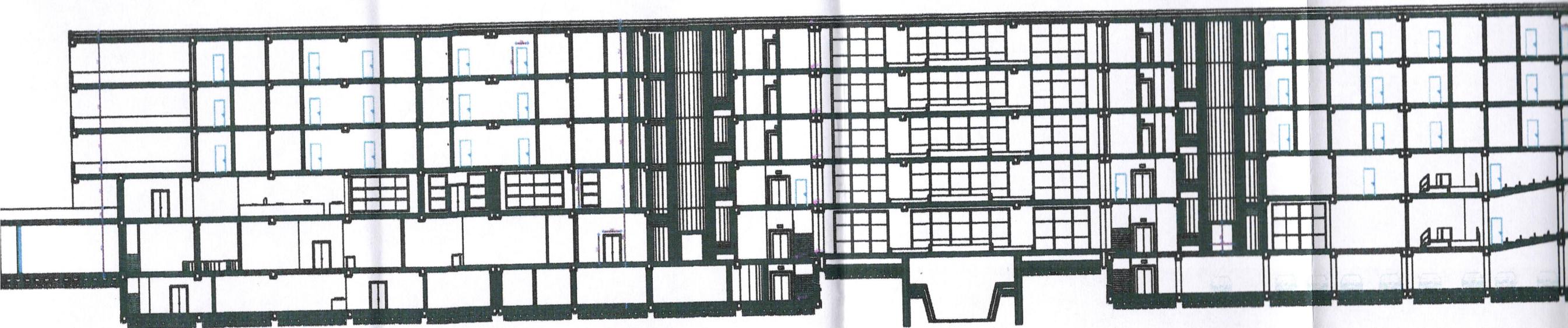


Plan de 1 er étage 1/350

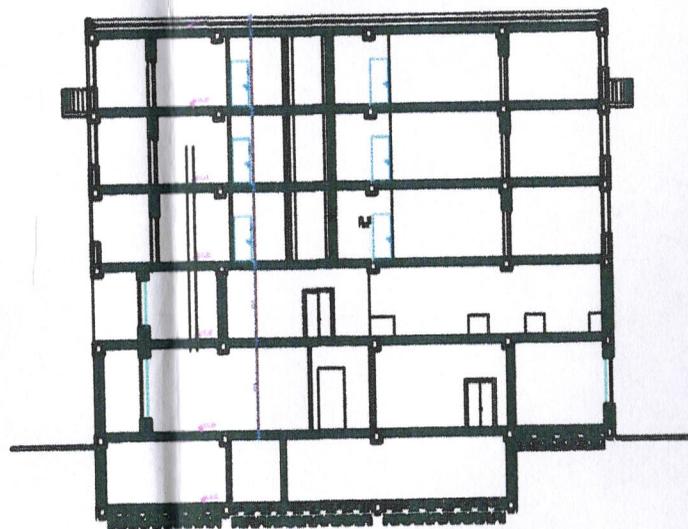




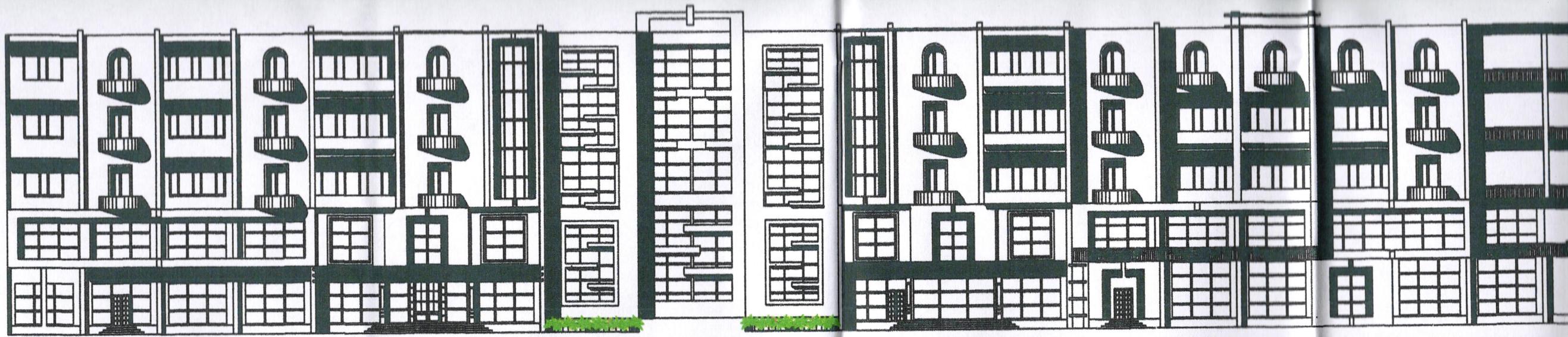
Plan de 4 eme étage 1/350



COUPE AA 1/350



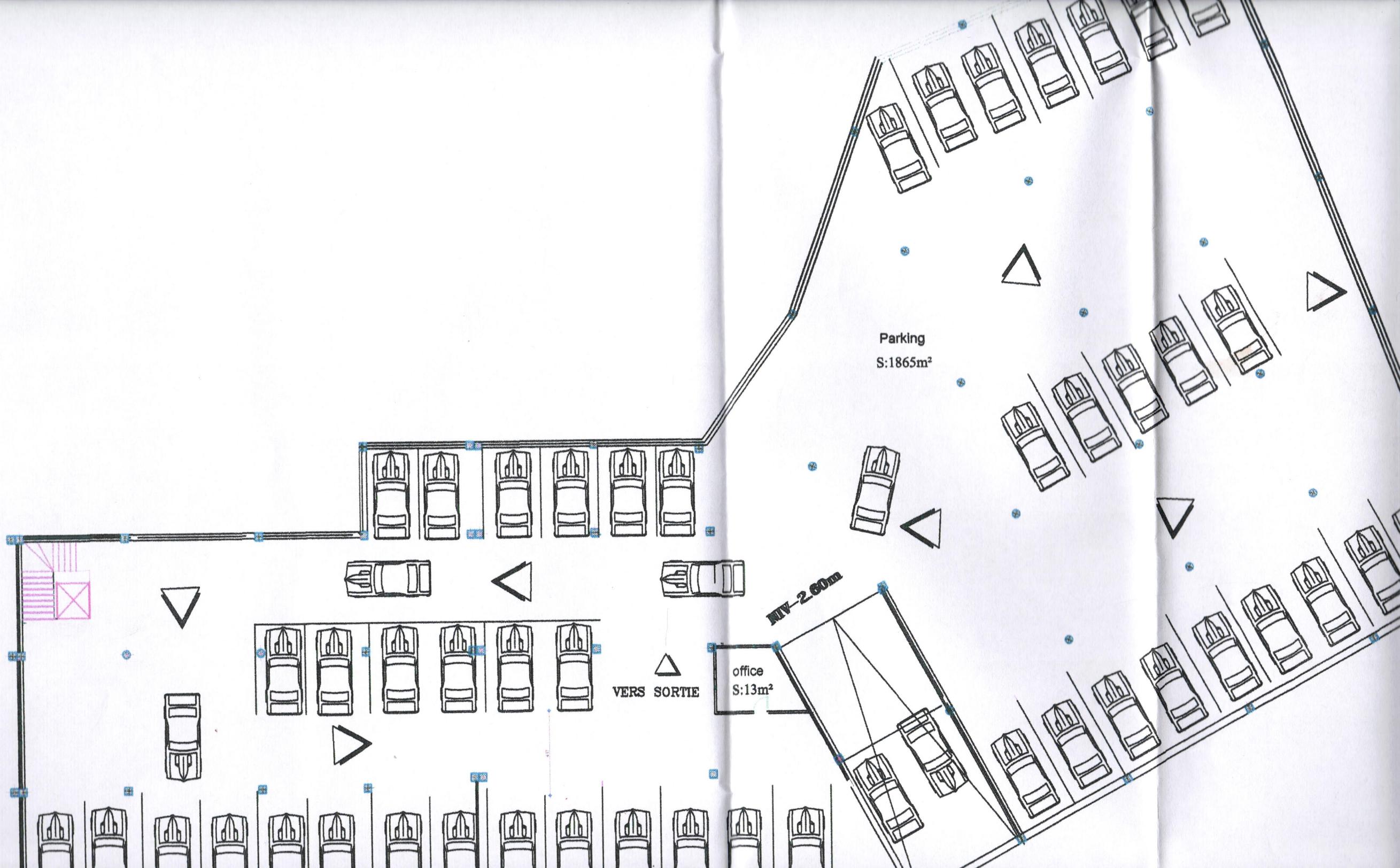
COUPE BB 1/350



Façade derrière 1/350



Façade principale 1/350

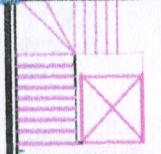


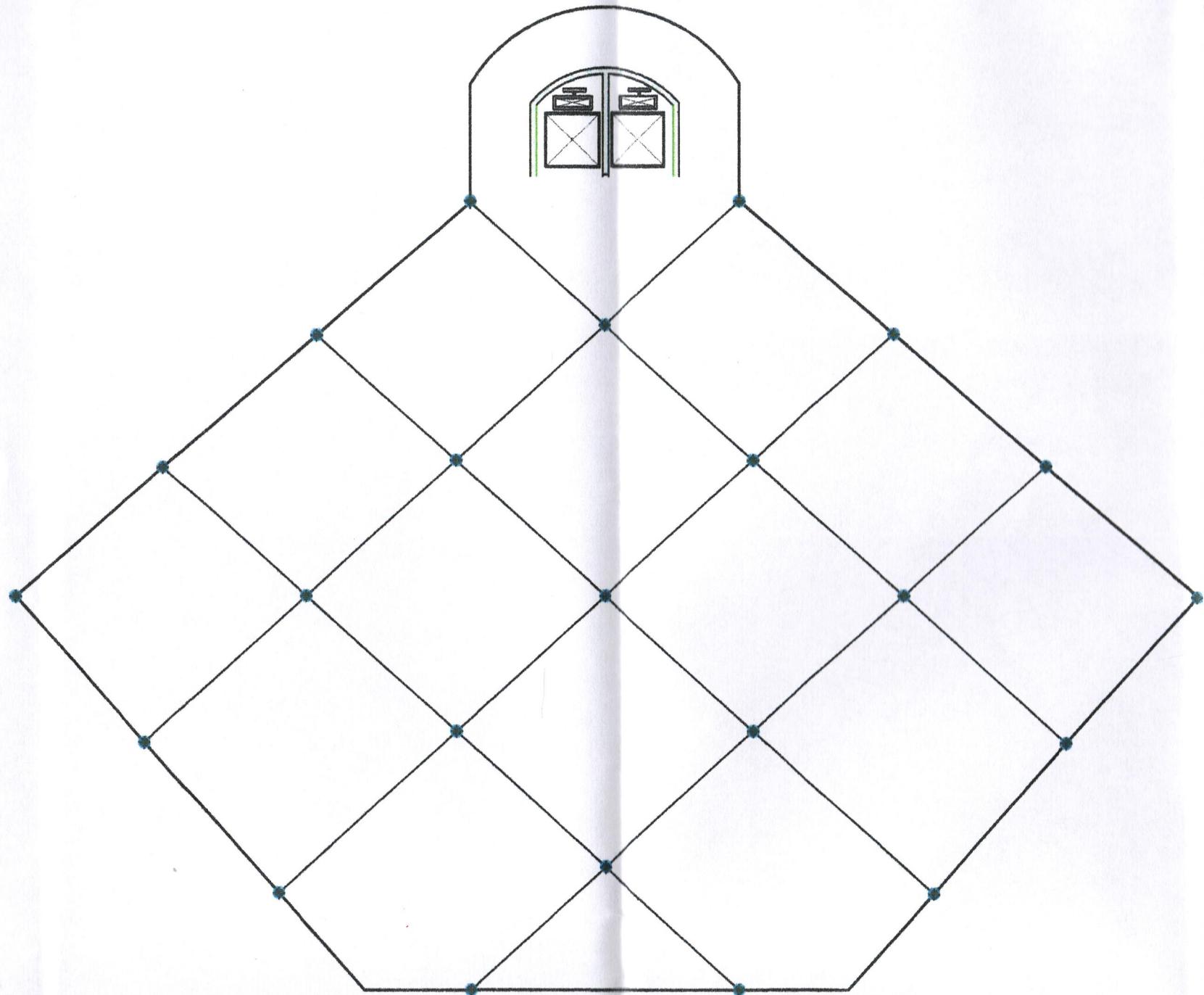
Parking
S:1865m²

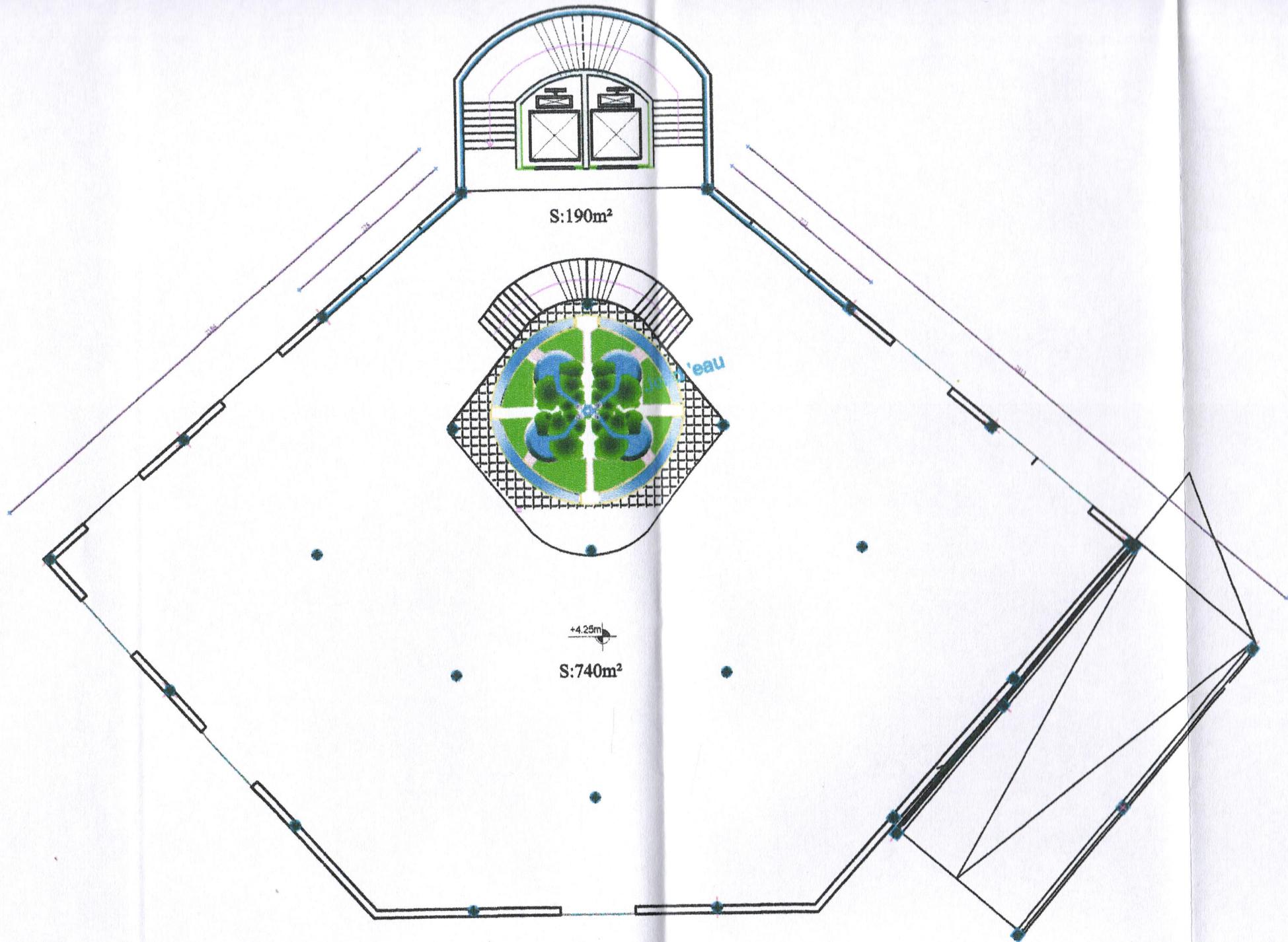
NIV -2.60m

office
S:13m²

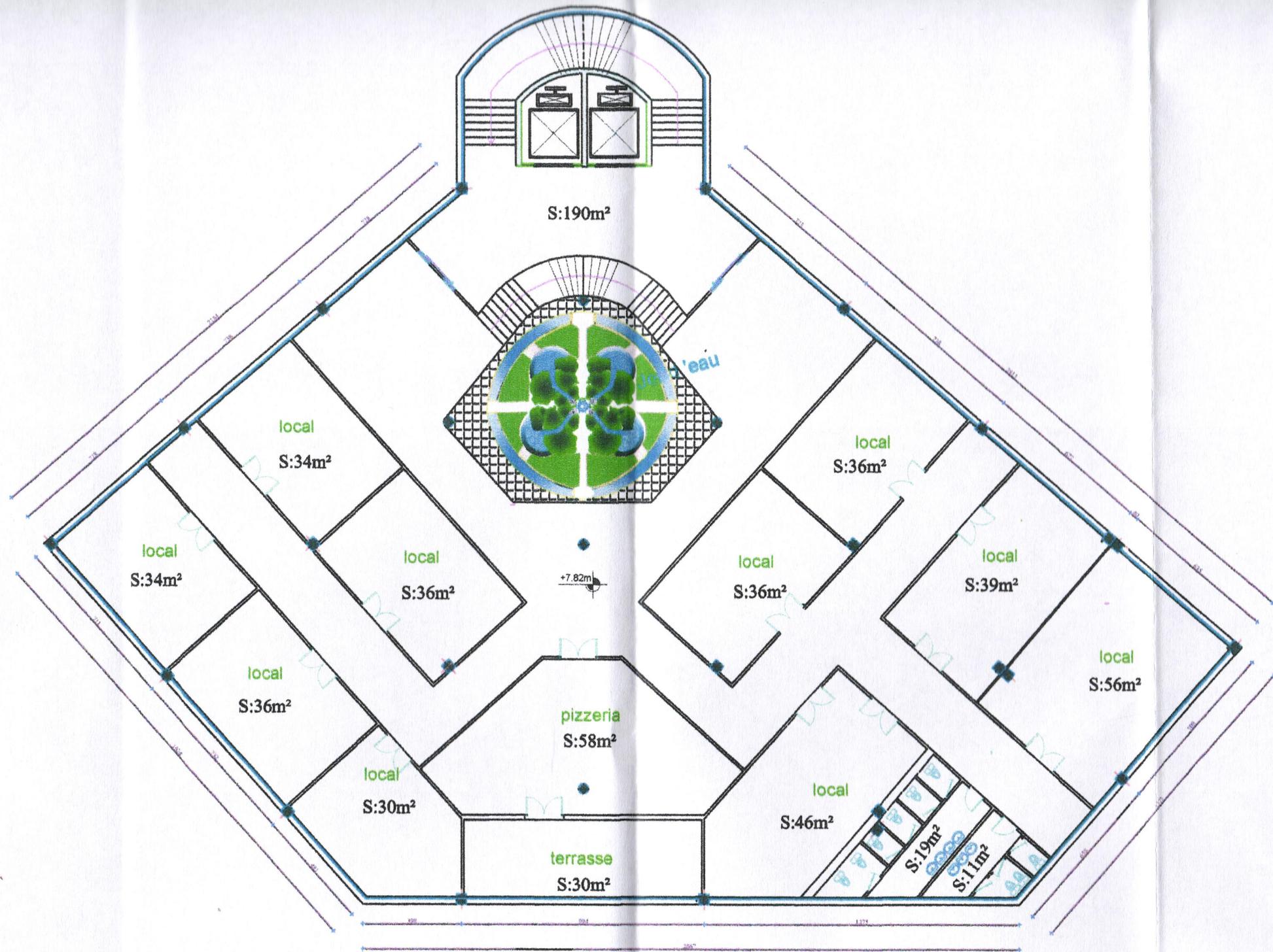
VERS SORTIE



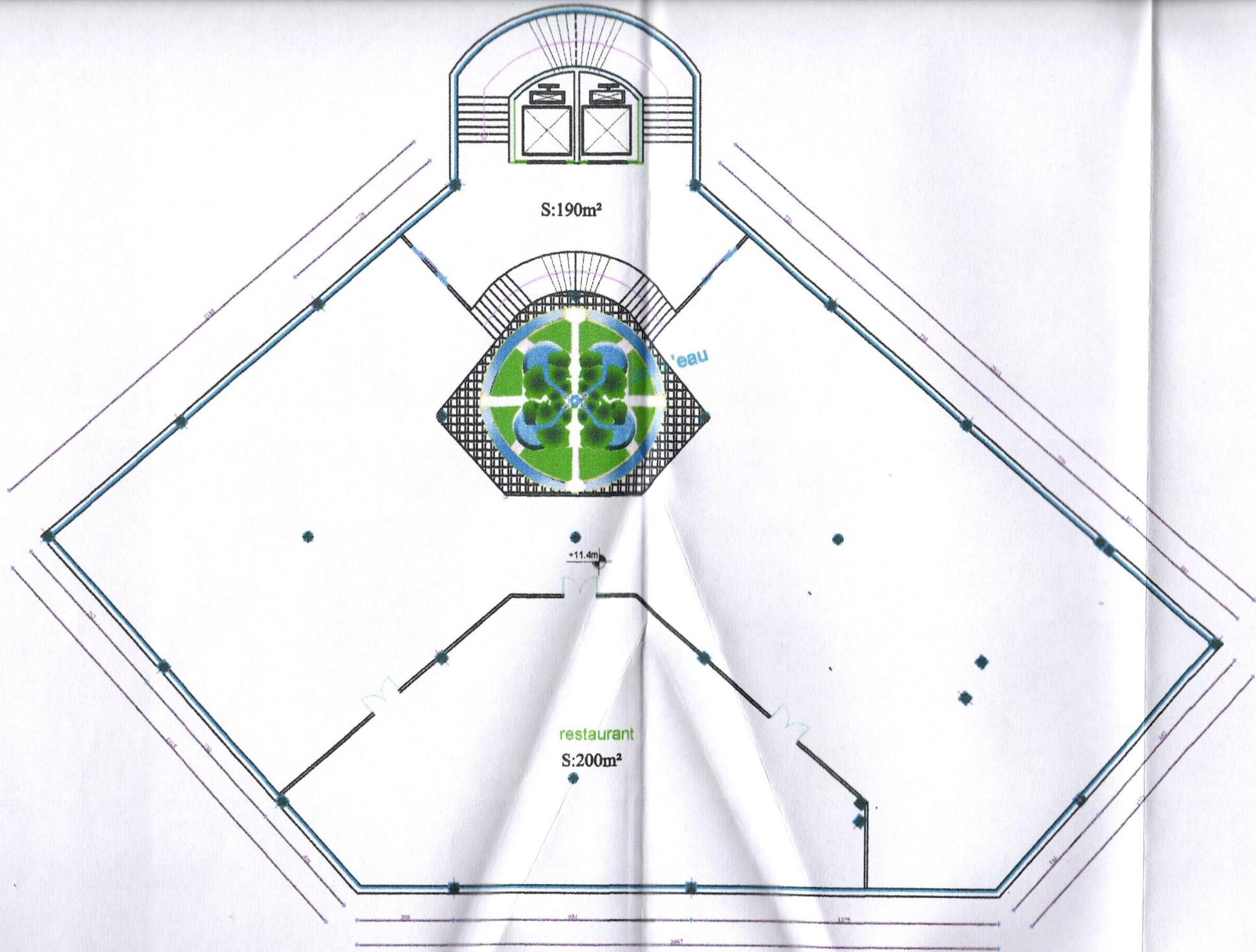




Plan de RDC 1/200

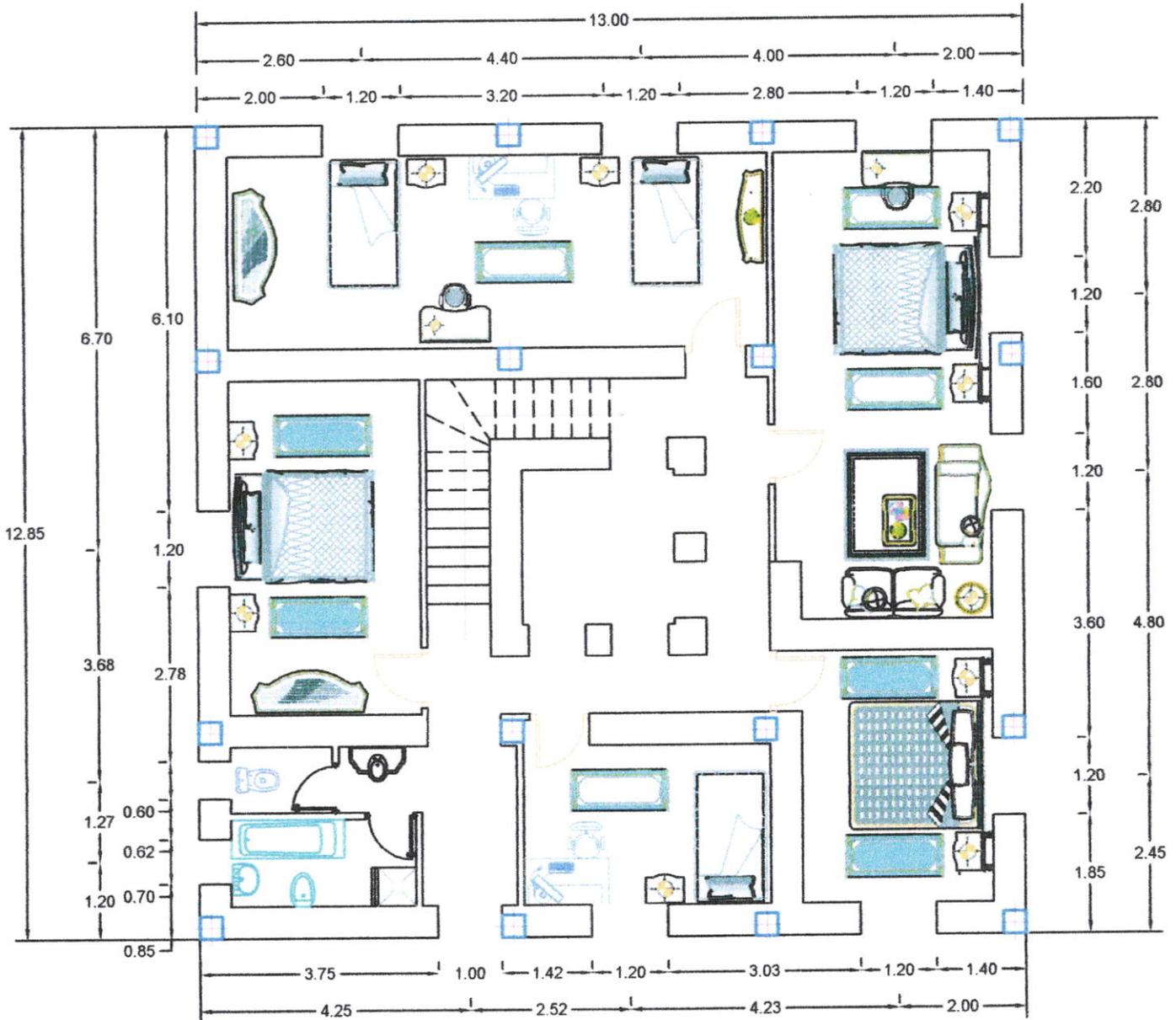


Plan de 1 er étage 1/200

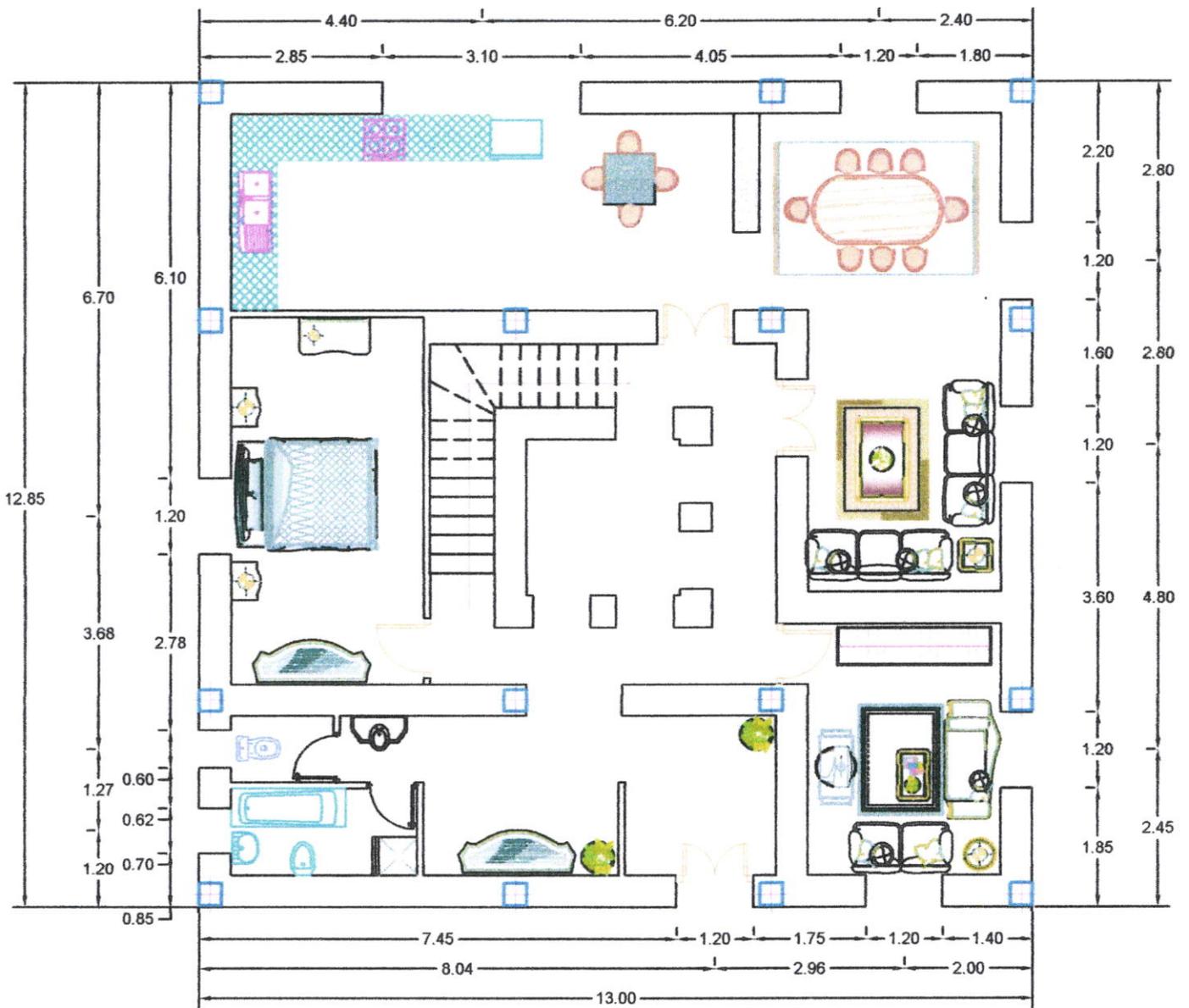


Plan de 2 eme étage 1/200

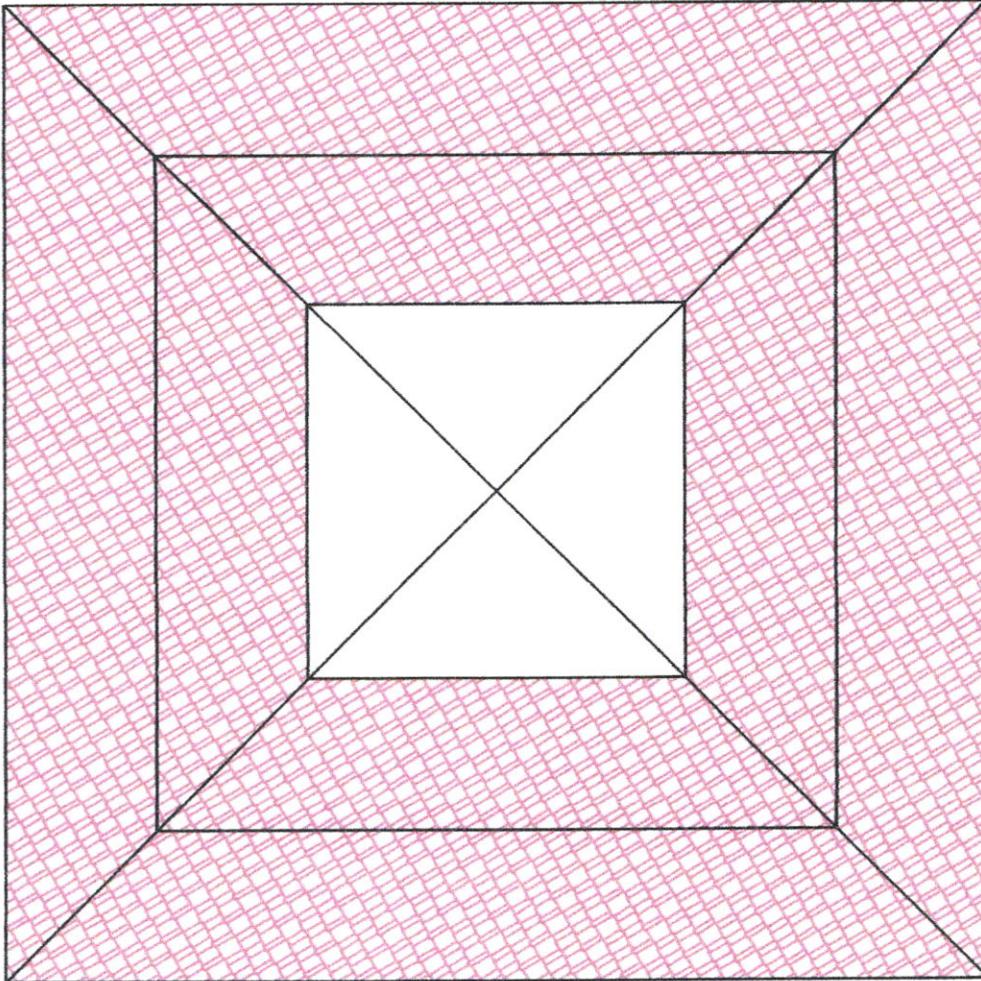
Bungalow type o:



Plan de RDC 1/100

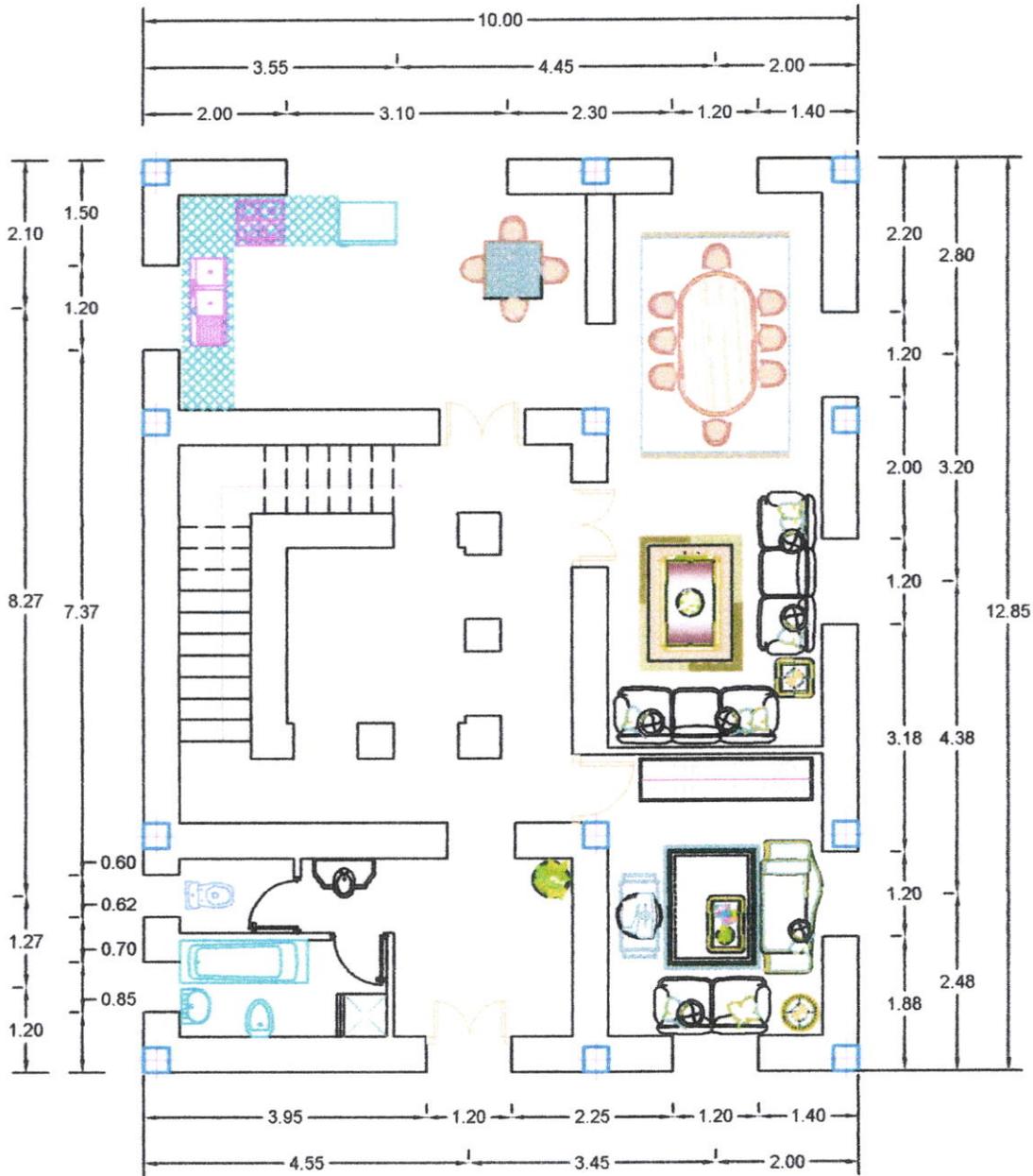


Plan de l'étage 1/100

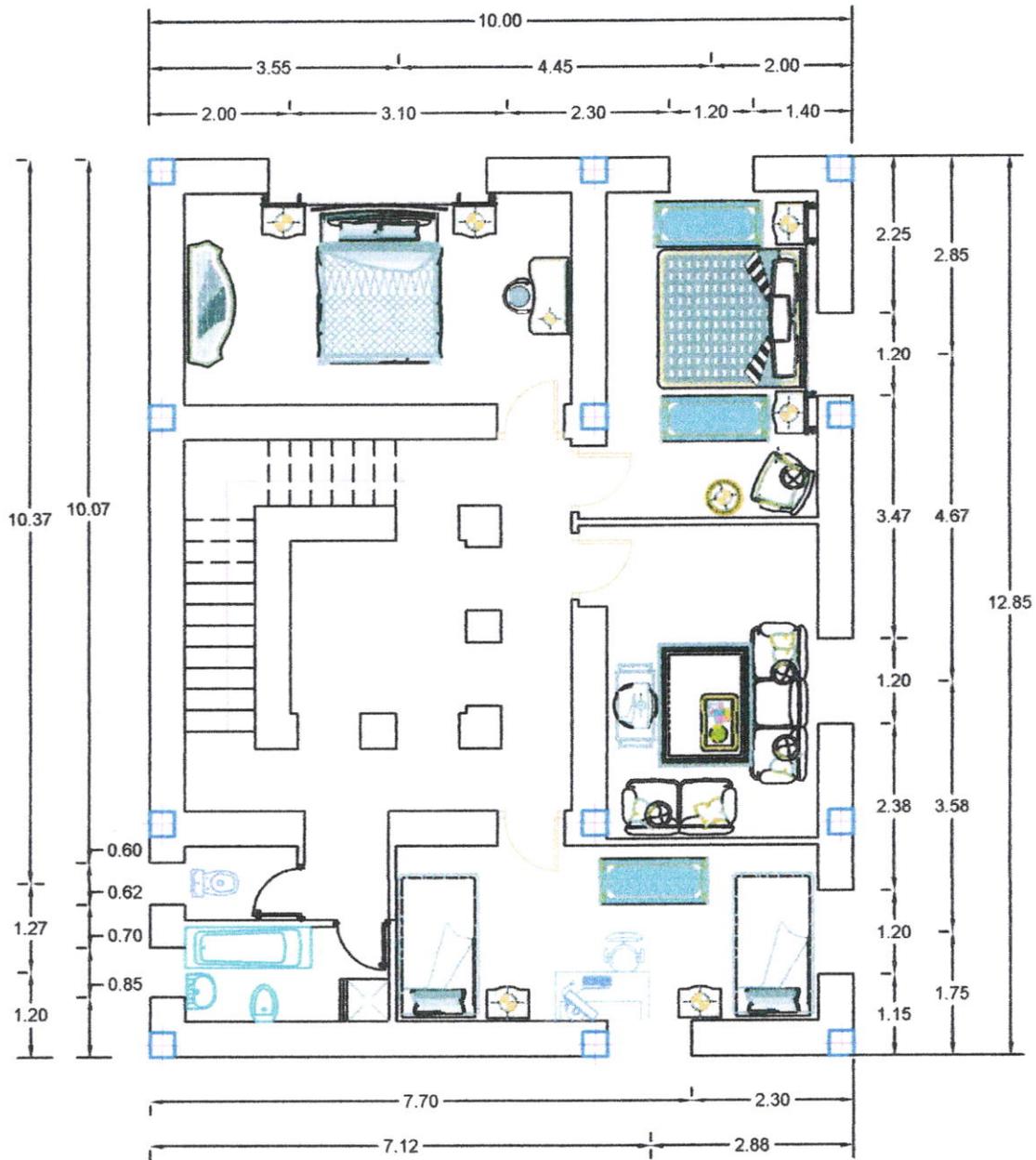


Plan de terrasse

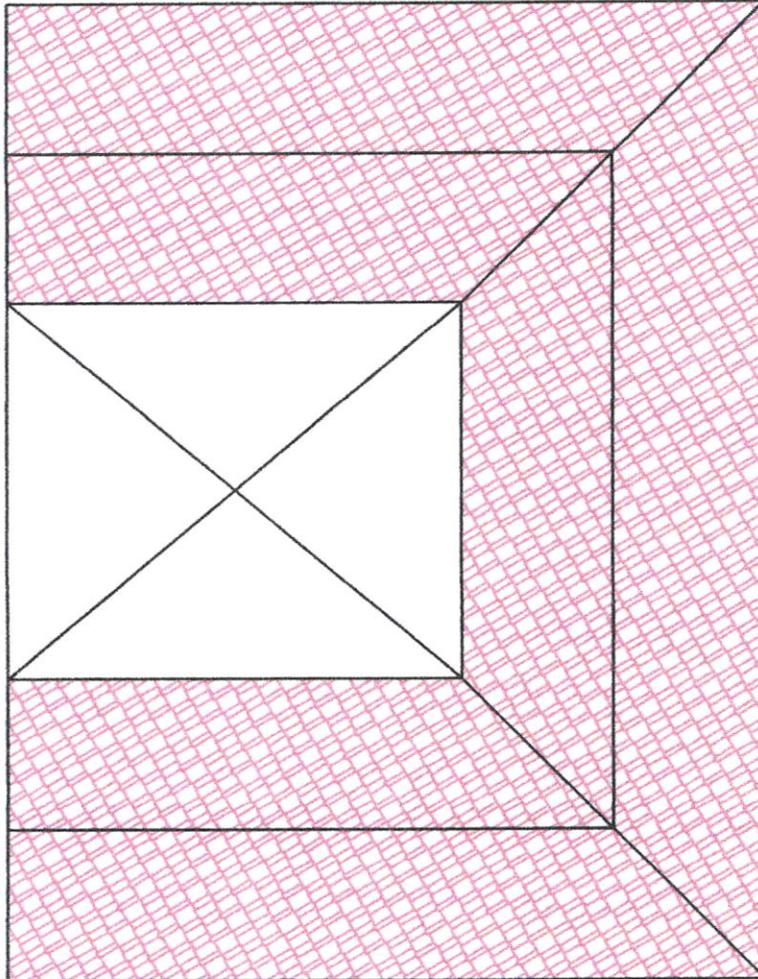
Bungalow type U:



Plan de RDC 1/100



Plan de l'étage 1/100



Plan de terrasse

Les vues 3D :



Vue d'intérieur du projet



Vue sur la façade maritime

CONCLUSION GENERALE

Sans prétendre apporter la solution à un éventuel retour des têtes et des esprits vers la mer; (se sera en contradiction d'ailleurs avec le principe du projet urbain); nous avons essayé à travers ce travail; de définir des pistes, et des axes de mise en valeur d'un site, d'un environnement, d'un centre et d'un littoral, pour concilier les habitants avec leur ville, et concilier l'ensemble avec la mer; dans le cadre du mouvement mondial d'ouverture des villes littorales sur la mer.

A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis à nu: les défaillances, les inconvénients et les fragilités du site, des rapports tendus entre les composantes de notre aire d'étude (entre le littoral et l'industrie, entre le centre-ville et la mer et entre une réalité urbaine et une politique d'aménagement en total déphasage), ainsi que la difficile cohabitation entre des espaces et des acteurs.

Face à l'interrogation majeure, comment ouvrir la ville sur la mer, qui sous-entend: une réconciliation, une harmonisation ou du moins une homogénéisation et une cohabitation sereine entre les différents espaces du littoral, nous avons opter pour la démarche de projet urbain. Un processus qui s'impose partout comme étant la meilleure démarche pour aller vers des objectifs stratégiques .

BIBLIOGRAPHIE :

Thèses :

1. **BARTHEL P.** (2003). *FAIRE LA VILLE AU BORD DE L'EAU LES LACS DE TUNIS : DES MARGES URBAINES À DES SITES DE TRÈS GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT.* Université Lumière. Lyon.
2. **HADEF R.** (2008). *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude la ville de Skikda.* Université Mentouri. Constantine.
3. **KACIMI N.** (2005). *Essai d'évaluation environnementale du phénomène de littoralisation. Cas d'étude la zone côtière Algéroise.* Mémoire de magistère, EPAU.

Ouvrage :

4. **CHOAY F, MERLIN P.** (1986). *A propos de la morphologie urbaine.* Institut d'urbanisme. Paris.
5. **DONZELOT J.**, 1999, "La nouvelle question urbaine", Esprit, dossier "Quand la ville se défait", pp. 87-114.
6. **NARBONI R.** (2003). *La lumière et le paysage, crée des paysages nocturnes.* Edition du
7. **Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI**, *Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base*, trad. Pierre LAROCHELLE, Ville recherche diffusion, Paris, 2000.
8. **MALFROY, Sylvain et CANIGGIA, Gianfranco.** *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Repro-Zentrale der ETH-Z, Zurich, 1986.
9. **moniteur.** Paris.
10. **PANERAI P. DEPAULE J. DEMORGON M.** (1999). *Analyse urbaine.* Edition eupalinos. Paris.

Documentaires :

11. **La ville en vert - High-tech ou traditionnelle (Fr-Finlande.2010) _Arte.2012-08-22_clo2.**
12. **Les documentaire de notre promoteur Mr Bougdal .k**

Documents d'urbanisme :

13. **Document d'urbanisme P.D.A.U DELLYS.**
14. **Document d'urbanisme P.O.S DELLYS.**
15. **Document d'urbanisme PPSMVSS .**