

Université de Blida 1
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Une nouvelle centralité urbaine :
Structuration de la périphérie Est de la ville de Tipaza
(Cas d'études POS AU03)
Projet architectural : centre multifonctionnel

Etudiantes : Hamel Asma
Benkhelif Amel

Encadreur: Mr. Seddoud
Co-Encadreur: Mr Kharoubi
Mr Boulerbar
Mr Benbradai

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

Septembre 2017

DEDICACE

Avec ma profonde affection, Je dédie ce modeste travail :
A ceux qui m'ont soutenu, m'ont encouragé durant toute ma vie. A ceux qui ont toujours voulu que je sois la meilleure : A ma mère, et mon père. Symboles du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement, et de la tendresse,... je voudrais vous exprimer toute mon affection, et admiration.

A celle qui j'aime beaucoup et qui m'as soutenue tout au long de mon cursus :

Ma tante Lynda .

A mes frères : Mohamed , Kader , et Ryma .

A mon meilleure amie et binôme Hamel Asma qui m'a encouragé et soutenu tout le long de ce travail.

A toute ma famille, mes amies, et tous ceux qui me sont chers, et que j'ai omis de citer
Involontairement.

BENKHELIF AMEL.

DEDICACE

Avec ma profonde affection, Je dédie ce modeste travail :
A ceux qui m'ont soutenu, m'ont encouragé durant toute ma vie. A ceux qui ont toujours voulu que je sois la meilleure : A ma mère, et mon père. Symboles du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement, et de la tendresse,... je voudrais vous exprimer toute mon affection, et admiration.

A mes cher frères et sœurs
A toute ma famille, mes amies, et tous ceux qui me sont chers, et que j'ai omis de citer
Involontairement.

HAMEL ASMA.

REMERCIEMENTS

Ce travail ne se serait pas accompli sans le soutien, le courage et la force que nous a donnés Allah le tout puissant, nous adressons nos remerciements les plus sincères à Allah qui nous a dotés de sa foi.

Nos remerciements les plus sincères à nos encadreurs Mr Seddoud et Mr Kharoubi Mr Boulrbar d'avoir accepté d'encadrer ce travail. Nous les remercions pour leur compréhension, leurs encouragements Et leurs orientations accordées tout au long de ce travail. Qu'ils trouvent ici l'expression de notre profonde gratitude.

Nous souhaitons exprimer notre gratitude au président de jury et leurs membres de bien avoir accepté d'évalué ce travail. Dans l'espoir d'être à leur Esperance.

Nos remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés et ont contribué à l'élaboration de ce modeste travail de près ou de loin.

RESUME

REMERCIEMENTS

DEDICACES

TABLE DES MATIERES :

Chapitre 01 :CHAPITRE INTRODUCTIF

1.1.Introduction à la thématique générale du master.....	01
1.2. Projet urbain en périphérie	04
1.3. Introduction au thème spécifique (Nouvelles centralités urbaines).....	04
1.4. Choix du thème.....	05
1.5. Présentation succincte du cas d'étude.....	06
1.5.1 Présentation de la commune.....	06
1.5.2 Choix de la ville	06
1.5.3 Présentation du site d'intervention.....	06
1.6. Présentation de la Problématique général.....	07
1.7. Problématique spécifique du site d'intervention	08
1.7.1. Les questions.....	08
1.7.2. Les hypothèses	08
1.7.3. Les objectifs.....	09
1.8. Présentation de la démarche méthodologique.....	09
1.9. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.....	10
Conclusion.....	10

Chapitre 02 : ETAT DE L'ART

Introduction	11
2.1. DEFINITIONS	11
2.1.1. Définition de La périphérie	11
2.1.2. Définition de la notion de centralité	11
2.1.3. Développement de la centralité à travers le temps.....	12
2.1.4. Définition de centre	12
2.1.5. Centralité périphérique.....	12
2.2. Analyse D'exemples	13
2.2.1. Croissance urbaine durable en Gironde	13
2.2.1.1.Aperçu historique du projet.....	13
2.2.1.2.Présentation du site	14

2.2.1.3. Enjeux du projet.....	14
2.2.1.4. Les Principes d'aménagement.....	15
Conclusion.....	19

Chapitre 03: CAS D'ETUDE : VILLE DE TIPASA

3.1. Situation géographique	20
3.1.1 Présentation de la commune de Tipaza	20
3.1.2 Présentation de la ville	20
3.1.2.1 Les limites administratives	20
3.1.2.2 Les limites physiques	20
3.1.3 Accessibilité	21
3.1.3.1. Accessibilité maritime.....	21
3.1.3.2. Accessibilité Terrestre.....	21
3.1.4. La climatologie.....	21
3.1.4.1. Les vents dominants.....	22
3.1.4.2. La température.....	22
3.1.4.3. La pluviométrie.....	22
3.1.5. La sismicité.....	22
3.1.6. Le relief.....	23
3.1.8. L'hydrographie.....	23
3.2. Evolution historique du territoire.....	23
3.2.1. Le 1 ^{er} cycle.....	23
3.2.1.1. La première phase : La formation du parcours de crête principale.....	23
3.2.1.2. La 2 ^{ème} phase : la formation du parcours de crête secondaire	23
3.2.1.3. La 3 ^{ème} phase : la formation du parcours de contre crête local	24
3.2.1.4. La 4 ^{ème} phase : La formation du parcours de contre crête continu.....	24
3.2.2. 2 ^{ème} cycle (cycle de consolidation).....	25
3.4. Processus de formation et de développement de la ville de Tipasa.....	25
3.4.1. Tipasa à L'époque préhistorique (au milieu du 3 ^{ème} millénaire AV.JC)	25
3.4.2. Tipasa à l'époque phénicienne (1 ^{er} siècle AV-JC)	26
3.4.3. Tipasa à l'époque des royaumes indépendants Mauritanien	27
3.4.4. Tipasa à l'époque romaine : (40 AV-JC -450 AP-JC)	28

3.4.5. L'avènement du christianisme	29
3.4.6. Tipasa à l'époque d'occupation Française 1853-1962.....	29
3.4.7. Epoque poste Indépendance (de 1984 à nos jours)	32
3.4.8 Synthèse	33
3.5. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE ...	35
3.5.1. Les portes	35
3.5.2. Les parcours	36
3.5.3. Les places, jardins et plantations	37
3.5.4. Les équipements	38
3.6. Découpage des ilots.....	39
3.7. LECTURE TYPO MORPHOLOGIQUE DU CADRE BATI.....	43
3.7.1. Synthèse	47
Conclusion	48
3.8. L'Aire d'intervention	48
3.8.1. Introduction.....	48
3.9. Présentation de l'aire d'intervention.....	48
3.9.1. Choix de site.....	48
3.9.2. Situation.....	49
3.9.3. Potentialités de l'aire d'intervention.....	50
3.9.4. Accessibilités.....	51
3.9.5. Superficie et la morphologie du site.....	51
3.10. Caractéristiques du secteur AU03.....	51
3.11. Proposition du C.N.E.R.U.....	52
3.12. Critiques de la proposition du PDAU	53
3.13. Le projet urbain	53
3.13.1. Introduction	53
3.13.2. Processus de développement du projet urbain.....	53
3.13.2.1. La structure viaire.....	53

3.13.2.2. La structuration des ilots et leur dimensionnement	54
3.13.2.3. Choix des places publics (Faire entrer la nature dans la ville).....	55
3.13.2.4. Le programme fonctionnel projeté	55
3.13.2.5. Schéma d'Aménagement Global	58
3.14. Projet Architectural	60
3.14.1. La fiche technique du projet	60
3.15. Conclusion Général.....	61

Références.

Annexes.

INDEX DES FIGURES ET PHOTOS

Table des figures

Figure 1.1 : Carte de localisation de la ville de Tipasa.....	6
Figure 1.2 : Carte Identification du site.....	8
Figure 2.1 : Présentation du site	14
Figure 2.2 : La croissance urbaine en Gironde.....	15
Figure 2.3 : Articuler le nouveau projet à la structure urbaine existante	16
Figure 2.4 : Projeté le quartier en entrée de ville	17
Figure 2.5 : Constituer une nouvelle polarité urbaine à l'échelle de la commune.....	18
Figure 2.6 : Deux fronts bâtis et un espace paysager centrale.....	18
Figure 2.7 : Perméabilité du tissu et ouverture de l'axe urbain sur un espace naturel	18
Figure2.8 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain.....	19
Figure3.1 : situation géographique de la ville de Tipaza.....	20
Figure3.2 : Présentation de la commune de Tipaza	20
Figure3.3 : carte des limites administratives.....	20
Figure3.4 : carte des limites physiques.....	20
Figure3.5 : Accessibilité maritime	21

Figure3.6 : Accessibilité de la ville de Tipaza	21
Figure3.7 : les vents dominants à Tipaza	22
Figure3.8 : graphe de température	22
Figure3.9 : pluviométrie	22
Figure3.10 : carte de zonage sismique de nord algérien	22
Figure3.11 : carte de pentes de Tipaza	23
Figure3.12 : carte de barrages et oued de Tipaza	23
Figure3.13: La première phase : la formation de parcours de crête principale.....	23
Figure3.14 : La 2eme phase : la formation du parcours de crête secondaire.....	24
Figure3.15 : La 3eme phase : la formation du parcours de contre crête local.....	24
Figure3.16 : La 4eme phase : la formation du parcours de contre crête continu et parcours de plaine.....	24
Figure3.17 : carte synthèse.....	25
Figure3.18 : Carte de Tipasa à l'époque préhistorique	26
Figure3.19 : Carte de Tipasa à l'époque phénicienne	27
Figure3.20 : Carte de Tipasa à l'époque maure	27
Figure3.21 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine	28
Figure3.22 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau).....	28
Figure3.23 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau).....	29
Figure3.24 : Carte de Tipasa à l'époque Française (Projet DEMENCHEY)	30
Figure3.25 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1861	30
Figure3.26 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1925.....	31
Figure3.27 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1948.....	31
Figure3.28 : Carte de Tipasa de 1959-1962 (Cité oued Merzoug).....	32
Figure3.29 : Carte de Tipasa post indépendance.....	32
Figure3.30 : Logique de croissance période romaine	33
Figure3.31 : Logique de croissance période Française	34

Figure3.32 : Logique de croissance période post colonial	34
Figure3.33 : Schéma de synthèse de l'évolution de Tipasa	35
Figure3.34 : Carte des portes de Tipasa	36
Figure3.35 : Carte des parcours de Tipasa	37
Figure3.36 : Carte des places de la ville de Tipasa	38
Figure3.37 : Carte des équipements de la ville de Tipasa	39
Figure3.38 : Comparaison entre deux types d'implantation_.....	40
Figure 3.39 : Façade Nord, Sud et Ouest de l'ilot 2.....	41
Figure 3.40 : Carte de l'ilot colonial français	41
Figure 3.41 : Ilot post colonial	42
Figure 3.42 : : Ilot post colonial.....	42
Figure 3.43 : La cité oued merzoug	42
Figure 3.44 : Coupe sur l'axe Nord/Sud	42
Figure 3.45 : Carte des extensions du tissu urbain	43
Figure 3.46 : Carte des tissus de la ville de Tipasa.....	45
Figure 3.47 : Coupe sur la voie secondaire	45
Figure 3.48 : Coupe sur la voie principale	45
Figure 3.49 : Entité d'habitation 200 logts	46
Figure 3.50 : Plan de la cité	46
Figure 3.51 : Plan de structure urbaine	47
Figure 3.52 : carte de l'aire d'intervention	48
Figure 3.53 : carte de situation	49
Figure 3.54 : Environnement immédiat	49
Figure 3.55 : Potentialité de l'aire d'intervention	50
Figure 3.56 : photo de la mer	51
Figure 3.57 : sites archéologiques	51
Figure 3.58 : terrains agricoles	51

Figure 3.59 : accessibilités de l'aire d'intervention	51
Figure 3.60 : Proposition du C.N.E.R.U (POS AU3).....	52
Figure 3.61 : Carte de structure viaire	54
Figure 3.62 : carte des dimensionnements des ilots	55
Figure 3.63 : carte des fonctions	56
Figure 3.64 : plan d'aménagement	58
Figure 3.65 : 3 D Urbaine 1.....	59
Figure 3.66 : plan de masse	60

Table des Photos

Chapitre II :

Photos 1, 2, 3 : Les aménagements en entrée de ville	17
Photos 4, 5, 6 : Structurer le territoire autour d'un boulevard.....	19

Chapitre III :

Photos 1 : Photo des ruines romaine (Ouest) de Tipasa	44
Photos 2: Photo des ruines romaine (Est) de Tipasa	44
Photos 3.4.5 : Différentes vue sur l'ensemble du bâti	46
Photos 6.7.8 : Différentes vue sur l'ensemble du bâti	47

Tableaux

Chapitre III :

Tableau 3.1 : Programmation	57
Tableau 3.2 : Programmation	58
Tableau 3.3 : Fiche technique du projet	61

Bibliographie

RESUME :

Le thème de la nouvelle centralité est devenu un des axes porteurs du débat sur la ville. Ouvert initialement dans les pays d'Europe, il a intéressé très rapidement d'autres pays. La prise de conscience récente de ce phénomène dénommé "nouvelle centralité" est désormais au premier plan de l'actualité urbaine.

Dans les villes importantes, on distingue un centre-ville où l'occupation est serrée et la fonction centrale très développée, avec la croissance démographique la ville présente également des contraintes (circulation, saturation des carrefours, entassement des logements ...) qui obligent les responsables à agir.

Comme le cas de la ville Tipaza qui est semblable aux autres villes algériennes dont elles souffrent de la dualité centre-périphérie ; d'un côté un centre ancien saturé en terme de services diversifiés, de l'autre côté une périphérie d'extensions nouvelles appauvrie en matière de services et cela face à une demande graduelle en besoins considérables. Par conséquent il y a lieu de repenser la planification et la gestion de nos villes de manière à créer un équilibre des différentes fonctions urbaines d'où la nécessité de configurer soit un deuxième centre, soit une multitude de petites centralités.

Ce travail traite la rupture centre-périphérie de Tipaza où l'accent est mis sur l'espace public afin de recomposer le lien perdu qui va apporter un renouveau à la ville, pour ce faire, ce travail suit un processus qui comporte 3 parties :

- **une phase introductive** : Celle qui présente la formulation de la problématique spécifique à notre aire d'intervention qui est le POS AU03 de Tipaza.
- **une deuxième phase** : Etat de l'art qui a pour objectif d'expliquer les concepts et les notions clés dont on a eu besoin pour la bonne compréhension du thème débutant par le projet urbain jusqu'à la problématique spécifique et afin d'optimiser notre intervention, nous avons développé une analyse comparative d'exemples à l'échelle internationale d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude
- **Une troisième phase** : Le cas d'étude qui se caractérise par une analyse synchronique et diachronique qui explique la croissance de la baie ville de Tipaza, pour pouvoir ressortir avec les éléments de permanences et les éléments singuliers qui devront être pris en compte avant l'intervention.

En conclusion, notre intervention de restructuration s'avère une réponse possible pour recomposer le lien entre le centre et la périphérie.

ABSTRACT :

The theme of the new centrality has become one of the main axes of the debate on the city. Originally opened in the countries of Europe, it has interested other countries very quickly. The recent awareness of this phenomenon called "new centrality" is now at the forefront of urban current affairs.

In important cities, there is a town center where the occupation is tight and the central function is very developed, with demographic growth. The city also has constraints (traffic, saturation of the crossroads, Act.

As in the case of the city Tipaza, which is similar to the other Algerian cities of which they suffer from the center-periphery duality; On the one hand, an old center saturated in terms of diversified services, on the other hand a periphery of new impoverished extensions in terms of services and this in the face of a gradual demand for considerable needs. It is therefore necessary to rethink the planning and management of our cities so as to create a balance

between the various urban functions, hence the need to configure a second center or a multitude of small centralities.

This work deals with the center-periphery rupture of Tipaza where the emphasis is on public space in order to recompose the lost link which will bring a renewal to the city. To do this, this work follows a process that has 3 parts:

- **An introductory phase:** the one that presents the formulation of the problematic specific to our area of intervention which is the POS AU03 of Tipaza.

- **A second phase:** a state of the art which aims to explain the concepts and key concepts needed for a good understanding of the theme starting from the urban project to the specific problem and in order to optimize We have developed a comparative analysis of international examples from which we have been able to draw recommendations that we have tried to integrate into our case study

- **A third phase:** The case study is characterized by a synchronic and diachronic analysis that explains the growth of the bay city of Tipaza, to be able to stand out with elements of permanences and singular elements that will have to be taken into account before 'intervention.

In conclusion, our restructuring intervention is a possible response to recompose the link between the center and the periphery.

ملخص:

لقد أصبح موضوع المركزية الجديدة واحدا من المحاور الرئيسية للنقاش حول المدينة. فتحت أصلا في بلدان أوروبا، لديها البلدان المهتمة الأخرى بسرعة كبيرة. والوعي الأخير بهذه الظاهرة المسماة " المركزية الجديدة " أصبح الآن في طبيعة الشؤون الحضرية الراهنة.

في المدن الهامة، هناك مركز بلدة حيث الاحتلال محكم، والوظيفة المركزية متطورة جدا، مع النمو الديمغرافي، كما تعاني المدينة من قيود) تداول، تشعب المحاور، أكوام من المساكن، الخ (للعمل).

كما هو الحال في مدينة تيبازة، التي تشبه المدن الجزائرية الأخرى التي تعاني من ازدواجية المحيط المركزي. من جهة، مركز قديم مشبع من حيث الخدمات المتنوعة، من ناحية أخرى هامش من التمديدات الجديدة المستفدة من حيث الخدمات وهذا في مواجهة الطلب التدريجي على احتياجات كبيرة. وبالتالي، يجب علينا إعادة النظر في تخطيط وإدارة مدننا من أجل إيجاد توازن بين مختلف الوظائف الحضرية، وبالتالي الحاجة إلى تكوين مركز ثان أو العديد من المراكز الصغيرة.

ويتناول هذا العمل تمزق وسط المحيط في تيبازة حيث يتم التركيز على الفضاء العام من أجل إعادة صياغة الرابط المفقود الذي سيطلب التجديد للمدينة. للقيام بذلك، يتبع هذا العمل عملية تحتوي على 3 أجزاء:

- **مرحلة تمهيدية :** واحد الذي يقدم صياغة المشكلة الخاصة بمجال التدخل الذي هو بوس AU03 من تيبازا.

- **المرحلة الثانية:** الدولة من الفن، والتي تهدف إلى شرح المفاهيم والمفاهيم الأساسية اللازمة لفهم جيد للموضوع بدءا من المشروع الحضري لمشكلة محددة وللتحسين وضعنا تحليلا مقارنا للأمتلة الدولية التي استطعنا من خلالها وضع توصيات حاولنا أن ندمجها في دراستنا للحالة

- **المرحلة الثالثة :** دراسة الحالة، التي تتميز بتحليل متزامن ومتحرك يفسر نمو خليج مدينة تيبازة، من أجل أن تكون قادرة على الخروج مع عناصر من الدوام والعناصر المفردة التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار قبل التدخل.

والمحيط المركز بين الربط إعادة على محتملة إجابة هو الهيكلية إعادة في تدخلنا فإن الختام، وفي

1.1. Introduction à la thématique générale du master

‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’

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

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

Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu’entretiennent ces villes avec leur territoire.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel ». ¹

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente ².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »³ : une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

¹ Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

² Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

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

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

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

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'

Mai 2017

Notre choix s'est porté sur la thématique de projet urbain en périphérie, il s'agit de la création d'une nouvelle centralité urbaine en périphérie.

1.2. Projet urbain en périphérie :

Le projet urbain est pensé avec la ville existante et non contre elle ou en dehors d'elle, comme reproduction de la ville sur elle-même non comme croissance ou étalement de la ville (construire la ville sur la ville, en prenant compte de l'espace public) et dans ce cas en revalorisant la périphérie et, en prenant compte : de son processus de transformation. «La ville vue comme organisme humanisé se voit attachée des concepts propres à l'humain. Le cœur, les flux, les cellules, le tissu, etc., sont autant de concepts adaptés à la description des éléments constituant la ville. »⁵

1.3. Introduction au thème spécifique (Nouvelle centralité urbaine) :

«Dans le processus dialectique par lequel une ville grandit, il y a une évolution constante entre le centre et sa périphérie, entre un pôle et un pôle opposé. Dans la ville pré-Moderne, les tissus en construction sont généralement juxtaposés, séparés par des bandes de frontières pertinentes ou des voies périphériques. Juxtapositions dues souvent aux obstacles topographiques. Leur fusion se fait à travers un axe central, donnant lieu à une nouvelle centralité d'une unité plus grande. Les extrémités conservent leur caractère

périphérique, mais se préparent à modifier leurs statuts dans les agrégations à venir.»⁶

«Selon l'approche typo-morphologique l'organisme urbain est né suite à une série de dédoublements successifs de son établissement élémentaire et à chaque phase de dédoublement l'organisme change sa structure et la vocation de ses parcours, en d'autres

termes, un parcours périphérique peut devenir centralisant et affirmera donc une centralité linéaire.»⁷

Pendant la durée de la formation du tissu, le parcours matrice est le parcours dit «Centralisant », support des activités commerciales et des densités d'occupation et de flux les plus importantes.

Ces densités vont en diminuant vers l'extérieur de la ville sur les parcours d'implantation. Les densités de flux et d'activité vont disparaître ou s'amenuiser presque totalement vers les parcours de raccordement et de desserte ; ce sont là les zones dites « anti nodales ».

Généralement, des parcours périphériques relient les parcours d'implantation par rapport au centre.

Avec le temps, l'évolution des centres d'activité vers la périphérie, souvent pour des raisons de disponibilité de place, va progressivement faire basculer la centralité vers les parcours périphériques. Ainsi les parcours matrices perdront petit à petit leur caractère de centralisation des flux et des activités pour devenir des parcours d'importance mineure.

Donc, afin d'intervenir sur une ville, on doit d'abord saisir le processus de formation et de transformation de sa morphologie urbaine.

La compréhension d'un tel processus passe par le retour à la genèse de formation du tissu de la ville à travers la structuration des parcours et les dédoublements successifs qu'a connu le noyau élémentaire.

Les villes algériennes présentent souvent une densification du tissu urbain de son centre historique, ce qui nécessite une extension vers les périphéries, et crée un déséquilibre structurel dans la ville qui demande une structuration de ces périphéries par la création des nouvelles centralités urbaines d'où le choix de notre thème.

1.4. Choix du thème :

Le thème choisi « nouvelle centralité urbaine » signifie la résultante d'une série de formations et de transformations dans un organisme urbain.

La partie EST de la ville de Tipaza est une jonction entre plusieurs entités elle est aussi une transformation d'une périphérie en une centralité liée au processus d'extension de la ville, et de l'urbanisation de nouveaux espaces.

5 BOUGHERIRA HADJI QUENZA, « Le processus évolutif des villes algériennes : un phénomène de nature typologique, Cas de Blida, Cherchel, et El oued ». Thèse de Doctorat, Ecole polytechnique d'architecture, et d'urbanisme, Alger -2010-

6 Nadir DJERMOUNE « Dysfonctionnement et défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie », Le Carnet de l'IRMC, 24 février 2014. [En ligne] <http://irmc.hypotheses.org/14217> youssouf ouaïssa le 26 septembre 2012.

7 http://architecture.blogspot.com/2012/09/lecture-delorganisme-urbain_26.html

1.5 Présentation succincte du cas d'étude :

1.5.1. Présentation de la commune :

1.5.2. Choix de la ville :

Après l'indépendance et comme la majorité des villes Algériennes, Tipasa a vu son tissu se densifier pour répondre aux différents besoins de la population, et plus précisément le besoin de logement. Mais le grand problème est apparu lors de l'urbanisation rapide et accélérée de la ville suite à son passage du statut de chef-lieu de daïra à celui de chef-lieu de wilaya ce qui a engendré une négligence des caractères de l'urbain ainsi que la rupture avec le noyau historique de la ville (problème de zoning).

Cette négligence a induit la dévalorisation des potentialités touristiques de la ville de



Tipasa ainsi que ses sites historiques.

1.5.3 Présentation du site d'intervention :

D'après la brève étude que nous avons faite, on a pu identifier les différentes parties qui constituent la ville ainsi que les problèmes qu'elles contiennent. Notre choix s'est donc porté sur le POS AU3 localisé à l'est de la ville, et qui est en cours de réalisation.

Cette partie rentre dans le cadre de l'extension et le développement de la ville vu le grand potentiel d'aménagement qu'elle représente, elle va accueillir un programme diversifié avec de grands espaces publics, de nouveaux équipements et un programme riche d'habitations.

Le site offre une vue panoramique sur la mer, sur les parcs archéologiques ainsi que la forêt de la ville. Par conséquent il doit être intégré dans la structure de la ville afin de

Figure 1.1 : Carte de localisation de la ville de Tipasa (source : Google earth)

La zone d'étude se situe à l'entrée Est de la ville de Tipasa, et elle est limitée :

- Au nord par la route nationale N.11
- Au sud par Oued Merzoug
- A l'est par le chemin de wilaya N.106
- A l'ouest par le tissu urbain de la ville



Figure 1.2 : carte Identification du site (Source : Google Earth)

1.6. Présentation de la Problématique générale :

« La crise de la ville contemporaine sera renforcée petit à petit par la dégradation de l'espace urbain et l'anarchie planifiée de sa croissance» **Albert LEVY**

A l'instar des villes algériennes, la ville de TIPAZA a connu un important Déséquilibre et une extension qui reste insuffisante par rapport à un site de plus En plus saturé qui ne répond pas à ses besoins. Après saturation de cette ville la croissance de la ville est prise en charge par la naissance d'une série de dédoublements successifs de son établissement élémentaire via ses parcours, et à chaque phase de dédoublement l'organisme changera sa structure et la vocation de ses parcours; en d'autres termes le parcours périphérie peut devenir centralisant et affirmera une centralité linéaire, qui peut apporter une solution pour une grande capacité d'urbanisation tenant compte de sa localisation par rapport au parcours matrice de la ville.

Comme première constatation on peut dire que la ville de Tipasa se présente sous formes de plusieurs entités distinctes qui ne sont pas en communication forte entre elles et qui ne se côtoient plus. Ces dernières ont eu naissance dans un processus plus ou moins régulier sauf en ce qui concerne la période post-indépendance :

- Les sites archéologiques : dotés d'un tracé assez régulier et significatif
- Le noyau colonial : avec sa structure hiérarchisée

- La cité Oued Merzoug : qui s'est dégradée surtout durant la période post-indépendance mais pour laquelle le PDAU prépare des programmes de réaménagement
- L'extension post-indépendance : Elle représente la plus grande lacune de la ville, car elle a eu naissance dans des circonstances de développement des programmes d'urgence ce qui a engendré une croissance démesurée, mal contrôlée et ne régissant aucune stratégie d'aménagement. C'est un ensemble d'habitations dépourvues d'équipements et d'espaces publics
- Les nouvelles extensions : sous forme de POS, ZET, cités administratives et des actions de réaménagement.

La ville de Tipaza est caractérisée par son potentiel touristique, agricole et culturel, de grandes qualités paysagères naturelles et un substrat archéologique qui lui confèrent une valeur et une qualité exceptionnelle.

La problématique de la ville de Tipaza consiste à révéler et valoriser ces différentes dimensions : en tant que chef-lieu de Wilaya, et en tant que ville historique, culturelle et touristique.

Les programmes élaborés se conjuguent pour atteindre cet objectif, mais ils répondent d'avantage à une approche sectorielle de la ville qu'à ses besoins de restructuration, réaménagement et requalification.

Dans le cadre de notre intervention pour le développement et l'extension de la ville, nous nous posons la question de savoir **par quel moyen , le projet urbain pourrait offrir à la ville une alternative d'aménagement qui va renouer avec sa structure initiale ?**

Comment réagissons nous avec ces transformations naturelles dans le but de structurer la périphérie et la rendre centralité urbaine???

Pour répondre à cette problématique il est nécessaire de prévoir un aménagement, une structuration urbaine, une réorganisation de la circulation.

1.7. Problématique spécifique du site d'intervention :

Notre intervention consiste à proposer une planification urbaine cohérente qui réponde aux exigences de la ville tout en évitant de retomber dans les problèmes soulevés, et cela en créant une zone multifonctionnelle qui donnera une nouvelle image à la ville et renforcera la liaison entre ces deux dernières.

La problématique réside donc dans l'enjeu de pouvoir traduire cet aménagement qui rehaussera l'attractivité de la ville et lui donnera une nouvelle image de ville durable tout en offrant un contre-exemple de l'état actuel de la ville.

1.7.1. Les Questions :

Pour pouvoir traiter la thématique dans sa globalité et atteindre nos objectifs les questions suivantes s'imposent :

- comment peut-on agir pour soulager le centre-ville ?
- comment assurer la jonction entre le centre-ville et la nouvelle centralité ?
- ou sera la position idéale de cette nouvelle centralité ?
- Comment gérer notre site d'intervention pour marquer l'entrée de la ville?
- Peut-on faire de la ville de Tipaza une ville qui rayonnera à l'échelle nationale, méditerranéenne et même mondiale ?
- Comment revaloriser l'image de la ville de Tipaza et lui donner le cachet qu'elle mérite ?

- Quelles types d'activités va t'on implanter?

1.7.2. Les hypothèses :

- La crise qui secoue la ville nous a obligées de créer une nouvelle centralité pour décongestionner le centre.
- Par la création d'une jonction fonctionnelle en termes d'activités commerciales entre le centre ancien et la périphérie.
- La situation de crise a permis le passage du centre à la centralité, en empiétant sur des espaces périphériques (l'entrée est de la ville) plus vastes et plus pratiques.
- Création d'équipements touristiques de valeur qui seront comme point d'appel à la ville.
- Création d'une ville qui rayonnera à l'échelle nationale, méditerranéenne et même mondiale et ce par la revalorisation de ces différentes potentialités (parc archéologique, le port, la mer les forêts, les terres agricoles, les monts du chenoua..)
- Injection d'équipements touristiques de loisirs et de détente qui mettent en valeur la vocation touristique.
- plusieurs types d'activités seront retrouvés comme l'activité économique, sociale touristique, commerciale.

1.7.3. Les Objectifs :

- Créer une nouvelle centralité urbaine
- Rendre à la ville de Tipaza son caractère historique et touristique
- Marquer et traiter l'entrée est de la ville de Tipaza
- Injecter des équipements touristiques, de loisirs et de détente qui mettent en valeur la vocation du site
- Diversifier les fonctions commerciales, artisanales, résidentielles .

1.8. Présentation de la démarche méthodologique :

Notre travail s'appuie essentiellement sur l'approche typo-morphologique comme démarche méthodologique qui nous permettra de comprendre la formation et la transformation de la ville et la structure de son territoire.

Pour atteindre notre objectif et répondre au questionnement suscité, nous avons suivi une démarche méthodologique qui s'appuie sur l'identification des problèmes, la collecte des données et leur traitement.

- ❖ Les outils de la démarche méthodologique : Trois outils de travail ont été utilisés

a- Recherche bibliographique :

Il s'agit de réunir la documentation concernant notre thème, en consultant les différents ouvrage , thèses et mémoire ,articles, rapports, revues, cartes et des sites d'internet qui ont une relation avec le thème.

b-Collecte de données :

Elle repose sur le recueil de données statistiques, cartographiques et autres au niveau des différents services, directions et autres sources d'information.

Ces organismes sont :

- ✓ Direction d'urbanisme et de construction de Tipaza (DUC).
- ✓ Direction du tourisme de Tipaza.
- ✓ Etat civil et service technique de l'APC de Tipaza.
- ✓ Musée de Tipaza.

c-Travail de terrain :

Il s'agit d'évaluation, vérification et validation des phénomènes et faits par le biais d'observations, de prise de photos .ainsi qu'une investigation auprès des associations,

comités de quartier et des citoyens, auquel s'ajoute une actualisation des données et des cartes et cela dans le but de palier les éventuelles lacunes.

1.9. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre :

Notre mémoire est structuré en 03 chapitres suivis d'une conclusion :

Chapitre 1 : Chapitre Introductif

En premier, lieu est abordée une introduction à la thématique générale du master projet urbain, suivie par la problématique spécifique au thème choisi, une brève présentation de notre cas d'étude (ville de Tipaza), une présentation de la démarche méthodologique adoptée et enfin une présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

Chapitre 2 : Etat de l'Art ou de la Connaissance en relation avec la thématique développée

Il s'agit de faire une investigation documentaire des thèses de magister ou de doctorats ainsi que des articles et des revues afin de pouvoir s'approcher du thème similaire à notre travail élaboré avec l'analyse de quelques exemples et se termine par une conclusion.

Chapitre 3 : Le cas d'étude ; Notre tâche va consister dans ce chapitre en premier lieu, à aborder une analyse territoriale et urbaine de la ville de Tipaza, afin de saisir son processus de formation et de transformation en faisant ressortir clairement l'application de la méthode typo morphologique, et en deuxième lieu de présenter le projet urbain de la création de la nouvelle centralité urbaine, et le projet architectural.

Ce chapitre est composé de deux parties :

3.1 Une partie écrite

3.2 Une partie graphique, avec une conclusion.

Conclusion : Notre travail de recherche sera finalisé par une conclusion générale qui nous a abouti à deux aspects de la recherche (la base de deux modes production de la connaissance:

1. Recherche cognitive : production de la connaissance ouvrant des voies à la recherche doctorale, production monographique etc.

2. Recherche normative : production de la connaissance ouvrant des voies à des indications de projets opérationnels.

Etat De L'art Sur La Nouvelle Centralité Urbaine

INTRODUCTION :

Notre travail s'inscrit dans le cadre **d'une nouvelle centralité urbaine**, dans ce chapitre on va rassembler le maximum d'informations, présenter les travaux réalisés dans notre domaine qui non seulement nous aideront pour vérifier son originalité, connaître son exploitation mais aussi pour apporter des solutions à notre problématique.

La démarche adoptée pour l'élaboration de cette partie est liée aux indicateurs relatifs aux concepts du centre, centralité, périphérie et enfin la centralité urbaine.

Nous prenons les publications et les travaux de recherches universitaires comme exemple, ainsi que des livres, des ouvrages, des articles, et des mémoires de magister.

Et à la fin on clôturera notre travail par une conclusion générale.

Un exemple similaire a été choisi comme exemple dans le cadre de notre recherche.

2.1. DEFINITIONS :

2.1.1. Définition de La périphérie :

Selon Léonce Reynaud « Un nouveau type d'espace est apparu dans les années 60 qui n'est ni la ville, ni la campagne : l'espace périurbain. C'est un espace qui s'est développé dans la périphérie des villes avec une urbanisation lâche dont il est difficile de dessiner les frontières. Il ne marque pas de rupture entre urbain et rural. C'est un tissu composite, qualifié de « rurbain » ou de « suburbain » pour signifier son caractère métis. L'expression retenue aujourd'hui pour désigner ces extensions urbaines est celle de 'périurbain ' »¹

2.1.2. Définition de la notion de centralité :

En 1933 W. Christaller dans la théorie des lieux centraux définit la centralité comme « La propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population Extérieure ».²

Et en 1972, Manuel Castells, concluait que « la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville »³. Il parle de l'idée que le centre doit rassembler les fonctions centrales économiques, politiques et idéologiques.

Par ailleurs, F. Choay précise que le pouvoir d'attraction peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, Administratif...). Mais, elle conditionne la centralité par « L'accessibilité est une condition majeure ».⁴

Enfin, comme le signale J.C. Gallety la « centralité » doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel. Faire centralité, C'est travailler sur l'agencement harmonieux des espaces et le respect de l'environnement. Cela passe par la qualité de l'architecture, de l'espace public et du Paysage. La « logique de scène » doit devenir une préoccupation majeure des maîtres d'ouvrage, pour que la centralité soit synonyme d'art urbain...⁵

2.1.3. Développement de la centralité à travers le temps :

«Durant l'antiquité, la centralité s'identifiait aux acropoles, aux châteaux, aux temples et aux cathédrales. Ainsi l'agora, la place centrale bordée d'édifices publics prestigieux demeure le lieu de centralité par excellence.

L'époque romaine, le forum est né au carrefour du cardo maximus et du decumanus Maximums qui accueillait toutes les activités publiques et religieuses tels que thermes, Amphithéâtres, forums ... La puissance de Rome et son prestige étaient affirmés en Soignant l'esthétique et le décor.

La renaissance, le centre de la ville était toujours représenté par une place : carrée, rectangulaire, polygonale ou circulaire. Les princes à cette époque ont cherché à donner à leur ville une image de marque basée sur la valorisation des places monumentales et à des perspectives d'allées vertes. A cette époque la centralité se manifestait par une appréciation plus qualitative de l'espace.

Par contre à la fin du XIXème siècle, la construction des gares en périphérie de la ville, crée un nouveau centre d'attraction et d'échanges de personnes, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité ...»⁶.

2.1.4. Définition de centre :

« Le centre est un regroupement d'équipement de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions, il participe a la distribution, consommation de certain biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée »⁷.

La transformation dans le territoire, et l'évolution du phénomène urbain montre et confirme que le centre de tout environnement socio-physique est façonné par les activités humaines.

2.1.5. Centralité périphérique :

« L'expression de « pôles périphériques » peut avoir d'impropre : c'est bien un Positionnement « central », eu égard à leur aire de marché, que recherchent les activités Localisées sur les espaces dits périphériques des aires agglomérées. En ce sens les axes De contournement périphériques des agglomérations constituent une véritable ligne de Démarcation entre deux « villes » radicalement différentes : « la ville agglomérée et la ville Péri-urbaine »⁸

1 Livre Elément d'introduction à l'urbanisme, SAIDOUNI Mouaouia, E 2001, Algérie.

2 MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE EN URBANISME

OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN, Présenté par : Mr. BOUDRA Messaoud, THEME : RENOUVELLEMENT Du CENTRE ORIGINEL DE LA VILLE DE GUELMA PAR LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN Sous la direction du Dr Aiche Messaoud, M. C. Université Mentouri Constantine P 47

3 Castells Manuel, La question urbaine, Maspero, Paris, 1972.

4 Idem P48

5 Idem P49

« La question de la transformation de la structure spatial de la ville avec la formation des Centres secondaires au centre initial. Cette transformation est récupérée par le fait que les Services aux entreprises croissent plus fortement dans les zones suburbaines que dans le Centre des villes... la centralité urbaine est alors remise en cause. Des noyaux centraux Se constituent à la périphérie des métropoles, recréant de nouvelles villes avec des Fonctions étendues»⁹

«Depuis quelques décennies, la distinction traditionnelle entre centre et périphérie perd Son sens. On peut souvent remarquer qu'en périphérie, où les centres commerciaux se Forment en profitant de la facilité d'accès et de vastes terrains moins chers, une nouvelle Centralité se forme en dehors du centre des villes. L'expansion des banlieues, la généralisation de la motorisation et le développement de l'industrie entraînent la centralité Vers les périphéries. Ces nouveaux centres intègrent non seulement la fonction Commerciale, mais aussi d'autres fonctions qu'on trouve dans les centres urbains dans la ville, comme le cinéma, l'équipement sportif, le théâtre, des restaurants, ajoutant la Fonction de loisir, et même la fonction administrative L'opposition entre centre et Périphérie ne correspond parfois plus aux espaces desservants et desservis. Dans le Milieu urbain actuel, les périphéries organisent leur propre centralité. »¹⁰

2.2. ANALYSE D'EXEMPLE:

Dans cette partie nous allons procéder à une analyse d'un exemple de projet similaire à notre cas d'étude.

2.2.1. Croissance urbaine durable en Gironde en France :

A partir des années 1970, la croissance urbaine de la Gironde s'est accélérée sous l'effet conjugué de la forte attractivité du département, du dynamisme de la construction individuelle et de l'utilisation massive de la voiture dans les déplacements.

2.2.1.1. Aperçu historique du projet :

Le développement des réseaux de voirie et l'élargissement d'une offre foncière relativement bon marché ont enclenché un processus d'urbanisation intensif, de plus en plus consommateur d'espace, au détriment de zones agricoles et naturelles situées à la périphérie des agglomérations restées centrées sur l'agglomération bordelaise et le sud-ouest du département jusqu'en 1999, ce phénomène s'est ensuite généralisé sur l'ensemble des territoires girondins.

6 MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE EN URBANISME OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN, Présenté par : Mr. BOUDRA Messaoud, THEME : RENOUVELLEMENT DU CENTRE ORIGINEL DE LA VILLE DE GUELMA PAR LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN Sous la direction du Dr Aiche Messaoud, M. C. Université Mentouri Constantine P 47

7 Alberto Zucchelli- introduction à l'urbanisme opérationnel

8 Revue d'Économie Régionale & Urbaine, Armand Colin / Dunod P 49 – 72

9 NTIC et territoire, Enjeux territoriaux des nouvelles technologies de l'information et de la communication, par Luc Vodoz

10 T H E S E pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE PARIS 8, LINEARITE DES VILLES NOUVELLES DE SEOUL : une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport, par Min-Ah CHOI le 16 mai 2007, P 105

2.2.1.2. Présentation du site :

La Gironde fait partie de la région Aquitaine.

Elle est limitrophe des départements des Landes, De Lot-et-Garonne, de la Dordogne et de la Charente-Maritime. Elle est le plus vaste département Métropolitain de France. Elle est traversée par la Dordogne et la Garonne qui se rejoignent pour former la Gironde qui rejoint l'Océan Atlantique. Son estuaire est le plus grand d'Europe.

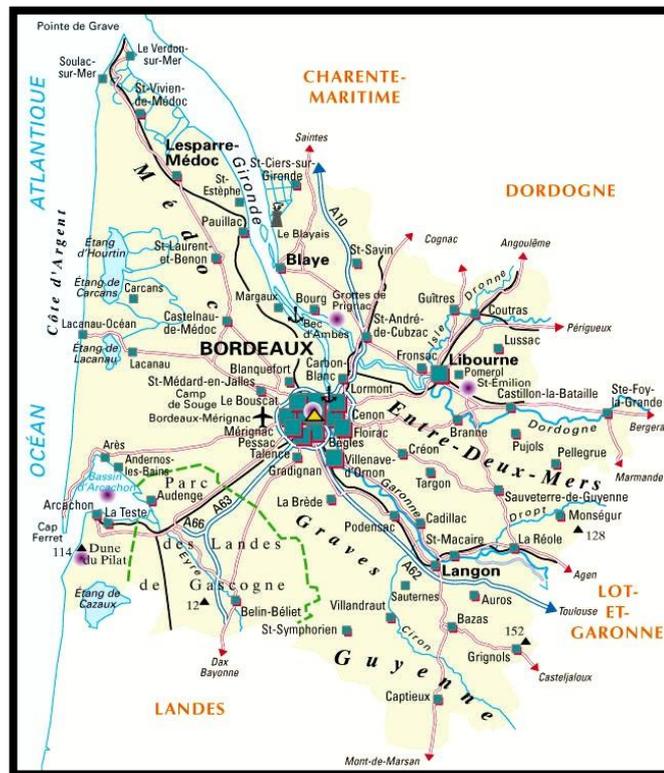


Figure2.1 : présentation du site

Son territoire se structure en quatre entités distinctes : le littoral, le foret, le bordelai et le bazadais

2.2.1.3. Enjeux du projet :

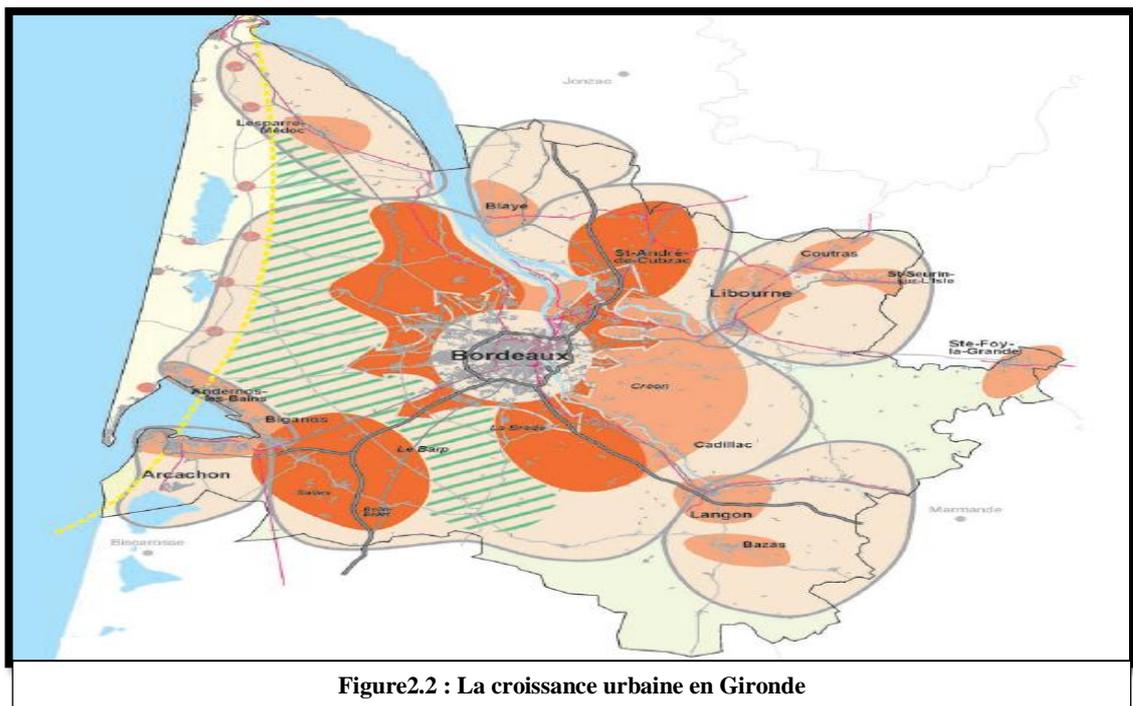
Au premier plan des préoccupations, l'augmentation et l'allongement très sensibles des déplacements automobiles constatés ces dernières années ont des effets qui dépassent largement l'aspect environnemental. Cette dépendance très forte de la voiture individuelle a induit une augmentation des coûts qui se mesuraient jusqu'à présent sur les finances publiques mais qui touchent aujourd'hui de plein fouet les ménages déjà fragilisés par les surcoûts liés au logement.

Les réflexions sur le développement des territoires girondins ont également mis l'accent sur la consommation excessive de l'espace urbanisable. Ce phénomène d'étalement, de mitage et d'éclatement urbain s'opère au détriment des espaces naturels et agricoles.

Cet accroissement de l'urbanisation s'est réalisé ces dernières années sur un mode opératoire peu soucieux des caractéristiques des sites et de la configuration des bourgs ou quartiers préexistants : raccord au maillage viaire succinct, généralement en impasse ou en boucle, lotissements « géométriques », disparition de la trame et du couvert végétal,

maisons individuelles standardisées... Le développement des secteurs économiques a aussi contribué, bien que dans des proportions plus faibles, à cette surconsommation du foncier. Les prévisions pour les années à venir, en matière environnemental et énergétique notamment, ne laissent aucun doute quant à la nécessité de promouvoir une approche plus durable du développement des territoires et d'adapter nos comportements aux évolutions prévisibles.

Dans cette perspective, chaque collectivité peut contribuer à construire un nouveau projet d'accueil, de revalorisation du cadre de vie et contribuer avec l'ensemble des acteurs concernés à un meilleur respect des grands équilibres, des ressources et des paysages des espaces girondins. La plupart des élus s'accordent aujourd'hui sur ces éléments de constat et sur la volonté d'agir.



2.2.1.4. Les principes d'aménagement :

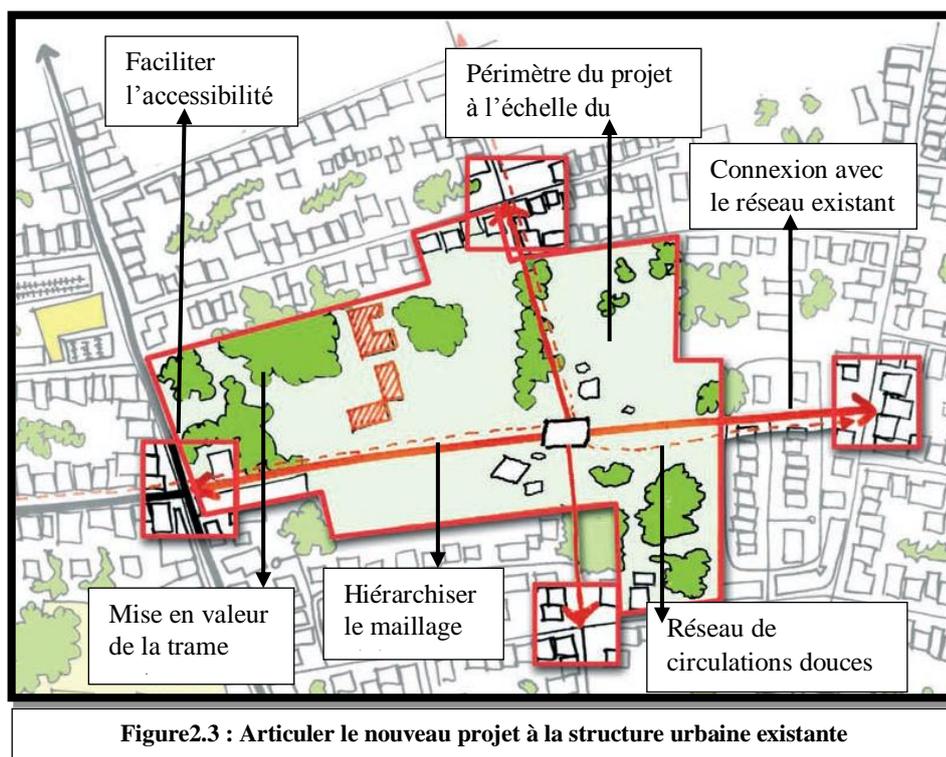
- Créer de nouveaux quartiers en périphérie pour promouvoir la construction de quartiers durables :

L'essentiel des nouvelles capacités d'accueil des villes se situe dans les quartiers périphériques des centres. Ces capacités foncières importantes se présentent sous forme de terrains résiduels ou de recyclage d'activités devenues obsolètes. Elles représentent donc un enjeu majeur par rapport à l'objectif de lutte contre l'étalement urbain.

Il convient aujourd'hui de se réinterroger sur la vocation et la forme urbaine de la couronne périphérique et sur l'opportunité de créer de véritables centralités secondaires. L'objectif de renforcer la densité oblige à réfléchir à de nouveaux projets jouant sur la variation des échelles et des gabarits pour favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.

Ces territoires font souvent aujourd'hui l'objet de projets plus ambitieux, encourageant la réalisation de quartiers durables, nouveaux pôles de vie et de proximité, préservant un équilibre entre ville et nature.

- Articuler le nouveau projet à la structure urbaine existante :
 - Comment assurer la couture avec la trame urbaine existante : continuités viaires, tracés structurants, espaces de transition ?
 - Comment garantir l'accessibilité aux équipements, services et commerces, transports en commun ?
 - Comment anticiper les besoins en équipements ?
 - Comment optimiser leur usage à une échelle communale ou de proximité ?
 - Quelle organisation du bâti privilégié : implantation, traitement du « volume », comment gérer les transitions d'échelle ?



- Valoriser l'entrée de la ville avec des quartiers périphériques urbanisés de façon sporadique, souvent désordonnée et sans contrainte architecturale.
- Les entrées de ville sont aujourd'hui, pour un grand nombre d'entre elles, des zones commerciales hétéroclites. Elles ont été progressivement occupées par des commerces de grande taille sous la forme de « boîtes à vendre » et de zones d'activités plus ou moins organisées.

Un des facteurs déterminants de ces choix de localisation est la proximité de ces zones d'entrées de ville avec une infrastructure de transport importante (comme un échangeur autoroutier ou une route nationale) permettant un accès facile.

L'absence d'aménagements routiers adaptés, la monofonctionnalité et l'absence de qualité urbaine et architecturale font de ces entrées de ville des zones au paysage peu attractif qui forment des limites floues entre la ville et les espaces naturels et agricoles environnants. L'objectif global de renforcement des centres urbains passe aussi par un travail sur ces zones de « transit » afin de les transformer en véritables quartiers, habités et attractifs, supports de l'image et du dynamisme de la commune.

Des outils existent (notamment l'amendement Dupont) pour encadrer ce type de démarche. Ils prônent des aménagements de qualité au niveau architectural, urbain et paysager, ainsi qu'une prise en compte des nuisances et des problèmes de sécurité liés à la présence d'axes routiers importants. Potentiel identitaire fort de la ville, ces zones peuvent être pensées de façon globale, organisées et pérennes, en lien étroit avec les espaces urbanisés voisins et dans le respect des espaces naturels ou agricoles proches.

- Comment projeter un nouveau quartier en entrée de ville ?
- Quelles fonctionnalités développer en matière d'activités (commerciale, tertiaire, artisanale, voire industrielle), de logements et d'équipements ? Quel degré de mixité envisager ?

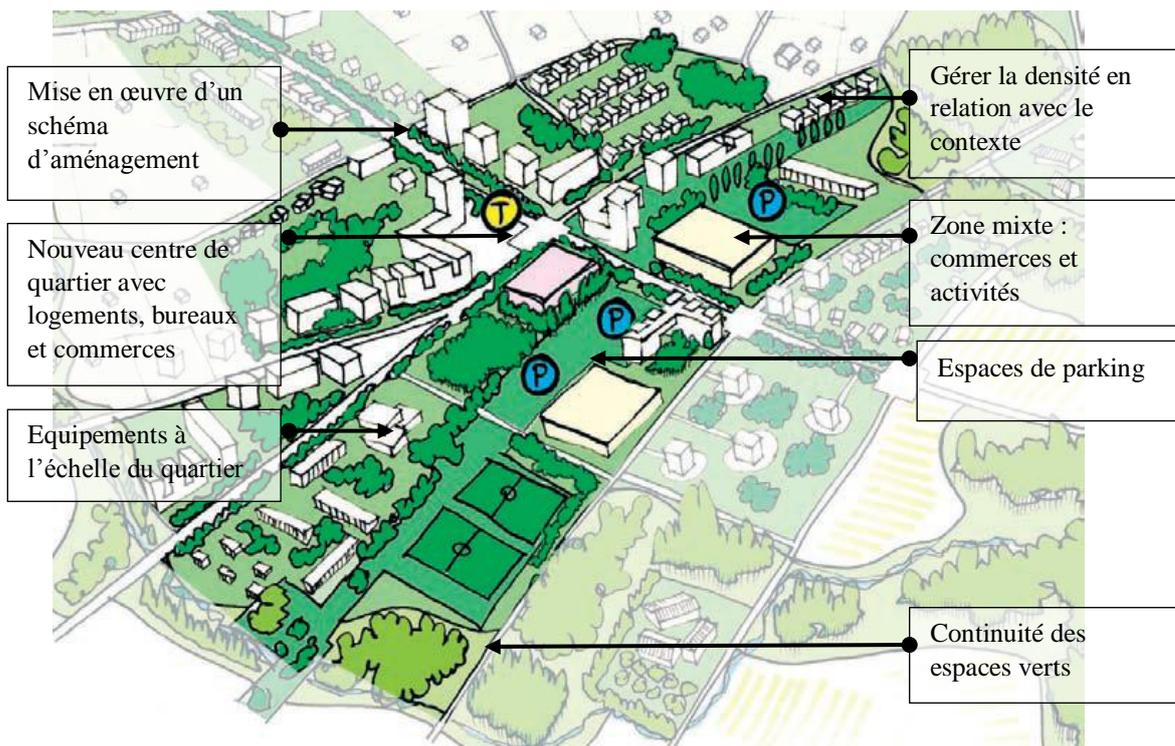


Figure 2.4 : projeté le quartier en entrée de ville

- Comment organiser les flux (TC, véhicules professionnels, véhicules privés, modes doux)? Quelle hiérarchie pour le maillage viaire ?
- Comment mutualiser les équipements (transport et stationnement notamment) et les services entre les différents programmes ?
- Comment favoriser l'urbanisation en profondeur pour une utilisation optimale de l'espace ? Comment gérer les franges et les interfaces ?
- Quel traitement pour les parkings, l'affichage publicitaire, les enseignes, etc. ?



Photos 1, 2, 3 : Les aménagements en entrée de ville



Organiser le lien avec le centre-ville :

- Comment créer ou conforter une continuité urbaine et transformer une voie routière en boulevard urbain ?

Comment renforcer le caractère urbain de la voie : traitement du front bâti, mobilier

- Quelles options choisir en matière de transports en commun et de modes de déplacements doux ?
- Comment gérer les nuisances et les conflits d'usage pour les constructions implantées à proximité d'une infrastructure routière importante (bruit, pollution atmosphérique et visuelle...) ? Quels aménagements envisager pour les limiter ?

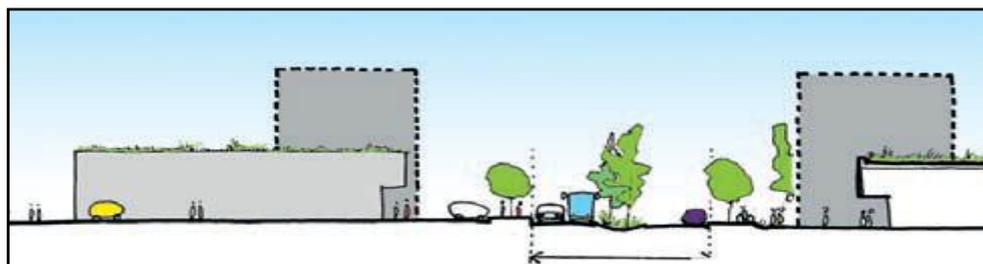


Figure2.6 : Deux fronts bâtis et un espace navsager centrale



Figure2.7 : Perméabilité du tissu et ouverture de l'axe urbain



Photos 4, 5, 6 : Structurer le territoire autour d'un boulevard urbain

Conclusion :

La nouvelle centralité urbaine s'avère une démarche opportune pour trouver des réponses aux Situations complexes caractérisant l'urbain. Elle définit les stratégies d'actions qui S'inscrivent dans une réflexion territoriale globale.

-la centralité urbaine à la périphérie est devenue un nouvel outil qui semble être devenu une doctrine officielle dans le champ de l'urbanisme. Ce concept est désormais utilisé pour désigner des actions d'urbanisme qui concernent une grande diversité de situations en ville Par une mixité fonctionnelle à recomposer des équilibres à différentes types des fonctions pour revaloriser l'image de la ville à travers une action menée à différentes échelles.

Ces travaux et références, nous ont permis d'acquérir un bagage pour notre travail dans notre cas ou la solution que nous avons proposée est la création d'une nouvelle centralité urbaine en périphérie. Cette dernière répond à tous les besoins de la population.

Chapitre 02

3.1. Situation géographique :

Le territoire de TIPAZA se trouve sur la plaine littorale est principalement constitué par les collines de SAHEL qui s'allongent parallèlement à la crête jusqu'à oued NADHOR à l'ouest.

A l'échelle national la wilaya de Tipaza est limitée par

- NORD : la mer méditerranéenne.
- EST : la wilaya d'Alger.
- SUD-OUEST : Ain-defla
- SUD : la wilaya de Blida.

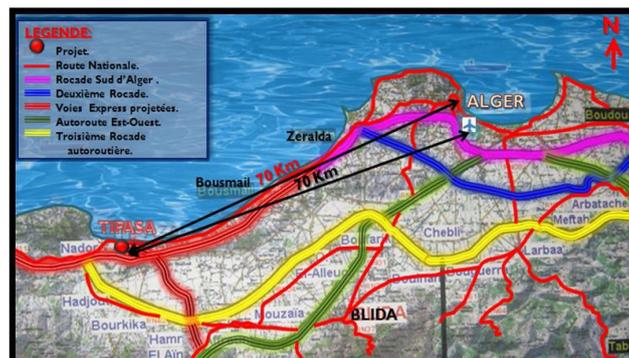


Figure3.1 : situation géographique de la ville de Tipaza (Source Google earth)

3.1.1 Présentation de la commune de Tipaza :

La commune de Tipaza se situe au nord de L'Algérie,

Elle est positionnée sur le littoral à 69Km à l'ouest

D'Alger, elle est d'une Superficie de 1707km².

Le nombre de ses Habitants est de 26887 soit 273hab/km².

La Commune de Tipasa érigée chef-lieu de Wilaya en 1985, se situe dans les couffins Ouest du Sahel d'Alger Et dans la partie Est du Massif du Chenoua et la vallée de l'oued Nador.

3.1.2 Présentation de la ville :

3.1.2.1 Les limites administratives :

- L'agglomération chef-lieu est Délimitée par :
 - La mer méditerranée au nord.
 - La commune de Hadjout et sisi Rached au sud.
 - La commune d'Ain Tagourait à l'est.
 - La commune de Nador et Cherchell à l'ouest.

3.1.2.2 Les limites physiques :

- la mer méditerranée au Nord.
- les terres agricoles au sud et Sud-Ouest et Ouest.
- Les 2 parcs archéologiques (Est et Ouest)



Figure3.2 : Présentation de la commune de Tipaza



Figure3.3 : carte des limites administratives (Source PDEAU de Tipaza)



Figure3.4 : carte des limites physiques (Source Google Earth)

3.1.3 Accessibilité :

La ville de TIPAZA occupe une position stratégique, qui fait que l'accessibilité à celle-ci est très perméable, cette perméabilité traduit par deux types d'accessibilité :

3.1.3.1. Accessibilité maritime :

-Tipaza se situe au milieu de deux pôles maritimes, Alger et Cherchell.

3.1.3.2. Accessibilité Terrestre :

- La route nationale N°11 :

Elle relie entre les villes côtières (Alger du côté Est et Cherchell du côté Ouest en passant par la commune de Nador).

-Le chemin de Wilaya N°106

Qui relie son chef-lieu à Sidi Rachad situé à l'Est.

-Le chemin de Wilaya N°109

Qui est le sens Nord-Ouest, il rejoint la route nationale N°11 en longeant la corniche de montagne Chenoua.

-la voie express :

C'est une route qui se trouve au Sud de la ville de Tipasa qui en liaison avec la RN11 et le CW 106.



Figure3.5 : Accessibilité maritime (source : Google earth)



Figure 3.6 : Accessibilité de la ville de Tipasa (source : Google earth)

3.1.4. La climatologie :

Tipaza se situe dans un seul étage bioclimatique à deux variantes :

*le 1ere subhumide caractérise par un hiver doux dans la partie nord.

*le 2ème subhumide caractérise par un hiver chaud dans la partie sud.

Et en été un climat humide occupe aussi bien le Nord que le Sud de la ville .

3.1.4.1. Les vents dominants :

Les vents du nord et de l'est sont les plus fréquents durant l'année, vu l'abri naturel du mont Chenoua, les vents d'ouest sont les moins fréquents, les vents du sud (sirocco) sont peu fréquents.



Figure 3.7 : les vents dominants à Tipaza. (Source : mémoire de fin d'étude)

3.1.4.2. La température :

Elle varie entre 33°C pour les mois chauds De l'été (Juillet, Août) à 5,7°C pour les mois les plus froids (Décembre à Février).

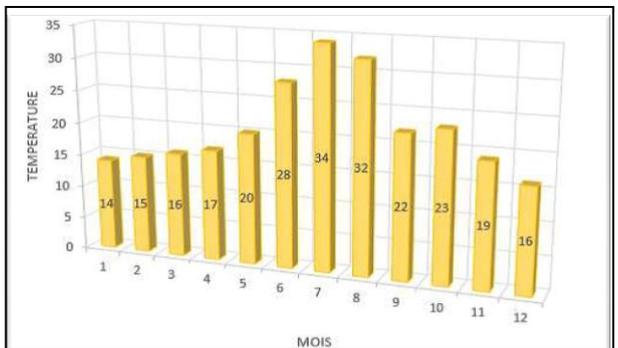


Figure 3.8 : graphe de température. (Source : mémoire de magistère)

3.1.4.3. La pluviométrie :

Les précipitations moyennes Enregistrées par la station du Murad font Ressortir une pluviométrie moyenne annuelle de 600 mm durant la période 1978_2011.

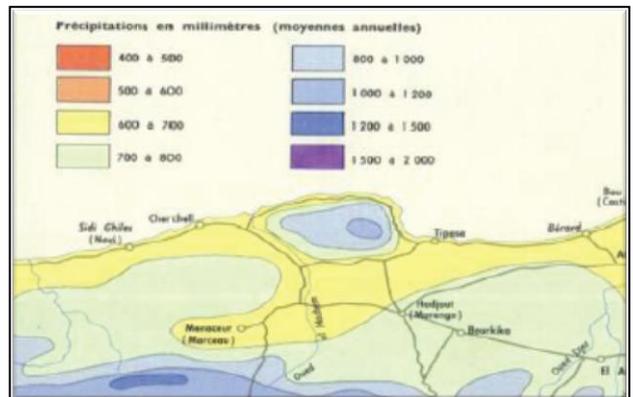


Figure 3.9 : pluviométrie. (Source : révision du PDAU de Tipaza 2007)

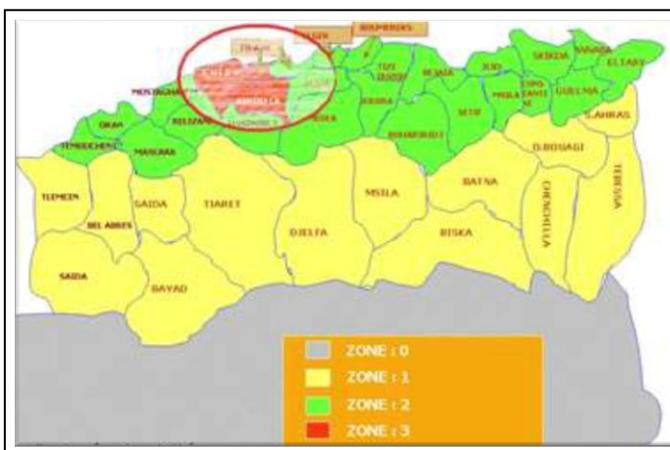


Figure 3.10 : carte de zonage sismique de nord algérien. (Source : Google image)

3.1.5. La sismicité :

La ville de Tipaza se situe dans une zone de forte Sismique. (Zone 3).

Dans toutes réalisations il est impératif d'appliquer le règlement relatif à cette zone avec toute sa rigueur.

3.1.6. Le relief :

Son relief est matérialisé par des courbes de niveaux Parallèles à la mer qui favorisent l'ouverture vers elle et une direction axiale Est-Ouest.

Le relief se caractérise types de pentes (voir carte).

3.1.8. L'hydrographie :

La wilaya de Tipaza dispose d'un réseau Hydrographique relativement important d'Est en Ouest on constate l'existence des oueds suivant :

- Oued Mazafran passe par Douaouda, Koléa, chaiba.
- Oued El Hachem passe par Cherchell et Sidi Amer.
- Oued Djer passe par messelmoune
- Oued Damous -Oued Nador
- Oued Marzoug à l'intérieur de la ville.

3.1.8.1. Les barrages :

- barrage de Sidi Amer. -barrage de Mered.

3.2. Evolution historique du territoire :

Notre site se caractérise par deux cycles d'occupations :

Le 1^{er} cycle : la descente de la Montagne vers la plaine qui est constitué de plusieurs phases successives.

Le 2^{ème} cycle : le cycle de consolidation qui est la remontée vers la montagne.

3.2.1. Le 1^{er} cycle :

3.2.1.1. La première phase : La formation du parcours de crête principale

L'homme préhistorique a choisi de s'installer sur les points les plus hauts de la montagne pour des raisons de sécurité, le mouvement de L'homme sur ces points a permis la formation d'un parcours qui est le parcours matrice qui est le plus adhérent aux données naturelles et ne nécessite pas de travaux d'infrastructures, ce dernier offre une vision plus étendu sur le territoire.il est considéré comme le plus ancien.



Figure3.13 : La première phase : la formation de parcours de crête principale (source PDAU)

3.2.1.2. La 2^{ème} phase : la formation du parcours de crête secondaire

L'homme a cherché à un certain moment de combiner la chasse terrestre et celle de la mer. Ce qui l'a obligé de descendre vers les promontoires(les hauts promontoires) et cela c'est fait grâce à l'apparition de la crête secondaire qui est dérivée de la ligne de crête principale

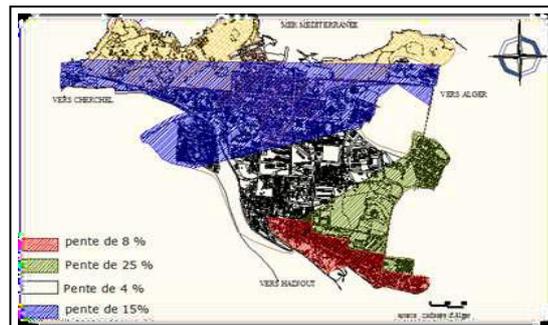


Figure3.11 : carte de pentes de Tipaza (source mémoire de magistère)



Figure3.12 : carte de barrages et oued de Tipaza (source mémoire de magistère)

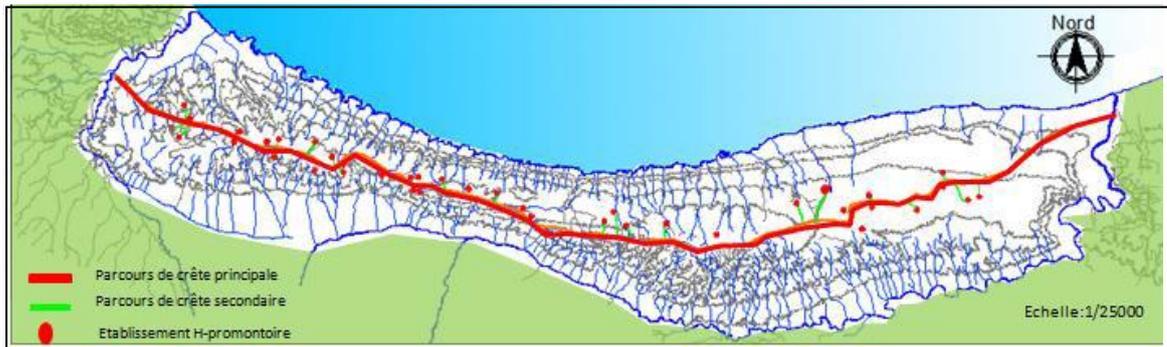


Figure3.14 : La 2eme phase : la formation du parcours de crête secondaire (source PDAU)

3.2.1.3. La 3eme phase : la formation du parcours de contre crête local

Cette phase est caractérisée par l'apparition des agglomérations des bas promontoires. A ce moment il y a eu l'apparition des échanges entre les différents établissements à partir de parcours de contre crête locale.

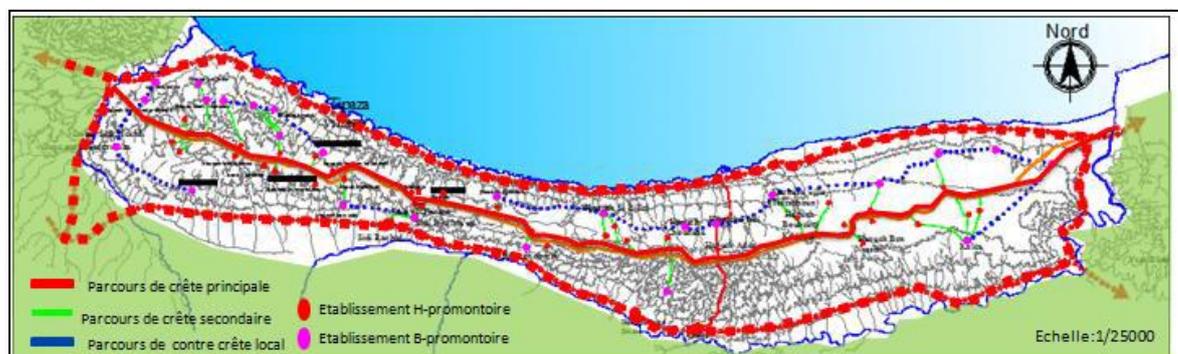


Figure3.15 : La 3eme phase : la formation du parcours de contre crête local (source PDAU)

3.2.1.4. La 4eme phase : La formation du parcours de contre crête continu

Cette phase est caractérisée par l'Occupation de la plaine, du moment où l'homme apprit à faire l'agriculture irriguée. Plus tard, cette situation va changer car les phéniciens vont établir des colonies tout le long du littoral de Tipaza Elle est marquée par la constitution d'un nouveau parcours qui est le parcours côtier (parcours de contre crête continu) qui relie Icosium (Alger) à Iol (Cherchell) et un autre parcours de contre crête continu (parcours de plaine) qui relie les agglomérations de la plaine.

3.2.2. 2eme cycle (cycle de consolidation) :

C'est un cycle de consolidation, Qui est caractérisé par la remontée vers la montagne après

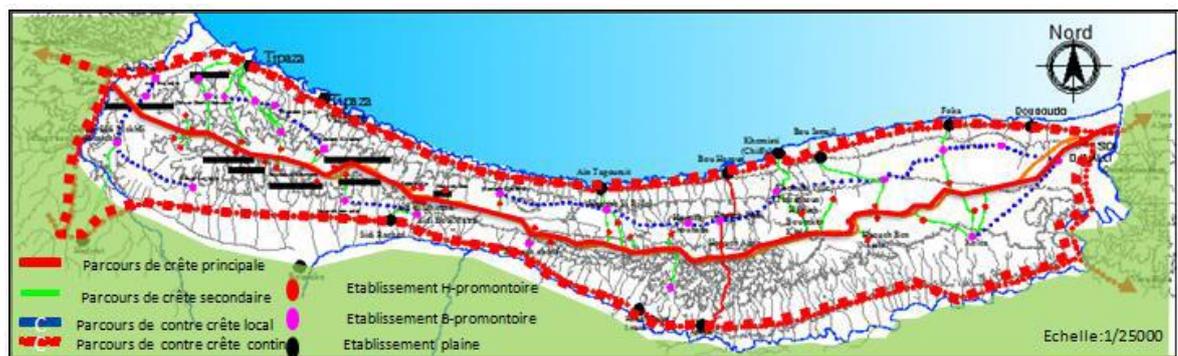


Figure3.16 : La 4eme phase : la formation du parcours de contre crête continu et parcours de plaine (source PDAU)

Conclusion :

Après cette analyse territoriale on remarque que L'homme a occupé le territoire de façon stratégique. Il a choisi les sites qui répondent à ses besoins (protection du vent, présence d'eau...etc...)

La ville de Tipaza a été créé pendant la 3eme phase du premier cycle grâce à un parcours de contre crête continu qui descend de la crête principale. Aussi nous avons remarqués que La création du parcours côtier a renforcé la position de la ville dans le territoire.

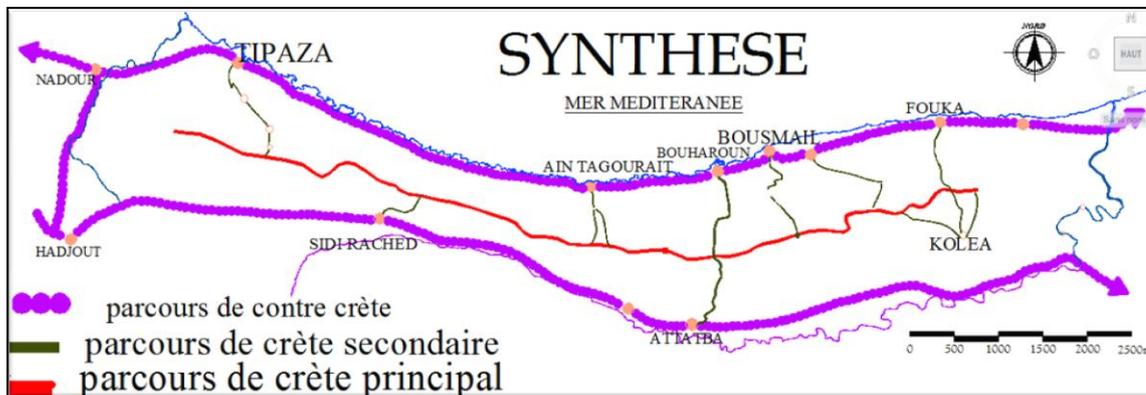


Figure3.17 : carte synthèse (source : travail de groupe)

3.4. Processus de formation et de développement de la ville de Tipasa :

« L'étude de la structure urbaine d'une ville ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissance, à partir d'un état antérieur »¹³. La ville n'est pas un objet mais un processus qui génère puis altère des objets, de façon progressive.

« Pendant près d'un millénaire, Tipasa a joui d'une situation privilégiée au bord de la mer méditerranéenne, et ses ruines, étendues sur plusieurs centaines de mètres, le long du littoral demeurent le reflet de son importance dans l'antiquité. Elle offre l'une des plus grandes superficies de nécropoles antique connues autour de la méditerranée »¹⁴.

Comme le reste du Maghreb, la région de Tipasa a connu, avant l'apparition des civilisations ayant laissé des documents écrits, les grandes phases des civilisations préhistoriques. Des travaux de recherche, ont fourni des datations précises grâce au Radiocarbone (c.14), ont permis de faire des progrès considérables dans la connaissance de ces périodes lointaines.

3.4.1. Tipasa à L'époque préhistorique (au milieu du 3eme millénaire AV.JC) :

Les hommes se sont abrités dans les grottes du littoral, à l'Est comme à l'Ouest de Tipasa, à proximité des rivages. Ce choix leur permettait de combiner à la fois : la chasse dans la montagne, et la récolte des produits de la mer à des fins alimentaires ou esthétique. Un peu plus tard, du 4e au 3e siècle avant J-C, ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles, ce qui a permis de développer par la suite la technique d'agriculture.



Figure 3.18 : Carte de Tipasa à l'époque préhistorique

3.4.2. Tipasa à l'époque phénicienne (1^{er} siècle AV-JC) :

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

S'appuyant sur des arguments techniques et sur la présence de vestiges répartis le long de la côte nord-africaine, nombreux sont les historiens qui soutiennent que les escales du type de Tipasa étaient échelonnées sur le littoral tous les 50Km environs.

L'établissement des phéniciens à Tipasa se résume en quatre phases :

***Phase de découverte, observation et choix du site** : Grâce à sa situation stratégique (de défense militaire) et à la fertilité des terres et présence de sources d'eau.

***Phase de pré installation** : caractérisée par la construction du port primitif au niveau des deux îlots.

*** Phase d'installation** : établissement d'un petit comptoir d'échange. (Situé au niveau du promontoire central, près du phare actuel)

***Phase d'occupation** : caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important, attesté par la présence des nécropoles Est et Ouest.

13 : G.Caniggia, Lecture de Florence, p 27

14 : Mounir Bouchenaki, Tipasa (site de patrimoine mondial), p 12

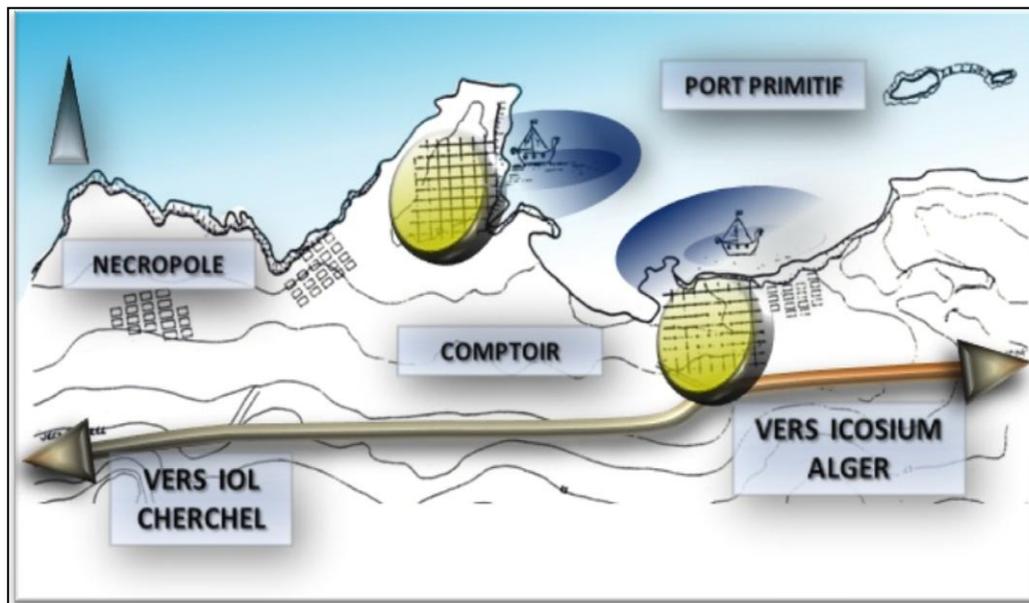


Figure 3.19 : Carte de Tipasa à l'époque phénicienne

3.4.3. Tipasa à l'époque des royaumes indépendants Mauritaniens :

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

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

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

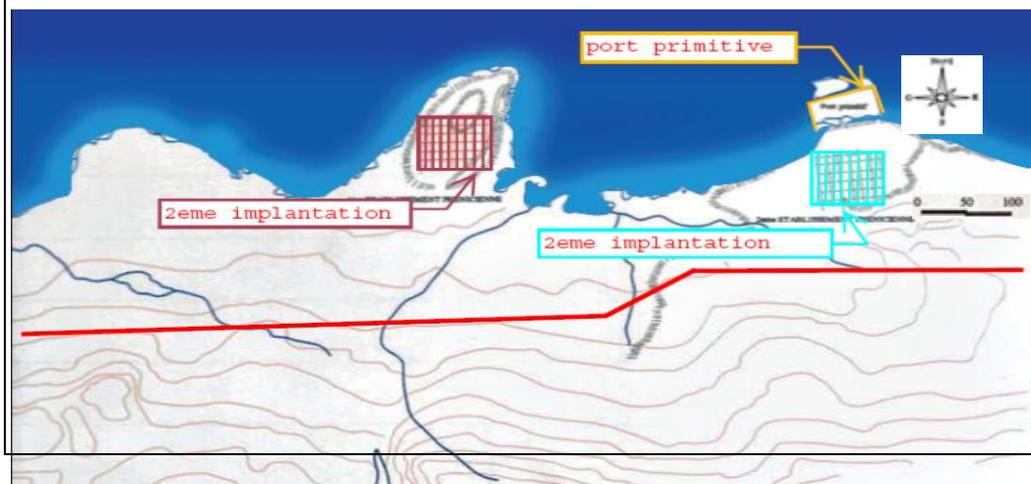


Figure 3.20 : Carte de Tipasa à l'époque maure

3.4.4. Tipasa à l'époque romaine : (40 AV-JC -450 AP-JC) :

Les romains ont détruit tout ce qui était Carthaginois en effaçant ainsi les traces de toutes les périodes précédentes. Juste après son annexion, les Romains ont réussi à établir une paix relativement durable avec les autochtones.

Premier noyau 40avant JC-150après JC :

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

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

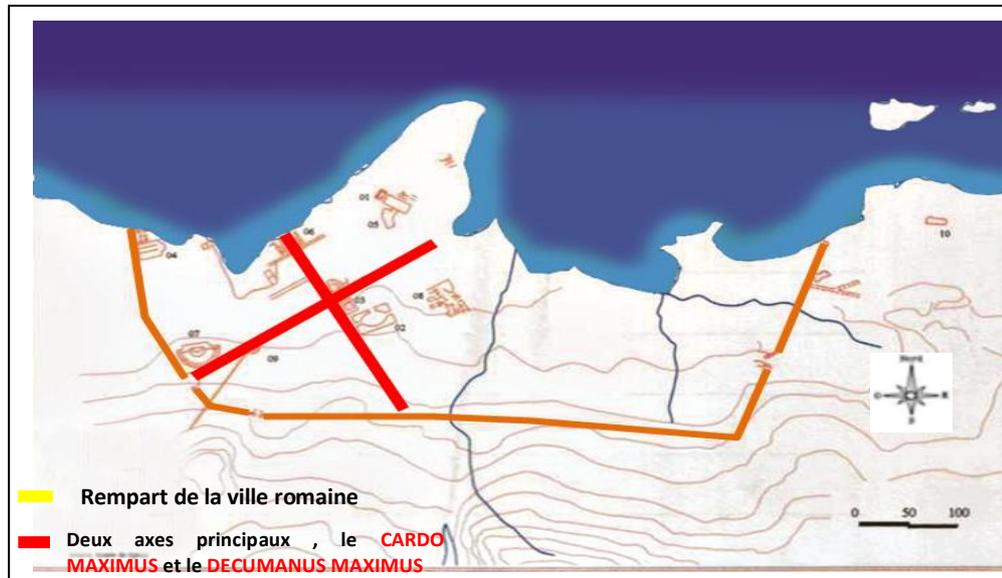


Figure 3.21 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine

Deuxième noyau 150aprèsJC 450aprèsJC :

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

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

La construction de quelques édifices publics Nymphée ; L'aqueduc ; Les thermes ; Le théâtre.

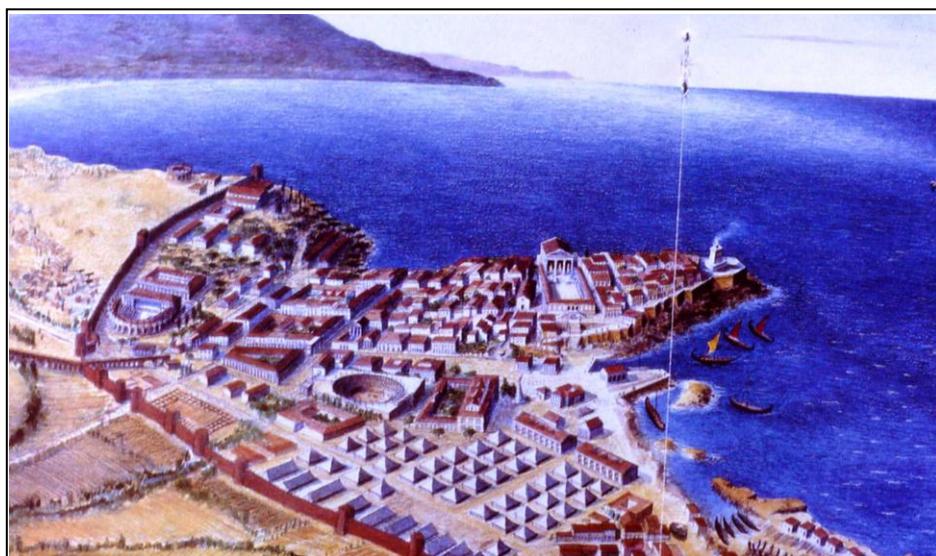
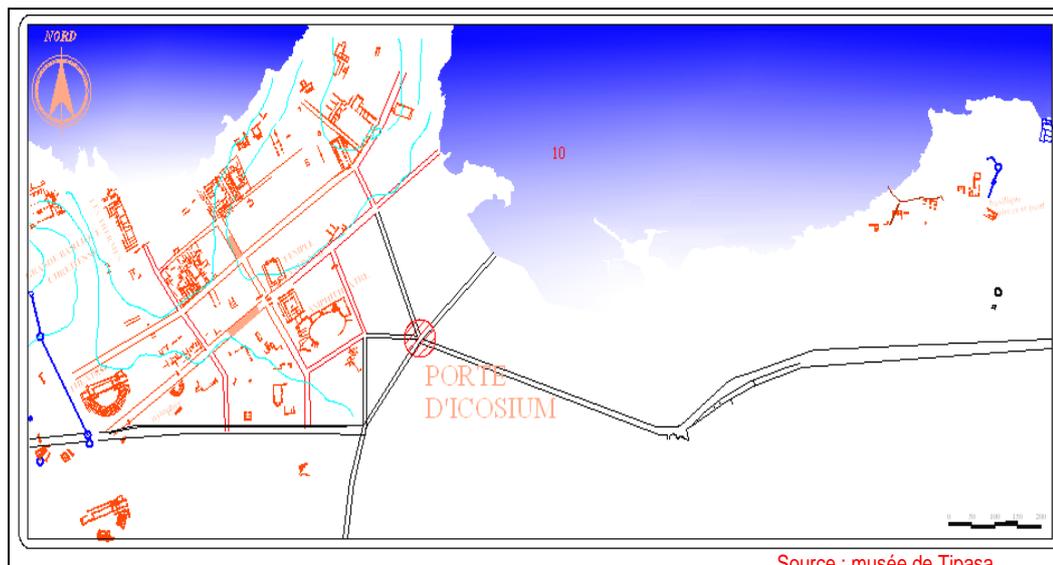


Figure 3.22 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau)



3.4.5 Figure 3.23 : Carte de Tipasa à l'époque Romaine (deuxième noyau)

Tran si la constriction d'autres édifices : La grande basilique de l'évêque Alexandre - La basilique Pierre et Pau.

Epoque vandale (430 après J.C) et byzantine (533 après J.C :)

Les tribus Vandales occupèrent la ville de Tipasa et détruisirent le rempart pour faire de celle-ci une ville ouverte.

Quant à l'époque Byzantine, elle n'a laissé que peu de traces. Le port de Tipasa n'a pu connaître qu'une occupation temporaire, certaines basiliques (Sainte Salsa et St Pierre et Paul) ont fait l'objet de remaniements pouvant être attribués aux Byzantins.

Epoque musulmane :

Du IXe au XVe siècle, Tipasa fait partie des dynasties locales : les Rustumides, les Fatimides, les Zirides puis les Abdelwadîtes, dont la contribution au développement urbanistique de Tipasa est inexistante sur le terrain, ce qui amena trois hypothèses possibles :

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

3.4.6. Tipasa à l'époque d'occupation Française 1853-1962 :

Se compose de 4 phases essentielles :

Phase (I) : 1853-1861 : Naissance du village agricole :

- **Projet de DEMONCHY :** en 1853 l'administration française décide par décret, la création d'un village français sur l'emplacement de la ville romaine de Tipasa. Le plan établi présente une surface de 9.8 ha, divisée en cinq îlots, le lotissement a pris le grand axe central Nord-Sud comme axe de symétrie qui divise les quatre îlots rectangulaires de dimension (106 x 78) m², dont chacun dispose de 8 parcelles de surface égale 1100m²

- L'identification de village de colonisation à moitié réalisé à cause des idées conservatrices.
- l'apparition du tracé agricole comme un système hiérarchisé avec une direction dominante, celle de l'axe nord-sud.
- l'emplacement privilégié prévu pour l'église, traduit les valeurs politiques de cette période (le pouvoir de clergé).



Figure 3.24 : Carte de Tipasa à l'époque Française (Projet DEMENCHEY)

Phase (II). 1861-1887 : À cette époque le village connaît des extensions du noyau de base. Elles se sont réalisées comme suit :

- En 1864 : L'extension vers le Nord-Ouest par la construction de l'Ilot industriel CHAIX TREMAUX.
- L'aménagement du port



Figure 3.25 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1861

Phase (III). 1887 -1958 :

En 1925 : Le noyau ancien de Tipasa avait connu un développement des réseaux routiers reliés aux différentes directions grâce à ce développement l'extension vers le Sud-ouest se concrétise par un ilot « BOURGARD » comprenant une quinzaine de bâtiment à vocation administrative suivie d'une extension vers l'Est.



Figure 3.26 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1925

En 1948 : la construction du port marque une dernière extension vers le Nord. Tout en suivant la même trame et en respectant les limites des sites antiques.

*la construction d'une mairie sur l'emplacement de l'église qui a été décalée pour venir positionner à côté de celle-ci (le passage du pouvoir évangélique au pouvoir laïc).

De



1953 Figure 3.27 : Carte de Tipasa à l'époque Française 1948

agricoles au Sud.

Phase (IV). 1959 -1962 :

En 1959 : le mode de croissance change car il prend la direction Sud avec la création de la cité Oued Merzoug et la cité HLM dans le cadre du plan de Constantine (1958-1962). Cette rupture s'explique par l'hypothèse, qu'on ait choisi le lieu le plus favorable par sa position au sommet qui permet de dominer la mer, par son orientation différente des autres exposés aux vents d'hiver.



Figure 3.28 : Carte de Tipasa de 1959-1962 (Cité oued Merzoug)

3.4.7. Epoque post Indépendance (de 1984 à nos jours) :

A partir de 1962 jusqu'à 1984, la ville de Tipasa a connu une expansion et une densification des Ilots à l'intérieur du village.

Les cours intérieures ou les jardins avaient constitué une véritable réserve foncière qui a été franchie par des chemins d'accès. Edification d'une grande mosquée sur la place des martyrs.

Après 1984 la ville est promue chef-lieu de wilaya. La nouvelle agglomération urbaine s'est réalisée par la construction de plusieurs cités d'habitat de type HLM et d'autres cités administratives aux caractères semi préfabriqué afin de répondre aux besoins nouveaux du chef-lieu de wilaya.

En termes d'implantation de sièges de directions et d'habitat pour les fonctionnaires et d'équipements d'accompagnement.

*Cette nouvelle agglomération avait pris la direction des hauteurs du site au vu des contraintes archéologiques et leurs zones de servitudes qui se présentaient sur toute la zone du littoral

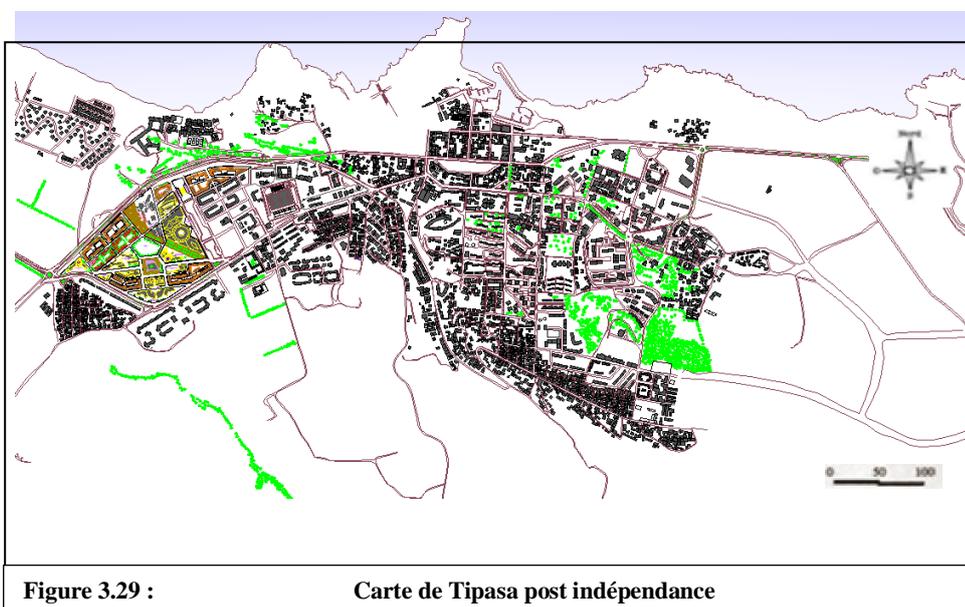


Figure 3.29 : Carte de Tipasa post indépendance

3.4.8. Synthèse :

Après l'analyse du processus de formation et de transformation de la ville de Tipasa nous avons fait ressortir les mécanismes qui ont dictés sa formation et son développement, ce qui nous a permis de déterminer la logique de sa croissance.

1^{ère} phase de croissance (période romaine) :

Les Romains se sont installés sur les comptoirs phéniciens, ils ont rasé toutes les traces de la période précédente. Le développement de la ville romaine c'est fait suivant deux axes principaux le CARDO et le DOCUMANUS, le noyau primitif se situait sur le promontoire central puis la ville a connu un premier dédoublement vers l'EST et l'OUEST matérialisé par la création d'une nouvelle enceinte. Ce dédoublement a été suivi d'un second vers le sud.

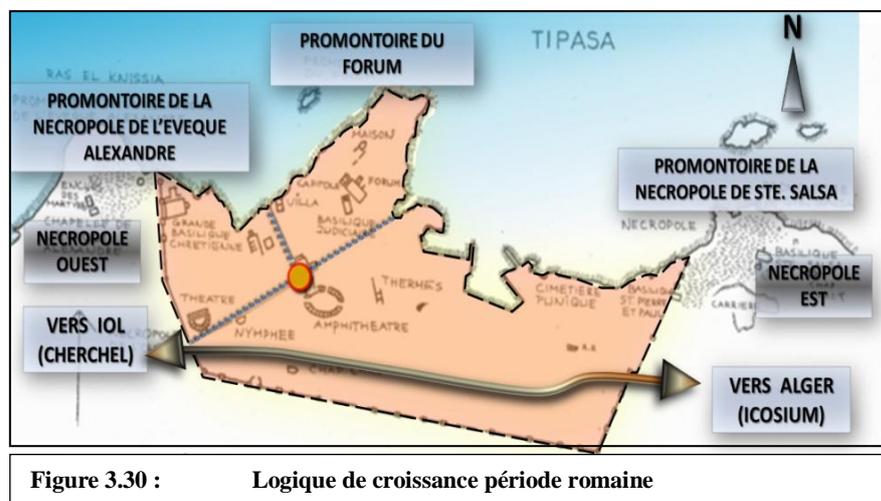


Figure 3.30 : Logique de croissance période romaine

2^{ème} phase de croissance (période française) :

Dans le noyau colonial, la ville s'organise selon une logique qui se caractérise par :

- Un module qui se dédouble de part et d'autre du parcours matrice et un autre module qui se dédouble vers les parcs, d'où les sous entités, ce qui donnera une unité de base du dédoublement qui va s'opérer sur l'extension.
- Le dédoublement des sous entités jusqu'à la production d'une entité finie qui sera considérée comme l'entité achevée.
- Une structure urbaine claire intégrée à la structure territoriale et naturelle, c'est-à-dire des limites naturelles portées par un parcours territoriale, et au croisement des deux parcours matrices et d'implantation on retrouve la configuration de l'espace public majeur de la ville (qui a des proportions monumentales).
- Une répartition cohérente et hiérarchisée d'activités, d'équipement et de l'habitat.
- Le développement de la ville sur le plan urbanistique et architectural s'est fait en tenant compte des particularités du littoral
 - Un tracé avec percées sur la mer.
 - Prise en considération de l'existant (les sites archéologiques)

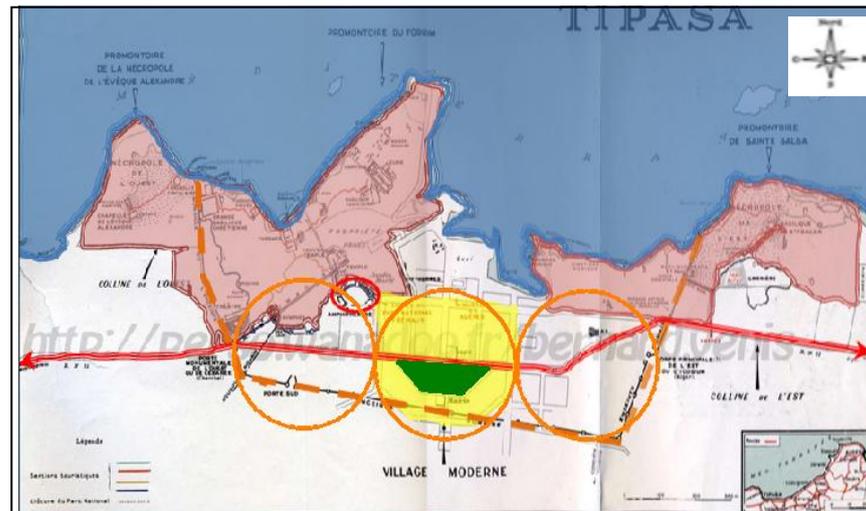


Figure 3.31 : Logique de croissance période Française

3^{ème} phase de croissance (période post coloniale) :

La croissance du tissu urbain post indépendance s'est faite d'une manière anarchique et incontrôlée, et cela par des additions successives d'opérations ponctuelles, soit en grandes opérations de logement tel que les cités d'habitat du type HLM et d'autre cités administratives aux caractères semi préfabriqué ,ou d'équipement , soit par des intervention ponctuelles d'édifices juxtaposés sans qu'il y ait une logique et cohérence d'ensemble. Ces extensions répondent beaucoup plus aux besoins d'urgence : les spécificités du littoral sont peu considérées. Cependant et malgré l'absence d'une stratégie et d'une planification permettant une bonne croissance urbaine, on a pu ressortir une logique de dédoublement engendré par le module de base de la phase précédente.

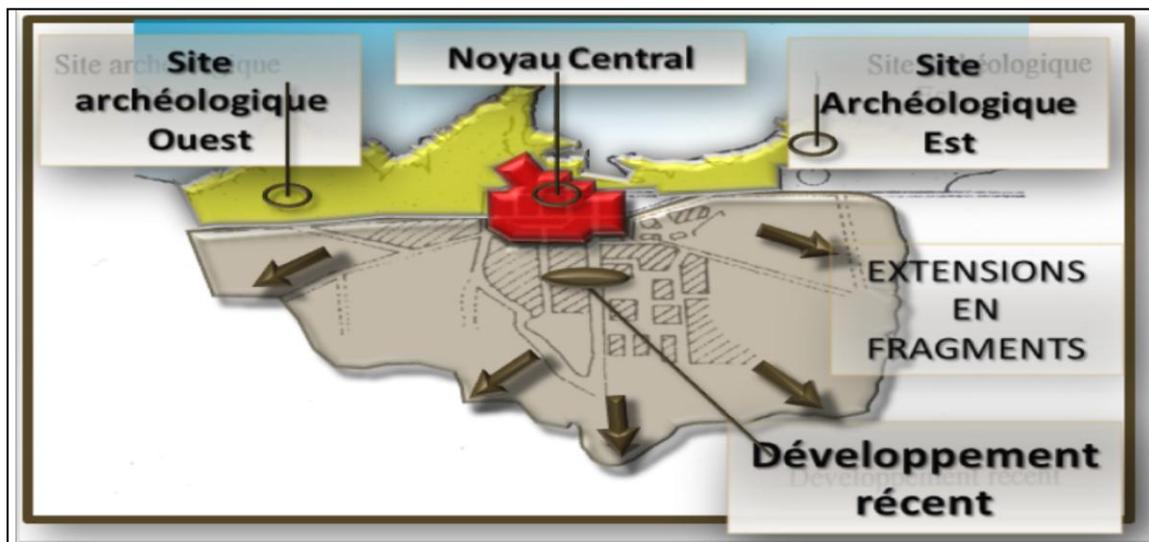


Figure 3.32 : Logique de croissance période post colonial



Figure 3.33 : Schéma de synthèse de l'évolution de Tipasa (logique de développement)

L'entité originelle se dédouble en deux fois vers le SUD ainsi que vers l'EST et l'OUEST, les axes de dédoublement sont clairement identifiable au alentour du noyau central ces derniers sont prolongé par des parcours dont les figures urbaine ne sont pas achevé ou a l'état de naissance et toute cette organisation a été conditionnée et orienté par les lignes du relief.

Au niveau global, Tipasa se présente sous forme de deux entités bien distinctes : la ville intramuros qui constitue le centre historique, formellement compact et unifié, et la ville extra muros qui constitue la périphérie fragmentée, formée d'agréations de barres et d'habitats épars sans aucune continuité morphologique avec les structures historique préexistante.

3.5. LECTURE MORPHOLOGIQUE DES ELEMENTS DE COMPOSITION URBAINE :

3.5.1. Les portes :

Selon Charles-Augustin d'Aviler, une porte de ville « c'est une porte publique à l'entrée d'une grande rue, qui prend son nom ou de la ville voisine ou de quelque fait ou usage particulier. »¹⁶

Avant l'époque moderne une porte faisait partie des fortifications d'une ville. C'était le seul moyen de franchir les remparts entourant la ville. Les tours et les portes avaient pour fonction de protéger le cœur de la ville contre des attaques ennemies. Après la disparition des remparts et avec l'évolution des villes les portes sont devenues un symbole pour marquer l'entrée d'une ville et sont généralement matérialisée par des rondpoints, des éléments...etc.

Par exemple on prend l'entrée EST de la ville de Tipasa, elle est matérialisée par un rondpoint avec en son milieu une colonne romaine. Ainsi que par de large voies bordées

d'arbres d'un côté et de l'autre côté on retrouve des équipements important tel que le tribunal et le nouveau musée archéologique.

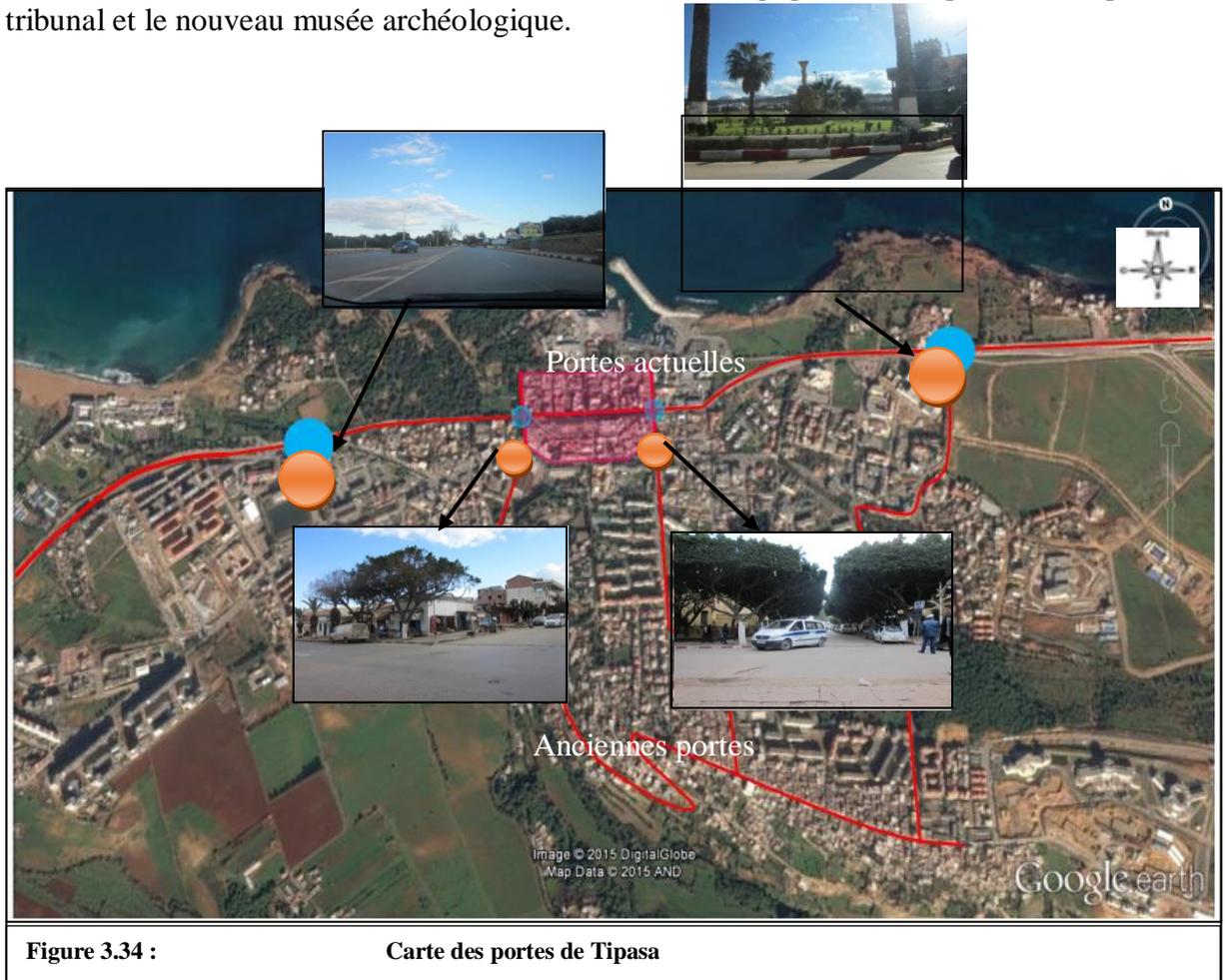


Figure 3.34 :

Carte des portes de Tipasa

3.5.2. Les parcours :

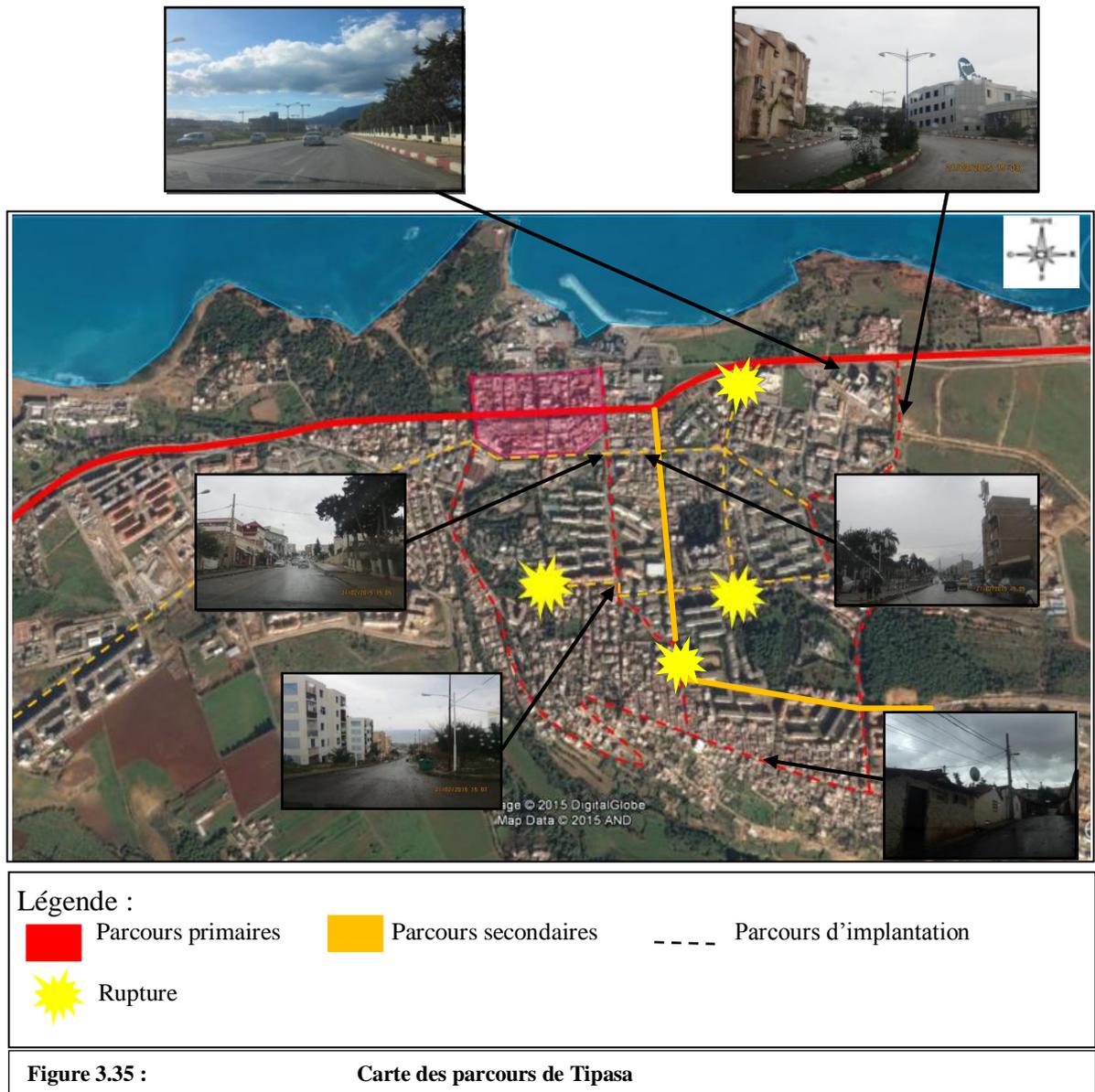
Selon le dictionnaire Larousse « un parcours c'est l'ensemble des étapes par lesquelles passe quelque chose » ou bien un « Itinéraire à suivre ou trajet suivi par quelqu'un, un véhicule, un animal ...etc »

D'après Kevin Lynch « Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies de métropolitain, des canaux, des voies de chemin de fer »¹⁷

Dans un premier lieu nous allons ressortir les parcours primaire ; matérialisé par les parcours territoriaux et les chemins de wilaya ; ainsi que les parcours secondaire ou de desserte servent de liaison entre les parcours primaires.

¹⁶ : Selon Charles-Augustin d'Aviler ,

17 : Kevin Lynch, Analyse urbaine de la ville de Tipasa, p14



3.5.3. Les places, jardins et plantations :

D'après le dictionnaire Larousse :

-Une place est un « Espace public découvert, entouré de construction, dans une agglomération : Petit place de village

-Un jardin est un « Espace aménagé pour la promenade ou le repos, dans un souci esthétique, portant des pelouses, des parterres, des bosquets, des plans d'eau ».

-Une plantation est un « Arbre ou arbuste en pleine terre ».

Après l'analyse effectuée sur les places publiques on a constaté un manque considérable de ces derniers surtout dans la partie SUD de la ville où on trouve aucun aménagement et

aucune place hors-mi des forêts sauvages. « Les places ne sont pas des espaces clos indépendants des rues ». ¹⁸

Les seules places qui existent se trouvent dans la partie NORD de la ville ou en trouve deux places publiques dans le noyau colonial (la place de la liberté et la place du port) et une troisième dans la cité administrative (la place de la radio).

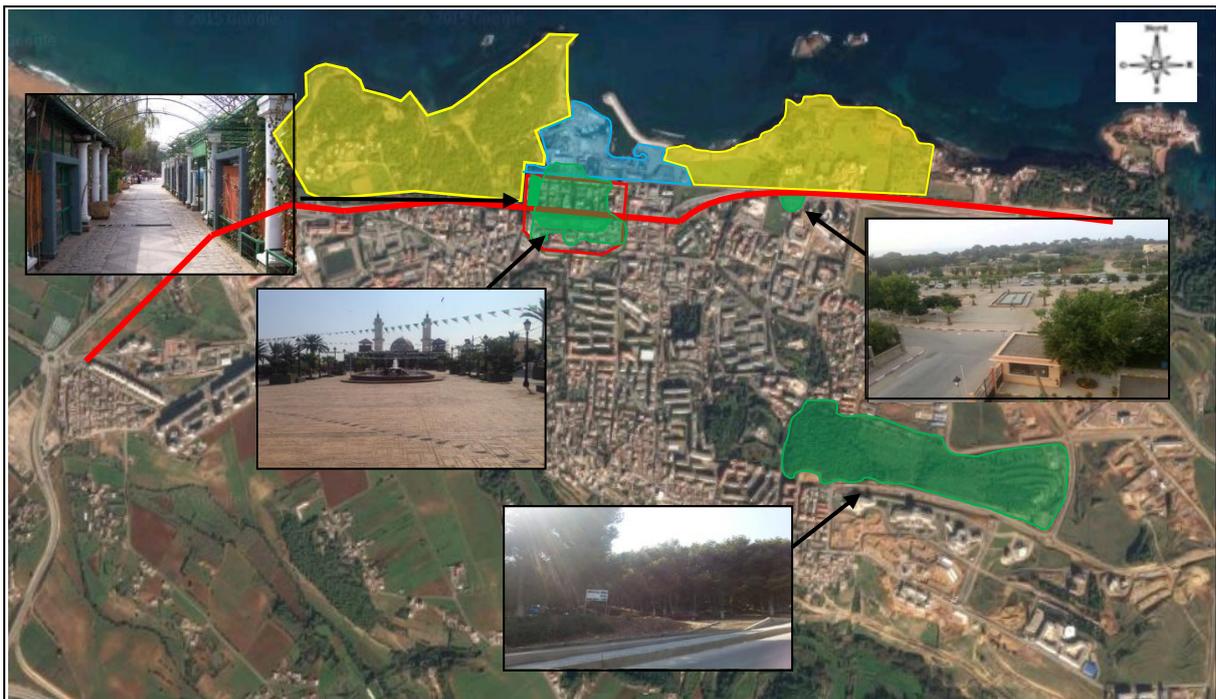


Figure 3.36 :

Carte des places de la ville de Tipasa

3.5.4. Les équipements :

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

Dans cette partie nous allons localiser les différents équipements présents dans la ville de Tipasa.

Nous avons constaté que la distribution des équipements dans l'extension qu'a connue la ville de Tipasa n'est pas faite de manière hiérarchisée et ne répond à aucune stratégie, on retrouve dans ces extensions des tâches d'équipements qui ne sont pas réparties d'une manière réfléchie et cela est dû au développement accéléré qu'a connu la ville qui a engendré un phénomène de zoning monofonctionnel. Contrairement au noyau colonial qui répond plus au moins au caractère urbain de la ville.

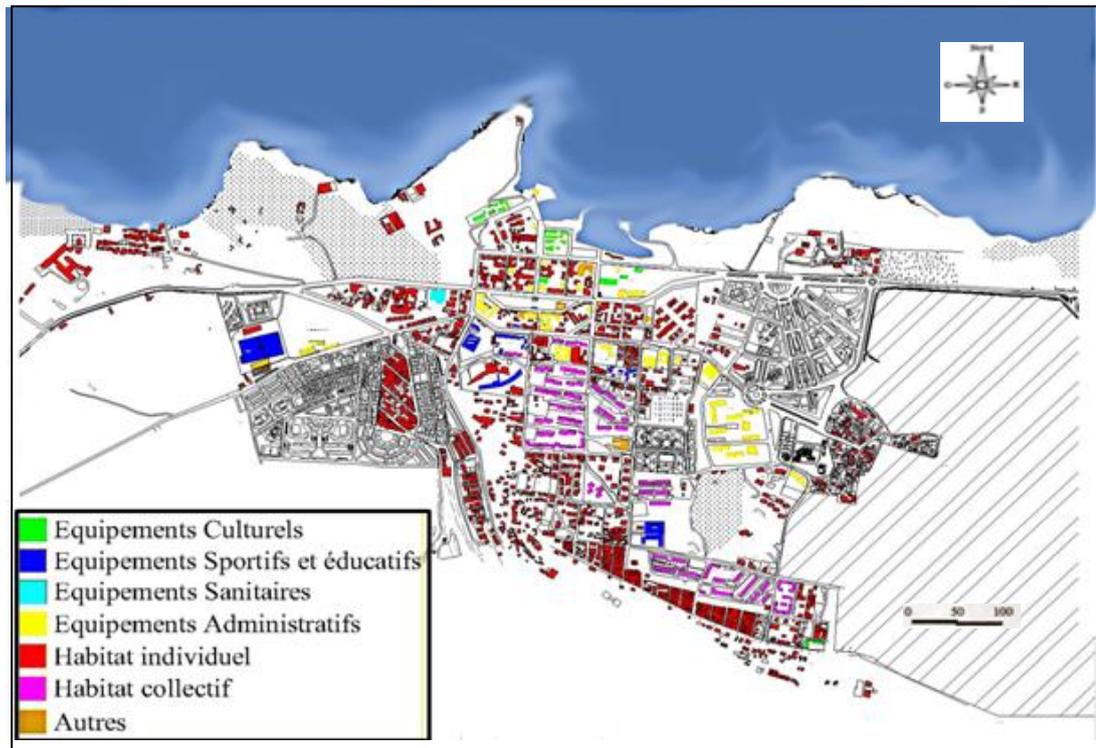


Figure 3.37 : Carte des équipements de la ville de Tipasa

3.6. Découpage des ilots :

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

Dans cette partie nous avons analysé deux types d'ilots, l'un appartenant au tissu de l'époque coloniale française et l'autre de la période post coloniale.

18 : L. Bénévolo ; « L'histoire de la ville », p 169.

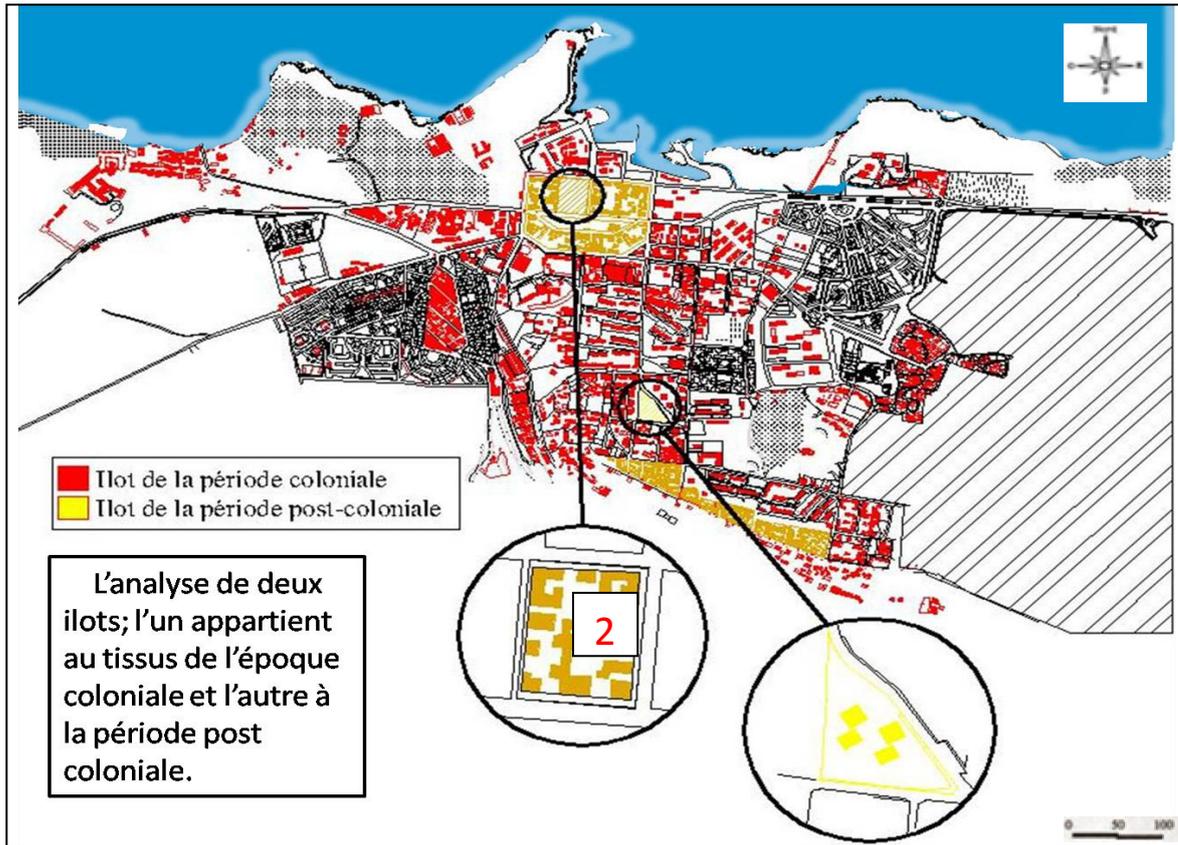
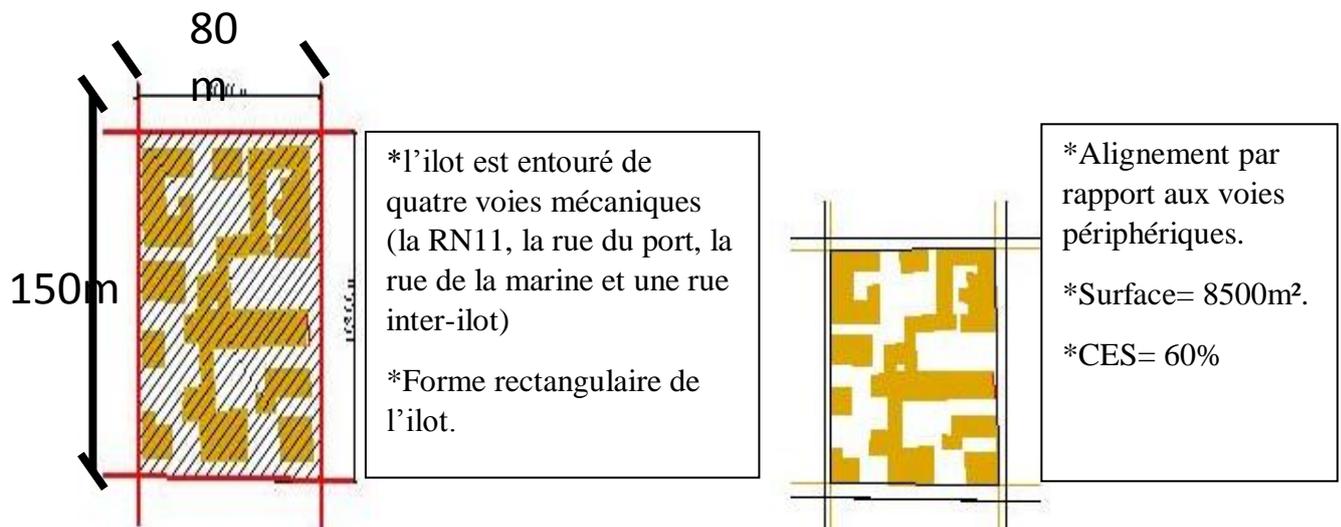


Figure 3.38 : Comparaison entre deux types d'implantation

L'ilot colonial :

Une étude est faite sur l'ilot N 02, qui est Situé dans le Nord – Ouest du centre historique, limité par : la route nationale N°11 au Sud, la rue du port au Nord.



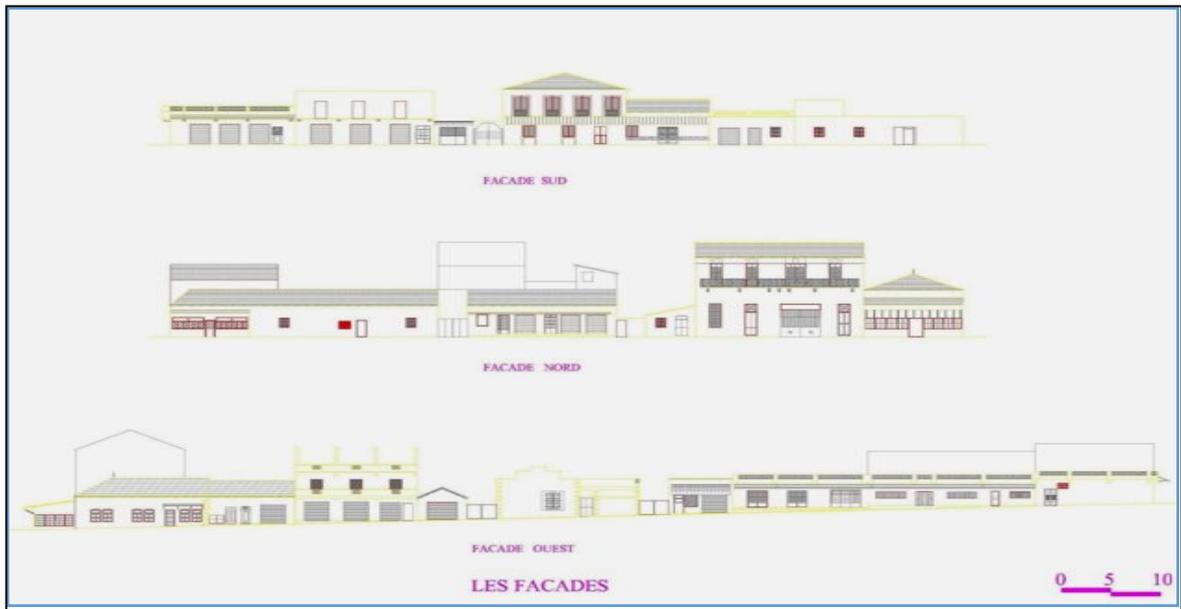


Figure 3.39 : Façade Nord, Sud et Ouest de l'îlot 2

La ville coloniale :

Elle se caractérise par une symétrie du réseau viaire. une trame Orthogonale suivant les axes nord-sud, et est-ouest.

- Environ 81% des constructions ne dépassent pas R+1,
- maisons individuelles avec une toiture en pente de type villa, à étage avec commerce au RDC.

La place du marché qui constitue le cœur de la ville (mosquée, mairie, place des martyrs...etc.) est à l'intersection des deux grands axes majeurs : la RN11 et la rue de la marine

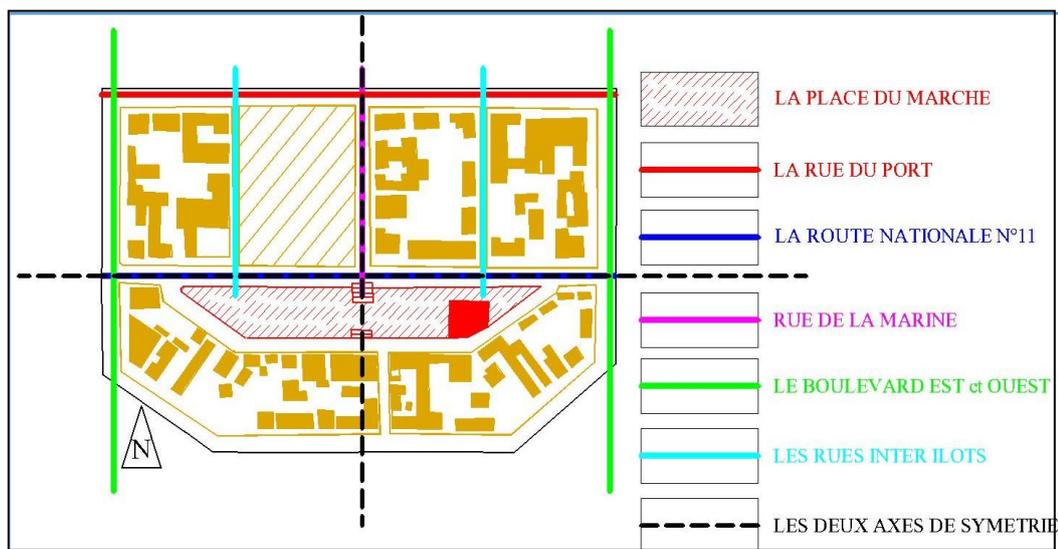


Figure 3.40 : Carte de l'îlot colonial français

La ville post coloniale :

Elle se présente comme un grand chantier en désordre, constituée de :

- implantation non alignée, occupation lâche.
- un ensemble d'entités individualisées tant par leurs formes, et par leurs contenus.
- des grands ensembles d'habitation. (Habitat collectif type appartement a couloir ; Habitat collectif type appartement a hall) l'implantation d'une nouvelle typologie qui est celle des barres.

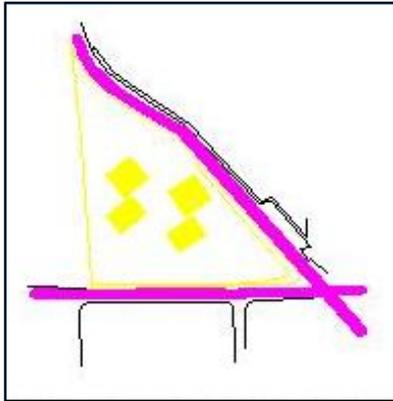


Figure 3.41 : Ilot post colonial

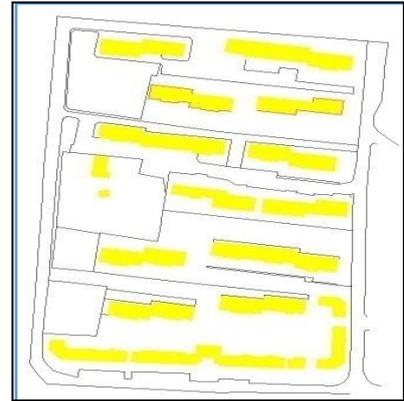


Figure 3.42 : Ilot post colonial

Les autres types de tissu :**La cité Oued Merzoug :**

Elle a été construite sur la ligne de crête, la limite visuelle par rapports au noyau coloniale, sur un plateau très haut de 90-130 m par rapport au niveau de la mer.



Figure 3.43 : La cité oued merzoug

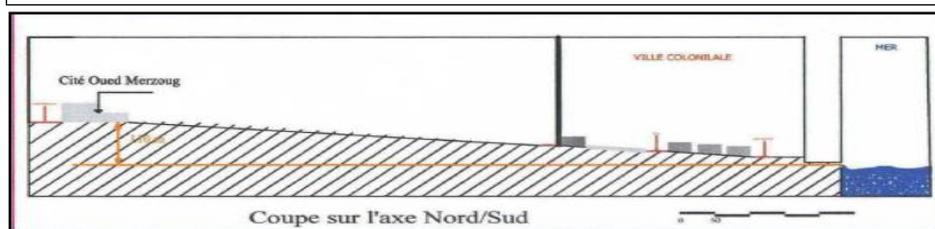


Figure 3.44 : Coupe sur l'axe Nord/Sud

Le lotissement « Hai El Gharbi » :

Il est délimitée à l'Est comme à l'Ouest par le passage des Oueds. Au Sud par les terrains agricoles. Ces lotissements regroupent des maisons individuelles et rigides.

Le tracé des rues obéit à la configuration de la topographie, les rues sont tracée parallèlement au sens des courbes de niveaux. Les rues ne sont pas hiérarchisées par les dimensions

Douar «Rabta »

L'habitation illicite « Douar Rabta » : Construite à la périphérie sud de la ville, cette assiette n'a connue aucune programmation ce qui à induit à la prolifération des habitations illicites.

Le schéma que présente le système viaire du douar est issu du passage quotidiens des habitants, ce qui crée une anarchie d'après le flux de passage, rue d'accès au Douar, rue de distribution, rue d'accès au logement sont tous de la même importance.

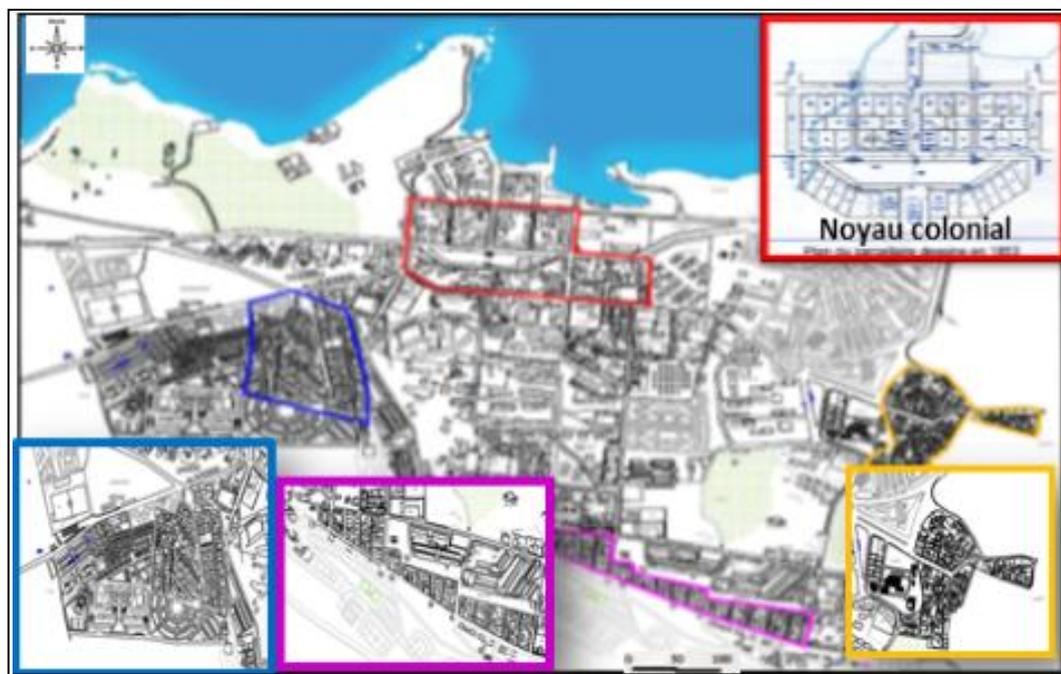


Figure 3.45 : Carte des extensions du tissu urbain

3.7. LECTURE TYPO MORPHOLOGIQUE DU CADRE BATI :

La typologie est l'étude dans un milieu urbain donné ; pour bien comprendre l'organisation des espaces publics par rapport aux espaces bâtis et le processus de la disparition de l'espace public dans la ville, et extraire la réponse de cette question est-ce que la ville est construite à partir de l'espace public ou la ville est construite à partir de l'architecture ?

Dans cette partie nous allons identifier la typologie du cadre bâti dans la ville de Tipasa ; en montrant différents exemples, comme suit :

En premier lieu nous allons nous intéresser aux ruines romaines composées de bâtiments publics se dressant dans un réseau dense de maisons privées ; constitué d'une typologie diffusée (domus).

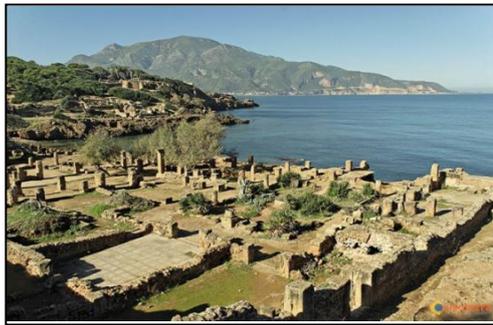


Photo 01 : Photo des ruines romaine (Ouest) de Tipasa



Photo 02 : Photo des ruines romaine (Est) de Tipasa

Le site archéologique de Tipasa avec son mausolée royal a été classé sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité le 17 décembre 1982.

Le site archéologique de Tipasa revêt une singularité géologique, écologique, historique et de culture agraire qui sont intégrés dans un milieu naturel de façon à former une entité représentative. Telles furent les critères selon lesquels le site a été porté sur la liste du patrimoine universel.

Ensuite nous sommes passés à l'analyse du tissu colonial français qui rassemble des caractéristiques qu'on a résumées comme suit :

- Environ 81% des constructions ne dépassent pas R+1,
- maisons individuelles avec une toiture en pente de type villa, à étage avec commerce au RDC.
- La dominance des équipements et de l'habitat urbain sur les voies principales, et du côté de la rive on retrouve des petites maisonnettes style colonial niveau RDC avec jardin.

Cette partie représente un changement total et historique du tissu de la ville matérialisé par une révolution dans la forme urbaine. Un nouveau type de logement complètement différent du tissu préalable conçu d'une manière bien structurée et organisée selon une trame régulière et suivant une logique dans la disposition et l'agencement des équipements et de l'habitat, du vide et du plein, du gabarit...etc.

Et en troisième lieu nous avons essayé d'identifier les typologies du tissu post colonial qui représente la deuxième rupture du tissu de la ville.

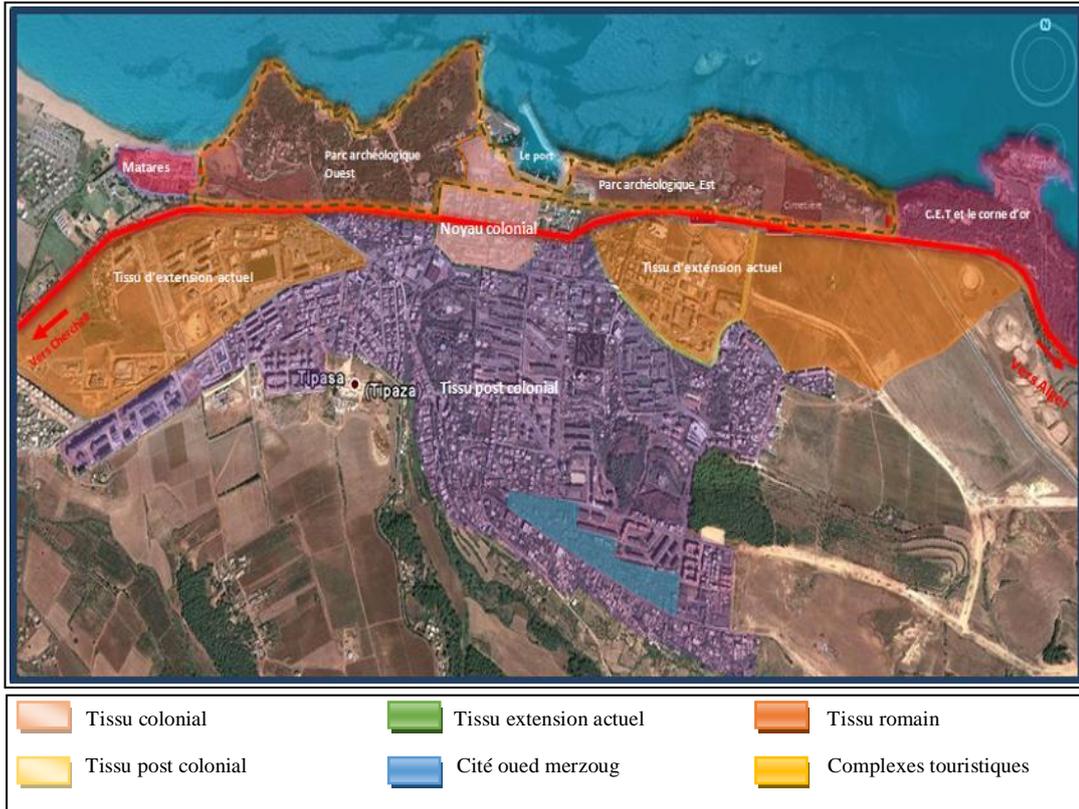


Figure 3.46 : Carte des tissus de la ville de Tipasa

Après avoir effectué une analyse de la ville de Tipasa, nous avons constaté que cette dernière se compose de 5 tissus différents : Les ruines romaines (site archéologique), le noyau colonial (français), la cité de oued merzoug, la ville post coloniale et l'extension actuelle dont chaque entité présente une organisation urbaine et des composantes propres à elle.

Pour comprendre la façon dont est organisé le bâti de la ville de Tipasa nous nous sommes intéressés à deux exemples d'entités d'habitation qui reflètent la typologie du cadre bâti postcoloniale

1^{er} Exemple : Cette cité est de forme rectangulaire, composée de barres donnant par les pignons sur la voie principale, et les façades principales sont identiques et donnent sur les voies secondaires. Voir Photos (09-10)

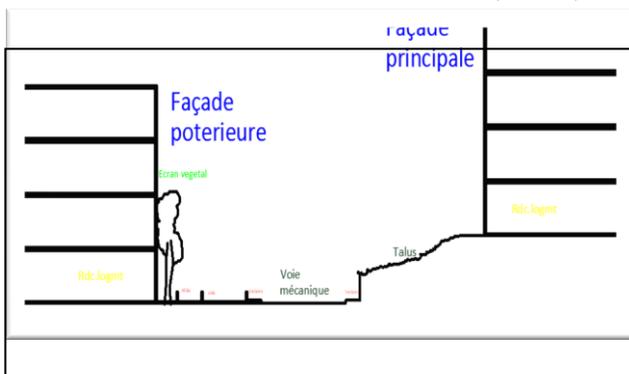


Figure 3.47 : Coupe sur la voie secondaire

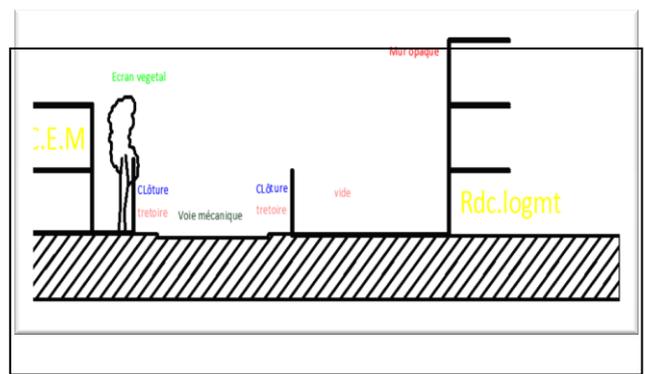
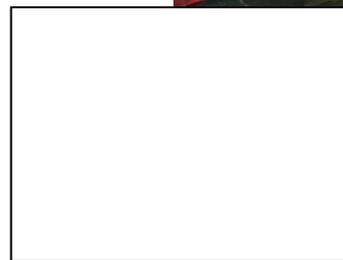
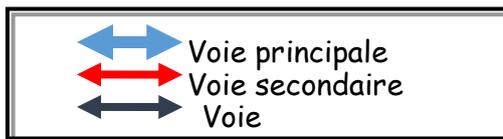
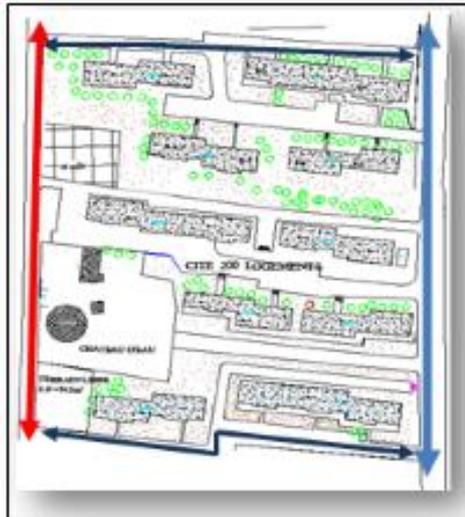


Figure 3.48 : Coupe sur la voie principale



Photos 03-04-05 : Différentes vue sur l'ensemble du bâti

2^e Figure 3.49 : Entité d'habitation 200 logts. C'est une entité fermée sur elle-même avec une absence de relation avec le reste de la ville dont le bâti dessine un espace clos au centre (espace vert) et le bâtiment produit par répétition du même plan sans rapport à la position. Le non bâti n'est pas traité. Le traitement se fait uniquement par les trottoirs pour les piétons. Le rez de chaussé est occupé par des commerces.

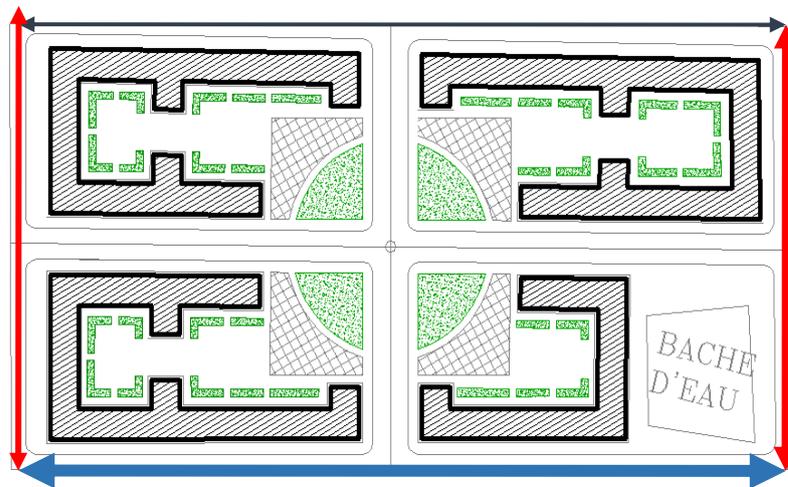
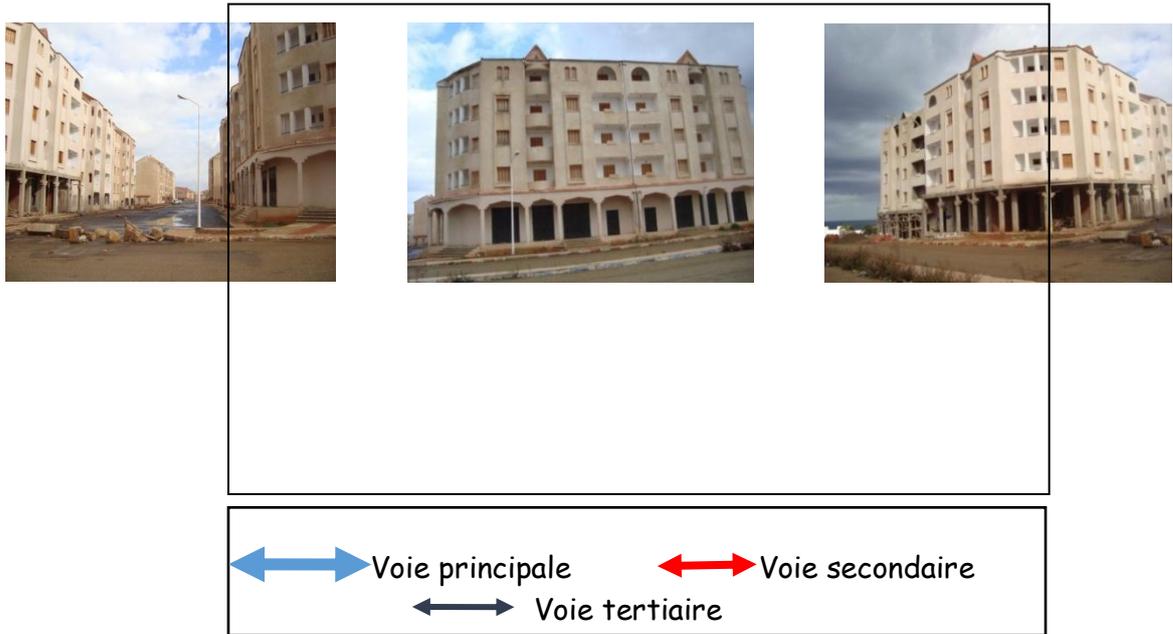


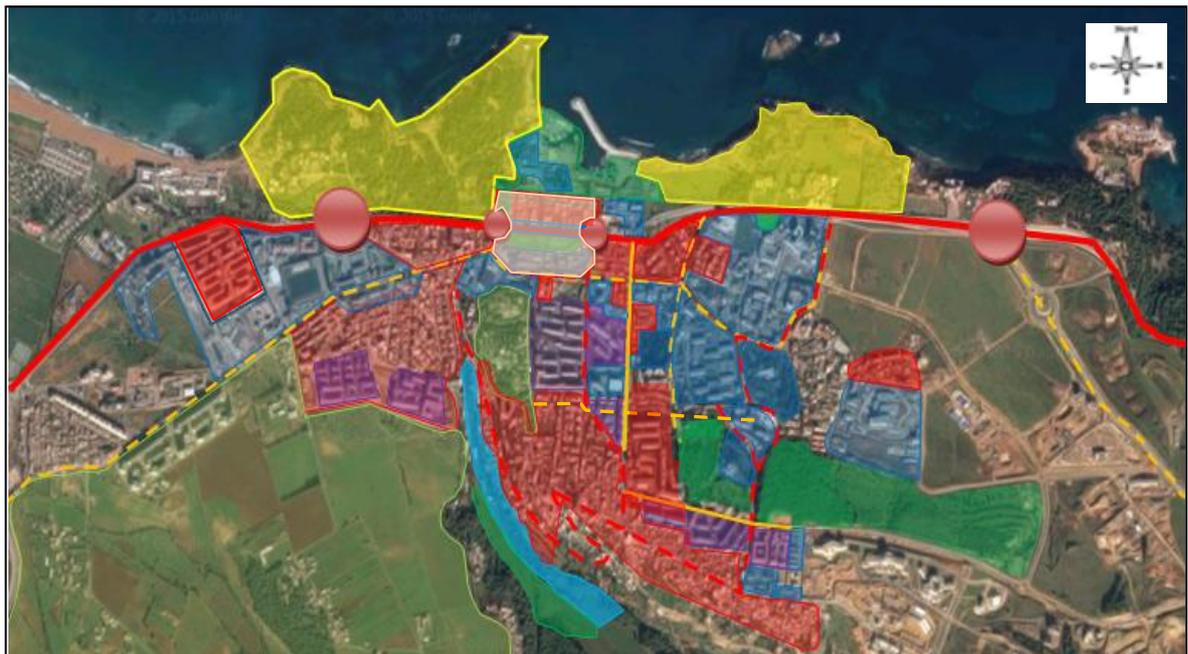
Figure 3.50 : Plan de la cité

La ville post coloniale se présente comme un grand chantier en désordre, constitué des grands ensembles d’habitations dont l’implantation est non alignée avec l’apparition d’une nouvelle typologie qui est celle des barres, ce qui a engendré une rupture flagrante entre l’espace du centre-ville et la ville postcoloniale.

L’observation de l’espace public au niveau de la ville post colonial montre qu’il n’y a pas un règlement précis concernant la construction des espaces non bâtis

Photos 06-07-08 : Différentes vue sur l’ensemble du bâti

3.7.1. Synthèse :



Légende :

	Parcours principale		Parcours d'implantations		Parcours secondaires
	Entité originelle		Portes actuels		Anciennes portes
	Zone d'équipements		Zone d'habitats individuels		Zone d'habitats collectifs
	Parcs archéologiques		Places et espaces verts		Terres agricoles

Figure 3.51 :

Plan de structure urbaine

¹⁹
: Pommier, Colères, 1844, p. 26

La structure urbaine est « l'Agencement, entre des éléments constitutifs d'un ensemble construit, qui fait de cet ensemble un tout cohérent et lui donne son aspect spécifique »¹⁹.

La structure urbaine de la ville de Tipasa a été présidée par son parcours matrice qui est matérialisé par la RN 11 qui longe la cote de la ville, de ce derniers ont découlé les parcours d'implantation à caractère territorial qui ont porté l'extension de la ville en amont. Le noyau colonial est au croisement de deux parcours d'implantation et du parcours matrice.

L'extension de la ville ne reprend aucune logique de répartition des équipements et des activités on retrouve des entités incohérentes et mal structurés contrairement au centre ancien.

Conclusion :

Suite à notre analyse de la ville de Tipasa nous avons décelé les principales carences de sa structure urbaine.

- La prédominance du zoning mono fonctionnel.

- L'absence d'une stratégie de gestion de la croissance urbaine.
- Le manque de place et de jardin dans la nouvelle extension.
- Le manque de coordination entre le noyau central et les autres parties de la ville.

3.8. L'Aire d'intervention

3.8.1. Introduction :

La lecture de l'aire d'intervention, va nous permettre de faire ressortir les potentialités, les insuffisances et en générale les données urbaines du site qui vont servir de point d'appuis pour l'aboutissement de notre projet. Ainsi, nous pourrons réaliser notre projet en assurant une continuité structurelle avec la ville afin d'éviter toute rupture et donner une cohérence et une homogénéité à l'ensemble.

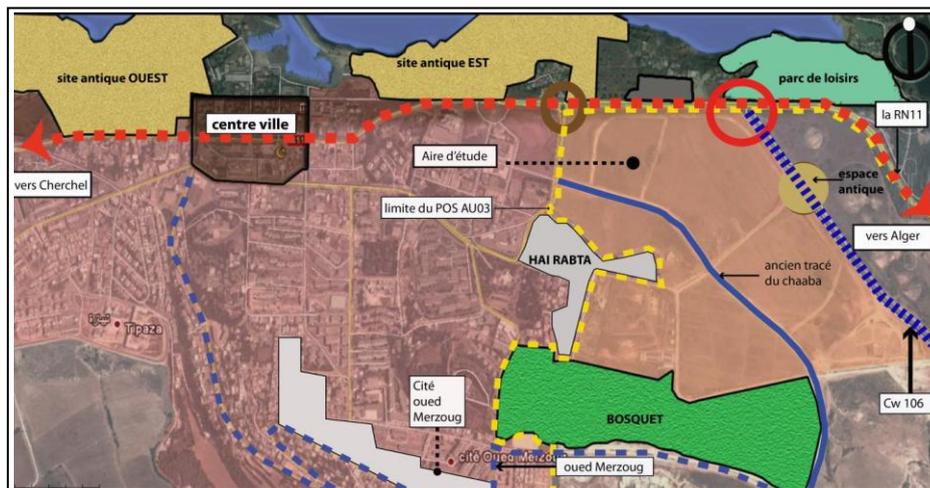
3.9. Présentation de l'aire d'intervention :

3.9.1. Choix de site :

Notre choix s'est porté sur le POS AU03 de la ville de Tipaza comme zone d'intervention du projet urbain, que nous avons jugé intéressant par apport aux caractères suivant :

- Son implantation dans la région de Tipaza, ville côtière connue essentiellement pour sa nature touristique et agricole.

- sa



position

particulièrement face au site antique et au parc de loisirs.

- Les potentialités naturelles importantes de la région avec un très bon ensoleillement, et une diversité de la faune et de la flore ; elle contient aussi de nombreuses sources de matières premières naturelles.
- Les vues panoramiques donnant sur la mer, la montagne de Chenoua.

3.9.2. Situation :

Le site objet de notre étude est la zone d'extension périphérique, l'entrée EST de la ville de Tipaza désigné par POS AU03.

Il est limité comme suit :

- Au nord par la route nationale N°11.
- Au sud par un bosquet.
- A l'est par CW106 et les terres agricoles.
- A l'ouest par Hai Rabta et la cité administrative.

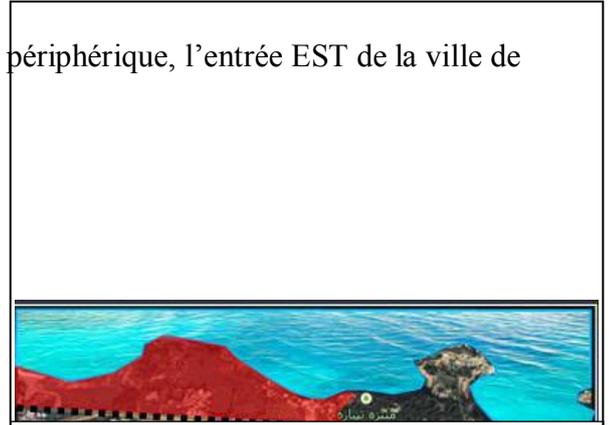


Figure 3.53 : carte de situation /source : schéma traité par le groupe



RN 11/source : Google earth



Parc archéologique/source : Google earth

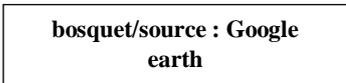


Cité administratif/source : Google earth

Terrain agricole/source : Google earth



bosquet/source : Google earth



Habitat collectif/source : Google earth



Figure 3.54 : Environnement immédiat /source : Google earth

3.9.3. Potentialités



de l'aire d'intervention :

La situation géographique de notre site d'intervention est stratégique :

- Grace à sa situation à l'entrée de la ville il possède un accès facile par la RN11 au centre-ville d'une part et la sortie vers Alger d'autre part.
- un équipement très important qui est le centre arabe archéologique au côté Ouest.

- Et pour la partie sud, la gare routière qui limite notre Site et qui en est une polarité importante.
- Il y'a aussi l'université au Sud.
- Sans oublier les potentialités naturelles telles que :
 - la vue panoramique sur la mer méditerranéee et sur le mont du CHENOUA au côté nord-ouest ;
 - le parc archéologique, la corne d'or et l'espace de loisir « côté nord de notre site ».
 - les terrains agricoles à l'est
 - foret au Sud.

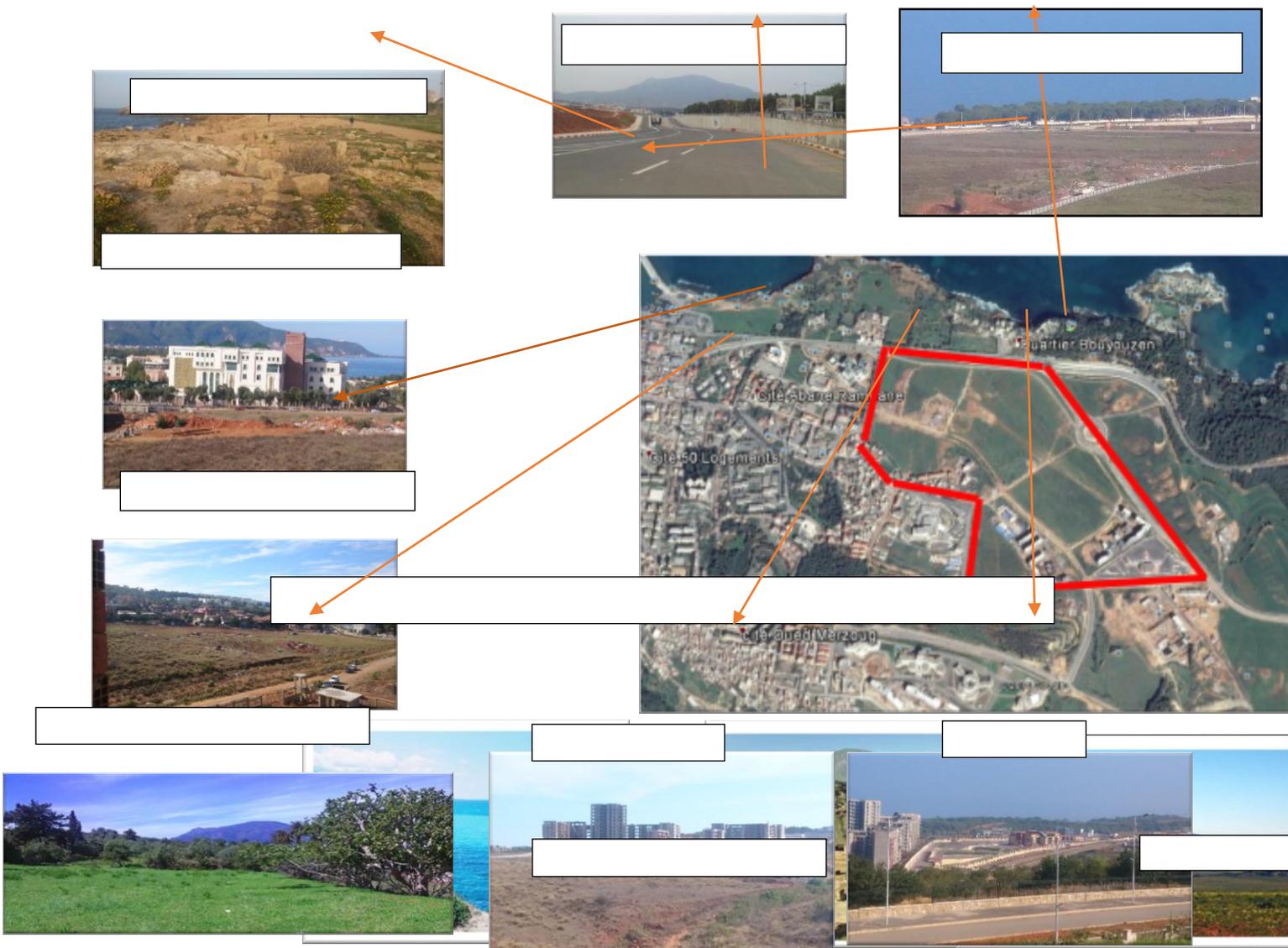


Figure3.56 : photo de la mer /source : Google earth

Figure3.57 : sites archéologiques/source : Google earth

Figure3.58 : terrains agricoles/source : Google earth

3.9.4. Accessibilités :

L'accessibilité de notre site est marquée par quatre(04) voies :

- Au NORD : La route nationale N°11 Assurant la liaison EST-OUEST.

- A l'EST : le chemin Wilaya CW 106.
- Au SUD : Le chemin vicinal N°2 C'est une voie secondaire permettant l'accès à la cité MARZOUG.
- A l'ouest : c'est une voie tertiaire qui relie la cité administrative et bosquet.



Voie tertiaire source : Google image



Chemins vicinal N°2/source: Google image

Figure3.59 : accessibilités de l'aire d'intervention /source : Google earth

3.9.5. Superficie et la morphologie du site :

Notre terrain est d'une superficie de 180ha, présente une pente de 4% qui permet de la considérée comme un terrain plat.

RN11/source : Google image

3.10. Caractéristiques du secteur AU03 :

Il représente le Nouveau pôle de développement de la commune, constitué principalement des terres agricoles (EAC N° 7, 8, 23, 24, 36,46) cédés par les services de l'agriculture pour la nouvelle extension de la ville de Tipasa

Le site offre des potentialités exceptionnelles à exploiter de par sa situation stratégique, une bonne accessibilité, vue panoramique sur la mer et le mont de *Chenoua*.

Ce secteur est destiné à recevoir un programme d'équipements structurants de haut niveau pour rehausser l'image de Tipasa en tant que chef-lieu de wilaya, renommé régionale, Nationale et même internationale.

Avant d'entamer notre élaboration du schéma de structure urbaine nous nous sommes penchés sur la proposition du C.N.E.R.U.

➤ Les orientations du PDAU sur le AU3 :

Article 1 : Type d'occupation ou d'utilisation des sols interdits

Sont interdits :

- les lotissements de toute nature.
- les établissements industriels de toute nature.
- les stockages, dépôts ou entrepôts et d'une façon générale, tous dépôts de déchets, ferrailles ou autres nuisibles à l'hygiène et au respect de l'environnement.
- carrières, affouillements et exhaussements du sol.

- défrichements et abattages d'arbres.

Article 2 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols soumis à conditions spéciales

Sont autorisés :

- les équipements de toute nature et locaux à usage de bureaux
- les constructions à usage d'habitat collectif et semi collectif.
- les petites activités artisanales, des commerces et services
- toute construction compatible destinée à compléter l'aménagement de ce secteur en espaces publics : esplanade placette ...etc.

Article 3 : Emprise au sol

La densité des constructions à implanter devra être telle qu'elle laisse au sol suffisamment d'espace libre pour aménager des espaces plantés. Celle-ci varie suivant les superficies des parcelles à aménager :

- Pour l'habitat collectif :

L'emprise au sol ne doit pas dépasser 40% de la surface totale de la parcelle.

- Pour l'habitat semi collectif :

L'emprise au sol ne doit pas dépasser 45% de la surface totale de la parcelle.

- Pour les équipements :

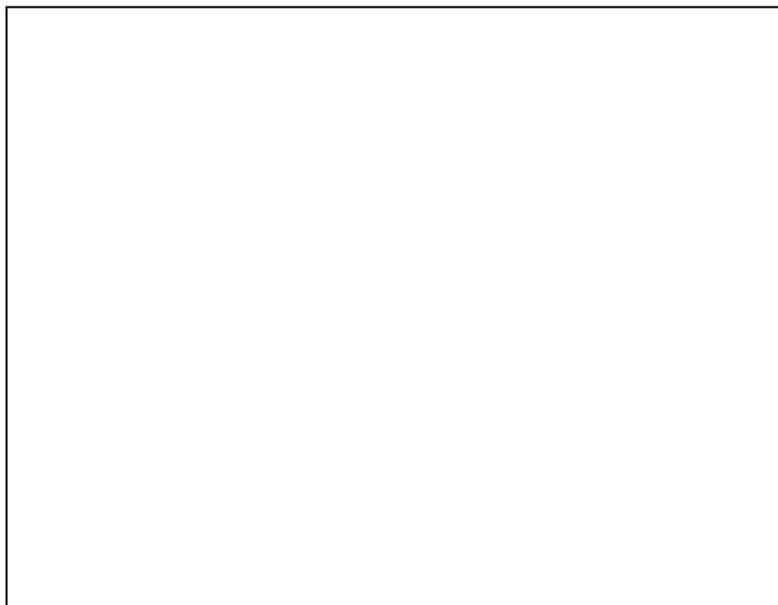
les emprises aux sols varient entre 30 et 50 % de la surface de la parcelle

Suivant les types d'équipements proposés.

3.11. Proposition du C.N.E.R.U :

Zone d'extension du chef-lieu prévue à l'EST de la ville ; créé spécialement dans l'objectif de :

- Rehausser l'image de Tipasa en tant que chef-lieu de Wilaya avec une ambition de rayonnement régional, international et universel par l'implantation d'équipements structurants de niveau supérieur.
- Contribuer à l'émergence au renforcement et au développement d'un pôle d'excellence stratégique
- Favoriser la préservation et la valorisation des espaces naturels et aménager des espaces de loisirs.
- Affirmation, renforcement et consolidation du caractère du patrimoine culturel et touristique de Tipasa par la programmation d'un certain nombre d'équipements à caractère de services et tourisme pour une plus grande jouissance économique du site
- Conjuguer entre le développement de Tipasa en tant que chef-lieu de Wilaya et la préservation de son patrimoine historique, culturel et naturel.



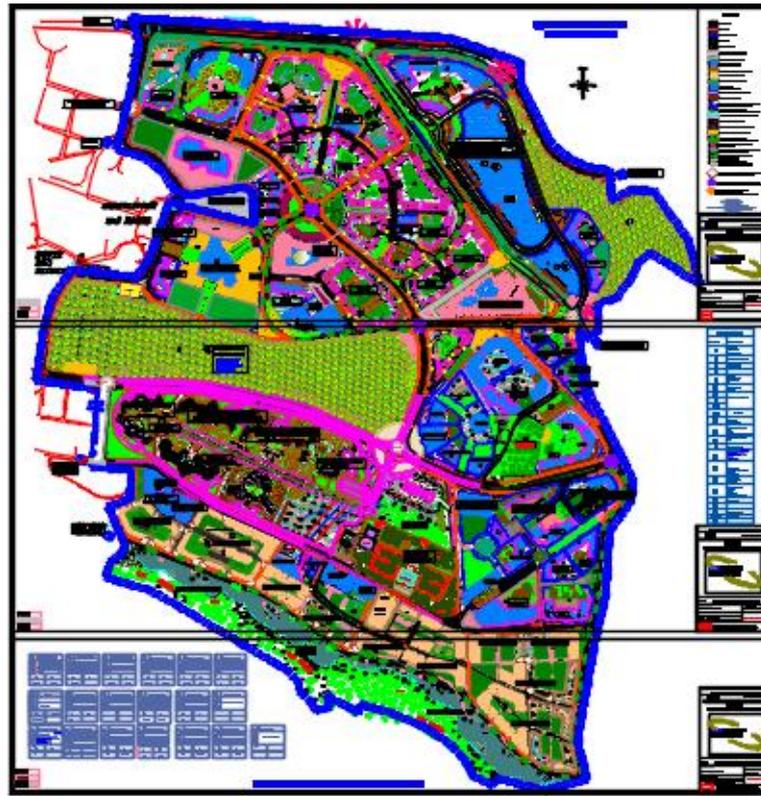


Figure 3.60 : Proposition du C.N.E.R.U (POS AU3)

Programme du PDAU :

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1 - Ecole nationale du tourisme. | 10 - Gare routière. |
| 2 - Ecole nationale d'archéologie. | 11 - Pôle d'équipements culturels. |
| 3 - Ecole méditerranéenne d'archéologie. | 12 - Théâtre en plein air. |
| 4 - Cite universitaire. | 13 - Cinéma et Salle de spectacles. |
| 5- Hôpital. | 14 - Circuit auto-école. |
| 6 - Centre de rééducation. | 15 - Auberges de jeunes. |
| 7 - Zone touristique. | 16 - Ecole paramédicale. |
| 8 - Parc urbain. | 17 - Grande mosquée. |
| 9 - Musée marin (aquacole). | |

3.12. Critiques de la proposition du PDAU :

- Malgré que les objectifs soient très ambitieux dans cette proposition nous avons remarqué que cette dernière ne répond pas aux problèmes soulevés auparavant :
- Leur proposition ne va pas résoudre le problème du zoning monofonctionnel.(on remarque que l'habitat prend 70% du programme)

- Dans l'entrée Est on trouve aussi de l'habitat au lieu de faire un équipement de très grande valeur qui va marquer cette nouvelle centralité.
- le positionnement des équipements est d'une manière anarchique non réfléchi sans aucune logique.
- Le manque de places public.
- La topographie du site n'a pas été prise en considération dans l'élaboration des voies.
- Rupture formelle et fonctionnelle avec le noyau central.
- Le découpage des ilots ne suit aucun principe.
- Le tracé a des forme irrégulier ils ont des formes et dimensions différents l'un par rapport à l'autre.

3.13. Le projet urbain :

3.13.1. Introduction :

Nous entendons par un projet urbain, un projet de la ville ou d'une partie de la ville, c'est -à- dire un projet de contrôle de la forme urbaine. Il a deux fonctions essentielles :

- Contrôler et gérer les différentes interventions ponctuelles architecturales, en évitant l'émiettement du bâti, par la proposition d'une structure normative d'implantation.
- Définir les différents espaces publics, les espaces libres, leur affectation et leur hiérarchie, leur rapport à l'espace privé par une composition urbaine d'ensemble.

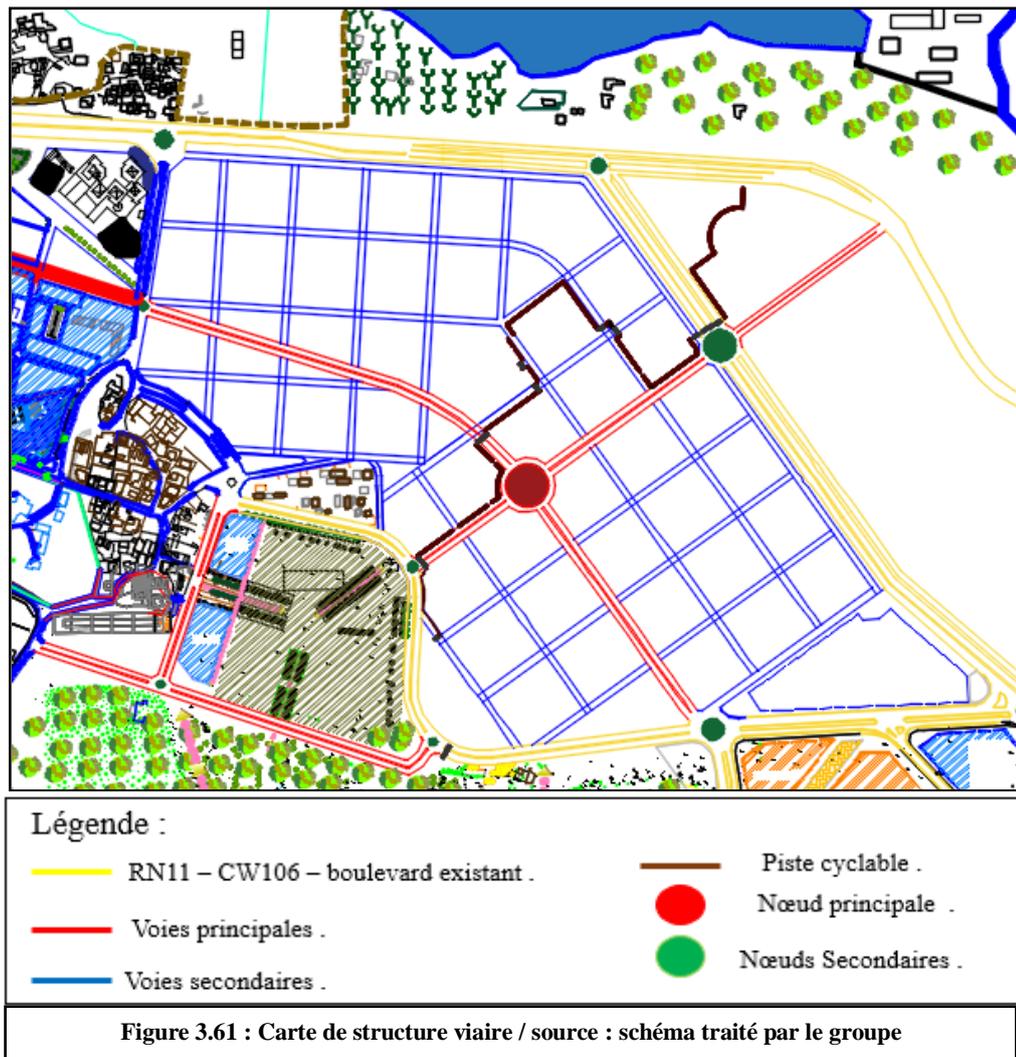
Le projet urbain aide à contrôler les projections architecturales futures, et à mieux les disposer dans la zone préalablement aménagée.

3.13.2. Processus de développement du projet urbain :

3.13.2.1. La structure viaire :

Relier le site avec le tissu du noyau central en prolongeant des axes constituant l'ossature de la structure urbaine existante :

- Axe rue des écoles comme axe urbain important qui est aussi un axe d'extension urbaine et qui va servir de liaison entre la ville et notre site, ce prolongement constitue le boulevard principal de notre intervention caractérisé par :
 - Un aménagement paysager avec la plantation d'arbre et de palmiers.
 - Création d'une double voie avec des territoires assez large (3 m).
 - Création d'un terreplein afin d'assurer la continuité de l'existant.
- Nous avons prolongé une voie existante qui est perpendiculaire au chemin de wilaya N106, cela nous a permis de créer une seconde voie principale. L'intersection de ces deux voies nous donne un grand rond-point pour gérer le flux et distribuer la circulation.
- Aussi nous avons un troisième axe qui relie entre le chemin de wilaya N°106 et l'hôpital et qui mène vers l'autre côté de la ville (hai ratba). Son intersection avec le boulevard principale est matérialisé par un nœud, ce dernier traverse la partie Sud de notre site et il marque la limite ne notre intervention.
- Nous avons créé des voies secondaires ce qui sont perpendiculaires et parallèle à la RN11, CW106 et aux deux boulevards, ces dernières permettent de lier ces voies principaux entre elles.



3.13.2.2. La structuration des ilots et leur dimensionnement :

Après avoir projeté les voies principales nous sommes passés au découpage des ilots. En essayant d'aménager la zone en continuité avec le centre historique, afin d'avoir un ensemble harmonieux, il nous a semblé logique de reprendre la même organisation du centre-ville, on a utilisé le module de base qui fait 90m sur 100m

celui du découpage géométrique qui donne lieu à des ilots plus courts sur le parcours principale et plus profonds sur le parcours secondaire. Cela permet d'avoir un maximum d'ilots qui s'ouvrent sur la voie principale.

Avec cet découpage on a obtenu un tracé régulier matérialisé par des ilots de forme régulière caractérisée par une symétrie du réseau viaire.



Figure 3.62 : carte des dimensionnements des ilots/source : schéma traité par le groupe

3.13.2.3. Choix des places publics (Faire entrer la nature dans la ville) :

On a proposé d'implanter trois espaces public qui son cité comme suite :

E.P 1 : on a proposé un grand parc en face de notre site afin de marquer la continuité du parc existant aussi pour consolider le CW106 qui est devenu un axe très important vue que les équipements majeur donne sur cet axe.

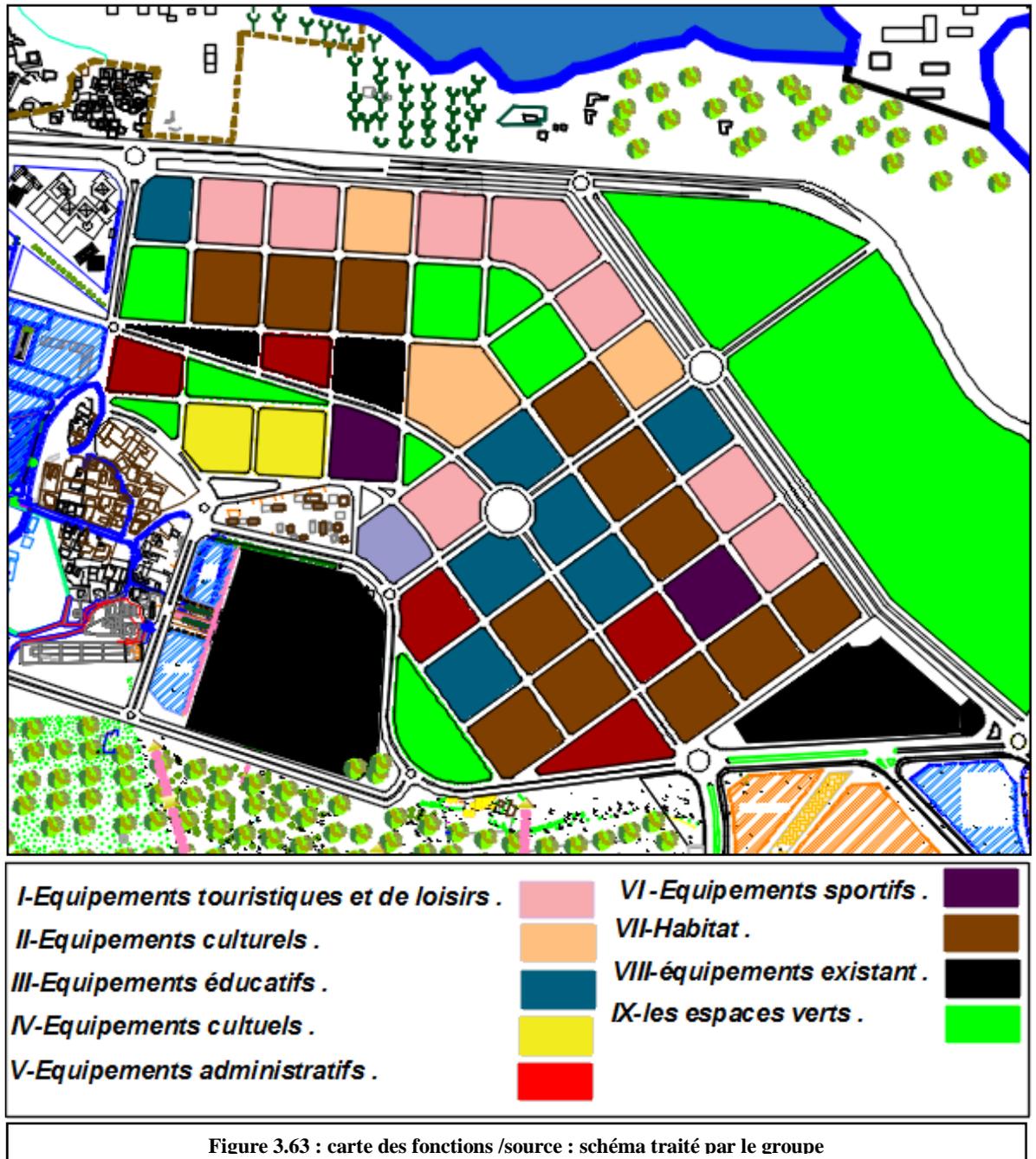
E.P 2 : Afin d'alléger la mono-fonctionnalité de la cité administrative, on a proposé d'implanter un espace public urbain qui est considéré comme une structure qui la soutienne, d'où il va être un espace attractif.

E.P 3 : on a proposé d'implanter une grande place publique urbaine, pour but de garder l'équilibre entre les deux entités (EST et OUEST). La place va prendre un caractère commercial implanté dans un jardin public.

E.P4 : Aménagement d'un jardin à côté de la forêt afin de diffusé cette dernière dans la ville.

3.13.2.4. Le programme fonctionnel projeté :

La proposition du programme projeté par le C.N.E.R.U ne répond pas à notre objectif de travail, dont il repose sur l'idée de zoning outre il se base sur des fonctions de type éducatif. Dans notre proposition, on a essayé d'améliorer ce programme, on créant une mixité de fonction tout en gardant quelques une qui sont nécessaires. Et cela pour satisfaire les besoins des citoyens.



-Programme projeté :

1-les équipements :

Equipements	Gabarits	Surfaces
01- Ecole National de tourisme	R+05	3910.33 m ²
02- Hôtel	R+07	6392.72 m ²
03- Centre culturel	R+04	2791.29 m ²
04- Centre de Loisir	R+04	4216.29 m ²
05- Siège EL Moudjahidines	R+02	2020.15 m ²

06- Direction de finance	R+03	2506 m ²
07- Siège de Sureté	R+03	1962.70 m ²
08- Administration	R+03	3489.50 m ²
10- Grande Mosquée	R+02	9123 m ²
11- Salle de Sport	R+03	5249 m ²
12- Musée des Art	R+03	6081 m ²
13- Cinéma + Théâtre	R+04	4432.15 m ²
14- Centre d'Artisanat	R+04	2791 m ²
15- Centre de Recherche	R+03	4546 m ²
16- Bibliothèque	R+03	5594 m ²
17- Centre Commercial	R+03	5511.23 m ²
18- Parking	R+04	5365 m ²
19- Administration	R+04	4511 m ²
20- Lycée	R+03	4596 m ²
21- CEM	R+03	4271 m ²
22- Primaire + Crèche	R+03	4465.23 m ²
23- Ecole Paramédical	R+04	4241.24 m ²
24- Immeubles Bureaux	R+07	4500.81 m ²
25- Administration	R+05	3708.22 m ²
26- Centre Sportif	R+04	4904.37 m ²
27- Gare routière	R+02	35047 m ²
28- Centre d'Agrotourisme	R+03	8064.33 m ²
29- Hôpital	R+05	80671 m ²
30- Centre multifonctionnel	R+06	8021 m ²

Tableau 3.1 : programmation

2-habitat : Constitué d'un groupement d'îlots d'habitat collectif mixte **totalisant 13,5900 hectares pour 1670 logements**. Il regroupera à terme des réalisations des programmes de logements une **population de 8350 habitants**. Le nombre moyen d'habitant attendu à terme est déterminé sur la base d'un TOL de 5 personnes/ logement suite à la projection arrêtée

Habitat	Programme	Surface totale de l'Ilot	Densité (logs/ha)	Population	Gabarit
01- Habitat Mixte (3ilots)	420 logs	9060.40 m ²	155	2100	R+05
02- Habitat Mixte (3ilots)	312 logs	9050.68 m ²	115	1560	R+04
03- Habitat Mixte (6ilots)	938 logs	9056.78 m ²	173	4690	R+06

Par l'Office National des Statistiques.

Tableau 3.2 : programmation

3.13.2.5. SCHEMA D'AMENAGEMENT GLOBAL :

Une fois le schéma de principe arrêté nous allons le traduire en un plan d'aménagement dans lequel seront détaillées nos différentes actions. Ce plan a été élaboré suivant des principes tirés après avoir analysé la ville de Tipasa et cela pour essayer de répondre aux différents problèmes soulevés.

« Contre la forme amorphe des zones fonctionnelles ou des unités de voisinage modernes, le quartier représente un organisme social d'une grandeur physique précise. Il intègre les activités urbaines, le travail, la culture, les loisirs, les résidences dans des unités urbaines complexes. Le quartier est une véritable ville dans la ville. »³¹



Figure3.64 : plan d'aménagement/source : schéma traité par le groupe

31 : Léon Krier : Architecture Rationnelle la reconstitution de la ville européenne, p 24

- On a choisi d'implanter un centre multifonctionnel, un hôtel, centre de loisir et cinéma +théâtre sur la route nationale pour marquer l'entrée est de la ville, et rehausser son image touristique.
- On a implanté un centre culturel, et centre d'artisanat qui sont en relation avec les sites archéologiques.
- Sur les voies principales, on a des équipements scolaires de proximité et un centre sportif, centre commercial, des administrations....., et des espace verts .
- On a choisi de mettre des habitats mixtes avec des commerces au RDC.
- Aussi on a implanté un musée avec des expositions de l'artisanat (espace public) qui est dans le cœur de notre site pour faire la liaison entre les différentes entités du site.
- Une grande mosquée est injectée au fond du quartier qui donne sur une place publique.
- Création des espaces publics : Notre aire d'étude a grandement besoin de cette vivacité qui est quasiment absente vue la mono- fonctionnalité de la cité Nous avons répondu à ce manque par la création des espaces publics urbains dans des zones différentes du site d'intervention, qui relie le quartier avec la vieille ville, le parc de loisir, la foret ,la gare et la cité administrative.
- on a créé une piste cyclable qui mène du parc de loisir et passe par pratiquement tout les espaces publics jusqu'à qu'elle arrive au foret.

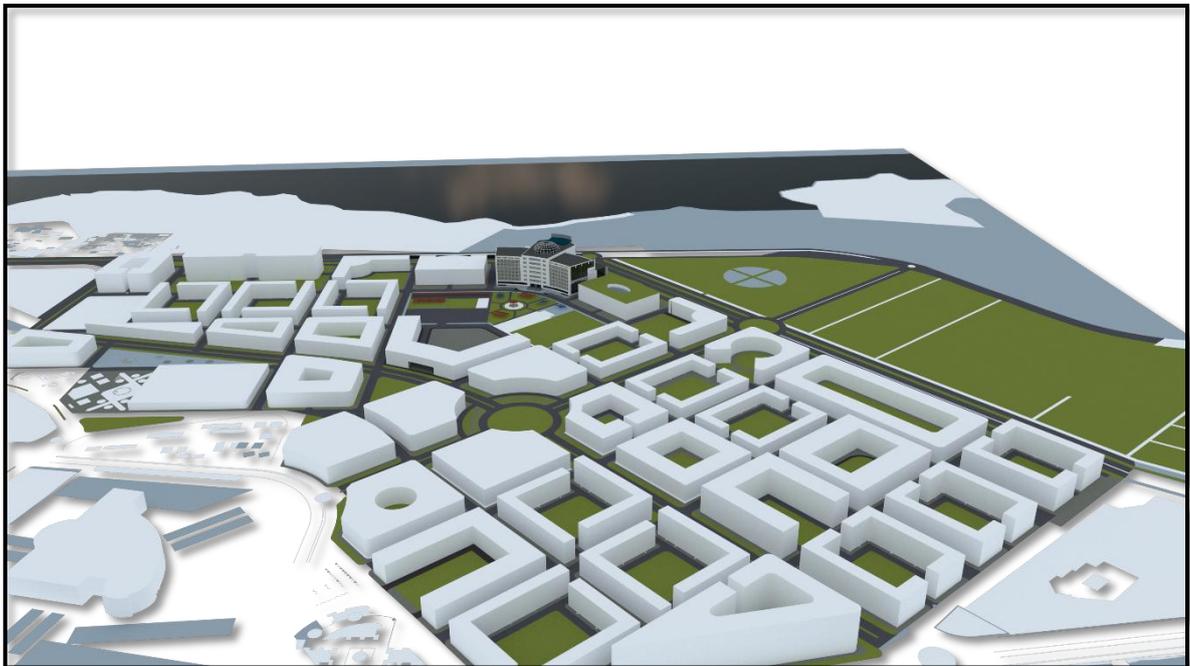


Figure3.65 : 3D de l'urbain /source : schéma traité par le groupe

3.14. Projet architectural :

- Nous avons choisi de développer comme projets architectural un centre multifonctionnel. Ce projet occupe un emplacement important, il se trouve sur l'entrée de la ville qui donne sur la route nationale d'un côté et sur une place publique d'un autre côté.
- La vocation touristique et commerciale de la ville est traduite par cet équipement qui regroupe différentes activités.
- les deux projets ont pris la forme de tous l'ilot il s'agit donc d'un projet urbain avec une hauteur importante et cela pour marquer l'entrée de la ville.

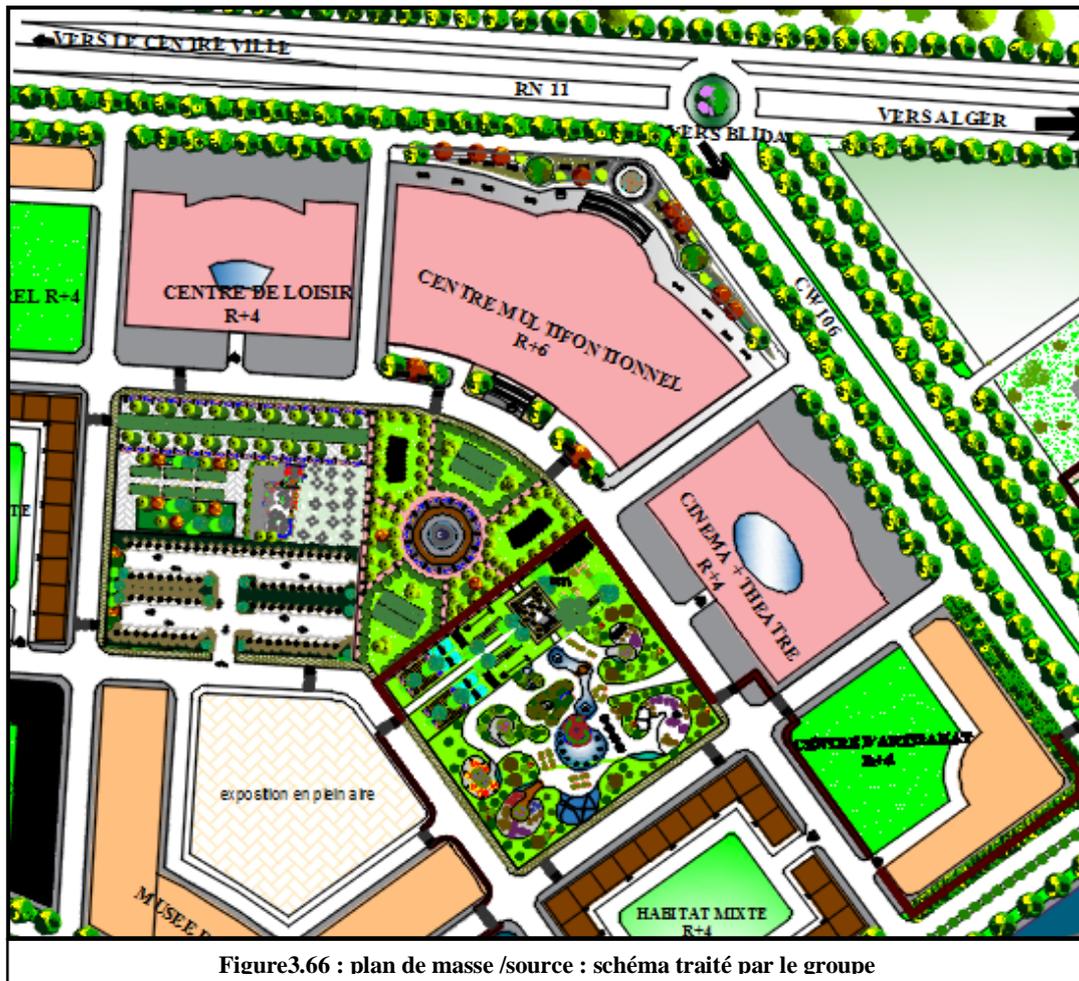


Figure 3.66 : plan de masse /source : schéma traité par le groupe

3.14.1 La fiche technique de projet :

Présentation générale :

NIVEAU	PROMGRAMME
SOUS-SOL	parking, locaux techniques.
RDC	espace d'accueil, salon de détente, cafeteria superette, boutiques et des magasins, services.
1 ^{er} ETAGE	administration, des salles de sport, des grands magasins de sport, restaurant, services.
2 ^{eme} ETAGE	bibliothèque, médiathèque, salle d'exposition, salle de spectacle, cinéma, magasins, restaurant, services.
3 ^{eme} ETAGE	des bureaux, un restaurant, services.
4 ^{eme} ETAGE	des restaurants, des salles de jeux, des terrasses.
5 ^{eme} ETAGE et 6 ^{eme} ETAGE	des restaurants.

Tableau 3.3 : Fiche technique du projet

3.15. CONCLUSION GENERALE :

Au terme de cette étude, nous pouvons retenir que la confrontation de la ville avec son étalement est une réalité auquel il faut prêter beaucoup d'attention dans la mesure où elle fait l'objet de nombreux litiges. Dans le cadre du développement durable des villes, l'extension et la périphérie urbaine ne doit pas figurer comme une tumeur sans forme définie et sans limites apparentes mais au contraire elle doit faire partie intégrante de la ville en suivant son histoire et sa structure.

A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis à nu les défaillances et les inconvénients de l'urbanisation accéléré et mal gérée qu'a connus la ville de Tipasa. Le diagnostic nous a permis également de déterrer les atouts et les avantages de cette dernière ce qui nous a permis de mieux connaître la ville.

Face a la complexité des problèmes rencontrés (problème d'ordre structurel, morphologique et fonctionnel) nous avons essayé d'apporter et d'une manière profonde et durable les solutions les plus adéquates, pour garantir une urbanisation en continuité avec l'existant et de manière à répondre aux besoins de la ville en termes de logements, d'équipement et d'espaces publique tout en assurant sa durabilité.

Notre intervention est l'aboutissement de tout un processus de recherche, d'analyse et de lecture ce qui a permis la compréhension des paramètres qui régissent l'organisation de l'espace et du paysage bâti et non bâti dans la ville de Tipasa. Par ce fait nous avons réalisé qu'un bon projet nécessite une intégration judicieuse avec son environnement.

Bien que la conception d'un projet urbain ne peut jamais être fini nous avons tenté a travers notre intervention d'éviter de retomber dans les mêmes problèmes qu'a connus la ville de Tipasa et d'agir de manière a donner une meilleure image à cette ville.

Ce n'est pas en une année ou en cinq années que nous pouvons atteindre l'apogée...

En l'expression de votre bonne compréhension Vous Nos Grands Guides ; nous vous laissons l'initiative de nous juger, nous qui sommes en perpétuelle formation et notre travail reste très modeste entre vos points de vue. Cependant, il nous a été sans doute un labeur parsemé d'efforts, de réflexion et de beaucoup de recherches.

Notre souci permanent a pour objectif la perfection et le succès.

Bibliographie :

Ouvrage :

- Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)
 - Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.
 - Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille, p15
 - Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118
 - Nadir DJERMOUNE « Dysfonctionnement et défaillance des instruments d'urbanisme en Algérie », Le Carnet de l'IRMC, 24 février 2014. [En ligne] <http://irmc.hypotheses.org/14217> youssouf ouaïssa le 26 septembre 2012. http://artchitecture.blogspot.com/2012/09/lecture-delorganisme-urbain_26.html
 - Livre Elément d'introduction à l'urbanisme, SAIDOUNI Mouaouia, E 2001, Algérie.
 - Castells Manuel, La question urbaine, Maspero, Paris, 1972.
 - Alberto Zucchelli- introduction à l'urbanisme opérationnel
 - Revue d'Économie Régionale & Urbaine, Armand Colin / Dunod P 49 – 72
 - NTIC et territoire, Enjeux territoriaux des nouvelles technologies de l'information et de la communication, par Luc Vodoz
 - L.Bénévolo,(L'histoire de la ville) P 169.
- Kevin Lynch, Analyse urbain de la ville de Tipaza, P14.
- Mounir Bouchenaki Tipaza (site de patrimoine mondial), P12.
 - Léon Krier : Architecture Rationnelle la reconstitution de la ville européenne, p 24

Thèses et Mémoires :

- BOUGHERIRA HADJI QUENZA, « Le processus évolutif des villes algériennes : un phénomène de nature typologique, Cas de Blida, Cherchel, et El oued ». Thèse de Doctorat, Ecole polytechnique d'architecture, et d'urbanisme, Alger -2010-
- MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE EN URBANISME OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN, Présenté par : Mr. BOUDRA Messaoud, THEME : RENOUVELLEMENT Du CENTRE ORIGINEL DE LA VILLE DE GUELMA PAR LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN Sous la direction du Dr Aiche Messaoud, M. C. Université Mentouri Constantine P 47
- MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE EN URBANISME OPTION : VILLE ET PROJET URBAIN, Présenté par : Mr. BOUDRA Messaoud, THEME : RENOUVELLEMENT DU CENTRE ORIGINEL DE LA VILLE DE GUELMA PAR LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN Sous la direction du Dr Aiche Messaoud, M. C. Université Mentouri Constantine P 47

- T H E S E pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE PARIS 8,
LINEARITE DES VILLES NOUVELLES DE SEOUL : une nouvelle centralité face à
l'extension urbaine et au développement du réseau de transport, par Min-Ah CHOI le
16 mai 2007, P 105