

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



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

**PROJET URBAIN ET CENTRE HISTORIQUE**

*RECOMPOSITION DU QUARTIER PORTUAIRE DE LA VILLE DE  
JIJEL*

*Reconversion de la citadelle en musée maritime*

Etudiant (s): DECHICHA ASMA  
TEMMANI ZINEB MERIEM.

Encadreur: Mr.kACI

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

2016/2017

# TABLES DES MATIERES

RESUME

REMERCIEMENTS.

DEDICACES

TABLE DES MATIERES

## CHAPITRE01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION.....	1
I.1.1 Thématique générale du Projet urbain. ....	1
I.1.2. Thématique de l'Atelier «Architecture et projet urbain en centre historique».....	4.
I.1.3-Introduction au thème spécifique: « projet urbain et ville portuaires» .....	4
I.3.FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE .....	5.
I.2.PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE .....	7
I.3 .1 Présentation succincte du cas d'étude .....	7
I.3 .2 Présentation du l'air d'étude .....	8
I.3.2 .1. Situation géographique.....	8
I.3.2.2 Situation administrative.....	8
I.3.3. Présentation du site d'intervention.....	8
I.4 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE.....	9
I.5 LES HYPOTHESES .....	10
I.6 L'OBJECTIF DE L'ETUDE.....	10
I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	10
I.8 CONCLUSION.....	11

## CHAPITRE02: ETAT DE CONNAISSANCE

II.1 INTRODUCTION.....	12
II.2 CONCEPTS ET DEFINITION .....	12
II.2.1. Le projet urbain...une stratégie de faire la ville .....	12
II.2.2. Le centre ancien et le centre historique.....	13
II.2.2.1.Les centres anciens.....	13
II.2.2.2.Les centres historiques.....	13
II.2.3. Ville portuaire et port.....	14
II.2.3. 1.Ville portuaire.....	14
II.2.3. 2.le port .....	15
II.2.3.4.les fronts d'eaux.....	15

II.3. Typologie spatio -fonctionnelle des villes portuaires. ....	16
II.4.Evolutions du rapport ville – port.....	17
II.5.Le clivage ville / port .....	18
II.6. Le délaissement portuaire.....	18
II.7.La réconciliation entre ville / port / mer .....	18
II.7.1.La recomposition.....	18
II.7.2.reconquêtes et de la reconversion.....	20
II.8.Types d’action pour la recomposition des fronts d’eau.....	21
II.8.1.L’environnement et les loisirs.....	21
II.8.2.Les fonctions tertiaires .....	21
II.8.2.Redéfinition de la vitrine maritime de la ville. ....	21
II.8.2.La culture et la compétitivité villes- ports .....	21
II.9.ANALYSE COMPARATIVE.....	23
II.9.1- Projet du port Marseille. ....	23
II.9.2.le projet du port Tanger.....	26
II.9.3. La ville portuaire de Bizerte : intégration port/ville .....	29
II.9.4. Les recommandations.....	31
II.10.CONCLUSION .....	31

### **CHAPITRE03: LE CAS D’ETUDE**

III.1 INTRODUCTION .....	33
III.2PRESENTATION DE CAS D’ETUDE.....	33
III.2.1Présentation de l’aire d’étude .....	33
III.2. 2 Présentation de l’aire d’intervention.....	33
III.2.3 Choix de l’aire d’intervention .....	56
III.3 LECTURE DU TERRITOIRE. ....	34
III.3.1.Présentation du territoire.....	34
III.3.2.Lecture de la mutation de la structure du territoire de Jijel.....	34
III.3.3 Synthèse de la Lecture territoire.....	37
III.4.ANALYSE HISTORIQUE.....	37
III.4.1.Formations et transformation de la ville de Jijel.....	37
III.4.2. Synthèse de l’évolution de la ville.....	44

III.5 LECTURE URBAINE.....	46
III.5.1.Analyse morphologique de la ville .....	46
III.5.1 .1 -Les limites.....	46
III.5.1 .2 -les portes .....	46
III.5.1. 3- les parcours.....	47
III.5.1.4 -les places et jardins publics.....	48
III.5.1.5-les équipements.....	50
III.5.1.6-Logique de découpage des ilots.....	52
III.5.2. Lecture typologique du cadre bâti .....	53
III.5.2. 1-Etude du parcellaire.....	53
III.5.2. 2-Typologie de bâti.....	53
III.5.2. 2.Gabarit de bâti.....	56
III.5.3. Synthèse de l'analyse typo morphologique.....	57
III.5.4- Bilan et diagnostic de l'analyse typo morphologique .....	58
III.6.L'INTERVENTION URBAINE .....	60
III.5.1.Partie A : Le projet urbain.....	60
III.5.1-1- Introduction.....	60
III.5.1.2- schéma d'aménagement.....	60
III.5.1.2-Etapes d'élaboration du plan d'aménagement.....	61
III.5.1.4-le plan d'aménagement.....	68
III.5.2.Partie B : Le projet architecturale.....	68
III.5.2-1- Introduction.....	68
III.5.2.2-choix de projet.....	68
III.5.2.3-étude thématique.....	68
III.5.2.4-présentation du projet architectural.....	68
III.5.2.4-1-Principe d'implantation.....	68
III.5.2.4-2-Affectation des entités.....	69
III.5.2.4-2Traitement des façades.....	72
III.7 CONCLUSION.....	73
III.8. CONCLUSION GENERALE .....	74
III.8 REFERENCES .....	75
ANNEXES	

## RESUME

Le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champs d'actions nous a permis de nous intéresser à la thématique des recompositions des quartiers portuaires en milieu ancien.

Ce travail traite la recomposition urbaine afin de recomposer le lien le centre ancien de la ville de Jijel et son port qui va conférer un renouveau à la ville et un nouveau souffle de vie, pour ce faire, nous avons suivi un processus qui comporte les étapes suivantes :

- Première phase : phase introductive, elle consiste en la formulation de la problématique générale de la thématique de « recomposition des villes portuaires » et la problématique spécifique à notre aire d'intervention qui est le centre ancien de Jijel avec son port.
- Deuxième phase : état de connaissance, 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, afin d'optimiser notre intervention nous avons développé une analyse comparative d'exemples internationaux mondiale, d'où on a pu tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude.
- Troisième étape : qui se définit par une lecture historico-morphologique afin d'identifier la structure urbaine et cerner les caractères de l'urbain et les dysfonctionnements dont souffre cette entité ; qui devront être pris en compte avant l'intervention.

En conclusion, notre intervention de recomposition du front d'eau de la ville de Jijel s'avère une réponse possible pour recomposer le lien entre le centre ancien et son port.

**Les mots clés :** villes portuaire ; port de Jijel ; centre-ville/ancien ; clivage ville port ; recomposition ville port ; les options de recomposition.

### ملخص

المشروع الحضري هو طريقة جديدة للقيام بالمناطق الحضرية، وله مجالات عمل واسعة مما جعلنا نختص في موضوع إعادة تشكيل الأحياء القريبة من الميناء و الموجودة في الموقع الأقدم تاريخيا في المنطقة. ويتناول هذا العمل إعادة التركيب الحضري من أجل إعادة الربط بين المركز القديم لمدينة جيجل وميناءها الذي سيوفر تجديدا للمدينة ونفسا جديدا من الحياة، للقيام بذلك اتبعنا عملية تتضمن الخطوات الآتية:

- المرحلة الأولى: المرحلة التمهيديّة، وهي تتألف من صياغة المشكلة العامة لموضوع "إعادة تشكيل مدن الميناء" والمشكلة المحددة لمنطقة تدخلنا التي هي مركز جيجل القديم مع الميناء.
- المرحلة الثانية: حالة المعرفة، والهدف منها هو شرح المفاهيم الأساسية اللازمة للفهم الجيد للموضوع انطلاقا من المشروع الحضري وصولا للمشكلة المحددة، من أجل التحسين قمنا بتطوير تحليل مقارنة لأمتلة دولية من جميع أنحاء العالم، والتي مكنتنا من استخلاص التوصيات التي حاولنا استعمالها في دراستنا للحالة.
- المرحلة الثالثة: المعرفة بقراءة تاريخية – مورفولوجية من أجل التعرف على الهيكل الحضري وتحديد خصائص الحضر والخلل الذي تعاني منه المنطقة. والتي ينبغي أن تؤخذ بعين الاعتبار قبل التدخل.

وفي الختام، فإن إعادة بناء الواجهة البحرية لمدينة جيجل هي إجابة محتملة لإعادة بناء الرابط بين المركز القديم وميناءه.

**الكلمات المفتاحية:** المدن المينائية ; ميناء جيجل ; المراكز القديمة ; الانشقاق بين المدينة والميناء ; إعادة التركيب بين المدينة والميناء ; طرق والميناء ; إعادة التركيب بين المدينة والميناء

## REMERCIEMENTS

*Nous remercions ALLAH Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.*

*Nous remercions nos parents pour leurs sacrifices, leurs présences et leurs encouragements.*

*Nous exprimons notre profonde reconnaissance à Monsieur Kaci. M, d'avoir accepté d'encadrer ce projet de fin d'étude et pour tous les conseils orientations qu'il a su nous promulguer durant l'évolution de notre projet, mais aussi et surtout pour sa patience, tout le long de ce Travail*

*Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à ma recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de l'enrichir par Leurs remarques.*

*Enfin, nous remercions infiniment toutes personnes ayant contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail*

## DEDICACE :

*Je dédie ce modeste travail, le fruit de cinq années de sérieux et plus encore rien qu'à toi ma famille*

*La raison de vivre est-elle, la joie ne peut être loin d'elle ma petite famille rien que pour elle.*

*Je dédie ce travail à ma grande mère BOUDJAKDJI FATIMA ZAHRA.  
Je dédie ce travail à la mémoire de mon cher père DECHICH AZZEDDINE qui a sacrifié sa vie pour sa patrie, j'espère qu'il est fier de moi là où il est.*

*Je dédie aussi ce travail à ma très chère mère N'FISSA OUMIRA, je voudrais lui témoigner ici toute ma gratitude pour son aide et son soutien indéfectible, elle qui a toujours œuvré pour ma réussite, m'a toujours encouragé et m'a soutenu durant toutes mes années d'études et qui est et qui restera pour moi le modèle à suivre, merci pour tous les sacrifices consentis pour ma réussite.*

*À mon grand frère ABDALLAH, mes deux sœurs AMINA et WIDAD qui m'ont apporté toute leur précieuse aide et leurs encouragements tout au long du cursus.*

*Mes très chers amis qui m'ont toujours soutenu : IMENE, AMINE ; pour leur encouragement continu, Leur aide, leur soutien qu'il trouve ici l'expression de ma haute gratitude.*

*Je ne dois pas oublier MA BINOME MERIEM qui a partagé avec moi tous les moments de pression et m'a toujours encouragée.*

*Je dédie ce travail à mes amis et collègue IMENE, NESRINE et NASSIRA, HADJER avec qui j'ai passé une agréable année.*

*Sans oublier tous mes amis, camarades de promo, professeur et tous ceux qui ont participé à cette réussite.*

*À tous ceux qui m'ont soutenu de près ou de loin en pensées et prières.*

*Un Grand Merci...*

*Asmaa.*

## **DEDICACE :**

*Je dédie ce modeste travail :*

*À la plus belle créature que Dieu a créée sur terre ,,,*

*À cet source de tendresse, de patience et de générosité,, À ma mère !*

*À mon époux qui a toujours été à mes côtés*

*À mon chère frère Rafik et À mon père ainsi que mes beaux-parents  
et à toute ma famille*

*À MA BINOME ASMAA qui a partagé avec moi tous les  
moments de pression et m'a toujours encouragée.*

*À tous mes amis et collègues WARDA, AMINA, AHLEM,  
NADA et SAMIHA*

*À tous ceux qui, par un mot, m'ont donné la force de continuer .....*

*Merci....*

*Meriem*

## I.1 INTRODUCTION

### I.1.1 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 »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>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).

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<sup>2</sup>.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup>:

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* »: 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.

« 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 »<sup>4</sup>

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.

---

<sup>2</sup> 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 œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

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

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

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.

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

### I.1.2 Thématique de l'Atelier « Architecture et projet urbain en centre historique » :

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons et sur lesquels nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS).

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond dans l'optique dominante d'un projet urbain associant tradition et modernité, continuité et changement, mémoire du passé et préfiguration du futur.

### I.1.3-Introduction au thème spécifique: « PROJET URBAIN ET VILLE PORTUAIRES » :

Durant ces dernières décennies, la ville portuaire intrigue les chercheurs de toutes les disciplines, ils lui vouent un intérêt sans précédent. D'abord parce que les mécanismes de son développement sont très complexes : ils réunissent presque indissociablement ce qui a trait au transport maritime, au transport terrestre et au système de peuplement.

Le port est le point où se rencontrent ces logiques qui, localement, posent de plus en plus de problèmes aux aménageurs. Les villes portuaires se présentent sous double aspects, attractif et répulsif, dualité qui renvoie à une nouvelle notion de ville/port et de développement des espaces

d'interconnexions entre les deux groupes d'intérêts. La mer est sans doute l'élément qui réunit les villes portuaires, elle influe donc de façon directe ou indirecte sur l'aménagement et la composition de l'espace littoral, l'eau étant un élément fort de l'identité urbaine.

Le développement de l'industrie et des activités portuaires ajouté à la croissance des villes entraînent des tensions dans l'utilisation et la gestion des espaces de contacts entre le littoral et le centre ville, situation qui conduit plusieurs villes vers leur déclin, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes.

La recherche trouve son intérêt dans la confrontation de plusieurs facteurs ayant été le Centre d'intérêt des politiques urbaines ces dernières années, à savoir les villes portuaires, L'intervention sur les tissus existants ; notamment la recomposition urbaine de l'interface port/ville. Cette recherche a aussi pour intérêt de saisir la relation imbriquée entre centre ancien et le port en mettant plus d'éclairage sur le rôle des stratégies de la recomposition des front d'eau et l'attractivité des centres anciens.

Dans ce travail, notre intérêt porte sur la thématique des recompositions des villes portuaires anciennes dans cette optique notre attention s'est portée sur la situation du centre-ville de Jijel est l'une des centres anciens de l'Algérie, une ville portuaire qui date d'une époque ancienne. Elle est riche en sites archéologiques et en paysage naturel. Toutefois, on constate que la ville souffre d'un déclin multidimensionnelle perceptible aux yeux des spécialistes et non spécialistes. En effet, le centre ancien de Jijel souffre de manque d'attrait et qui fait qu'elle perd son cachet historique et touristique.

La finalité recherchée est de démontrer qu'un projet urbain d'attractivité constitue un levier de recomposition urbaine. Cette recherche est basée sur la recomposition du front de mer pour objectif d'assurer la liaison entre la ville et la mer. Le but de cette recherche est de revaloriser le centre ancien et donner une nouvelle image attractive à la ville en tenant compte de la continuité urbaine de l'ancienne ville et du front de mer.

## **I.2 FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE GENERALE**

Depuis quelques années, il y a un regain d'intérêt par, les urbanistes, les architectes, les économistes, les historiens et les géographes pour les villes portuaires, ayant cette particularité et spécificité d'inclure le port dans sa composition.

Depuis les années 50, les villes portuaires ont connu un mouvement de réaménagement de leur fronts d'eau et qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de; « **water fronts revitalisation** », ce mouvement est venu à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisants. Ce mouvement de réaménagement des fronts d'eau est également appelé « la recomposition ville-port ».

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

La relation entre la ville et le port « *villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* ». <sup>5</sup> Elle n'est pas homogène, par contre elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance.

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité. Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou une partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, , mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Les espaces portuaires sont mal perçus par les habitants, ces espaces ne sont pas accessibles et condamnent l'accès à la mer, ils n'emploient directement qu'une quantité limitée de personnes et font souvent office de coupure visuelle.

Une rupture visuelle, fonctionnelle et spatiale est alors causée entre le port et la ville

En effet de lourdes infrastructures de transport (voies ferroviaires, routes) jouxtent souvent les ports, fracturant un peu plus l'espace entre le port et la ville. Les espaces portuaires, occupés ou non, font donc office de coupure, du point de vue de la densité, de l'accessibilité et de la continuité visuelle.

Toutes ces constatations nous amène à soulever un certain nombre d'interrogations susceptibles d'orienter ce travail :

- 1- Les villes portuaires dans leurs fonctions n'ont-elles donc plus besoin d'un rapport au port ? Peut-il encore exister de véritables relations entre la ville et le port ?
2. Quel paysage intégrer à l'espace portuaire?
3. Comment recréer de nouveaux liens entre la ville et le port ?
4. Quels sont les facteurs d'équilibre pour retisser le lien entre les deux entités ville-mer ?
5. Comment donc redonner la vie au port pour attirer l'urbain à nouveau et revivre la culture portuaire pour la ville ?

<sup>5</sup> BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. *Urbanité des cités portuaires*. Paris. L'Harmattan. 1997.

Plusieurs villes portuaires à travers le monde ont opté pour une politique de mise en valeur de ces espaces en développant des projets de réhabilitation de ces espaces portuaires délaissés, qui constituent en fait un pont et de la recomposition du lien entre la ville et le port.

Toutes ces constats nous ont mené à formuler notre problématique générale comme suit :

*Quel projet urbain pour la recomposition des quartiers portuaires anciens ?*

## **I.3 PRESENTATION ET CHOIX DU CAS D'ETUDE :**

### **I.3.1 Présentation succincte du cas d'étude :**

Plusieurs villes portuaires du tiers monde et à cause de leur retard accumulé dans le passé, continuent à vivre une rupture entre la ville et port comme c'est le cas de Jijel. La rupture ville-port est considérée comme un effet néfaste qui dégrade la ville portuaire.

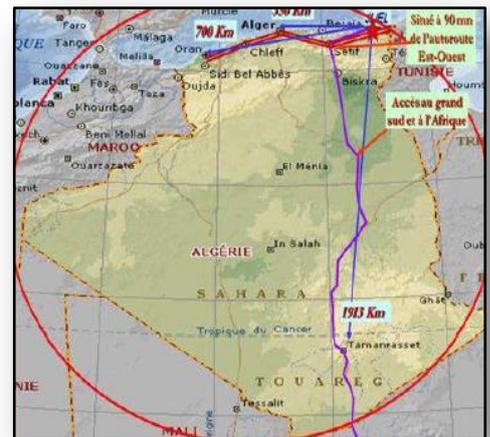
- Notre choix de la ville portuaire Jijel comme aire d'étude, nous a semblé Intéressant vu la situation stratégique de la ville portuaire, ville ancienne s'inscrivant dans la série des villes portuaires de la méditerranée.
- La ville de Jijel est longtemps restée une petite ville dont parfois on a dû mal à imaginer qu'elle était, avec d'autres villes, l'un des plus anciens sites urbains.

A Jijel et comme dans toutes les villes portuaires, le port a de tout temps joué un rôle déterminant dans le développement et la consolidation urbaine de ville (précoloniale), la ville originale a été complètement détruite par un séisme en 1821.

Il est l'élément moteur de son dynamisme et le déclencheur de sa croissance urbaine.

L'histoire de la ville n'a pas cessé d'être influencée par ce dernier, une alliance forte marque l'histoire des deux entités, le port a toujours présenté une interface d'échanges et de mondialisation.

- Après la colonisation (1830) l'éclatement du système urbano-portuaire commence, une période où toutes les villes-ports ont connu un processus de découplage dû à l'industrialisation.
- Pour notre investigation, concernant la recomposition port/ville, nous avons préféré étudier la ville de Jijel, parce qu'elle présente presque toutes les caractéristiques d'une ville qui tourne le dos à son port qui lui-même a perdu de son attractivité en s'enfermant dans un espace clos extérieur à la ville affecté a une fonction militaire.
- Issue d'activité maritime, cette ville ne reflète pas aujourd'hui suffisamment l'image d'une ville portuaire. Ainsi aujourd'hui, la ville est en quête de sa véritable identité ; elle se montre comme un bon exemple d'étude sur le phénomène de rupture entre ville-port-mer.

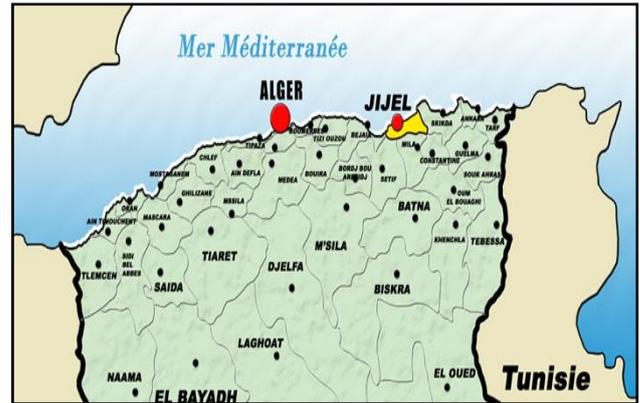


**Figure 1.1:** carte de l'Algérie.  
**Source :** Google image.

### I.3.2 Présentation du l’air d’étude :

#### I.3.2.1 Situation géographique :

Située au nord-est de l’Algérie, distante d’environ 359 Km de la capitale Alger, 96 km de Bejaia et 146 Km de Constantine. La wilaya de Jijel couvre une superficie de 2398 Km<sup>2</sup>.et une façade maritime de 120 Km (façade littorale).



**Figure 1.2:** carte de situation géographique de la ville de Jijel.

**Source :** Google image

#### I.3.2.2 Situation administrative :

Ses limites administratives sont comme suit:

- Au nord par la mer méditerranée.
- À l’ouest par la wilaya de Bejaia.
- À l’est par la wilaya de Skikda.
- Au sud-ouest par la wilaya de Sétif.
- Au sud par la wilaya de Mila.



**Figure 1.3:** carte de situation administrative de la ville de Jijel

**Source :** Google image.

### I.3.3. Présentation du site d’intervention :

Notre site d’intervention concerne tout le noyau triangulaire datant de l’époque coloniale, ayant comme limites :

- L’axe reliant la citadelle à Djebel Ayouf qui débouche de l’ancienne porte et donne limite à la plaine du coté Nord-ouest (l’avenue l’Emir Abdelkader).
- L’axe longeant le littoral et suivant lequel s’ordonne le tracé en damier (le boulevard Commandant Hocine Rouibah).
- L’emprise de l’ancienne muraille qui donne limite à la plaine du coté Sud ouest ; (la rue Colonel Lotfi parallèle à l’avenue Abdelhamid Benbadis).

Notre aire d’intervention intégrera la citadelle et toute la zone portuaire (vieux port et nouveau port de pêche) et ce dans le but de réconcilier la ville avec la mer et de remédier à la perte du rapport ville-port, comme soulevé dans notre problématique.



**Figure 1.4 :** carte montrant la zone d’intervention.

**La source :** Google earth traité par l’auteur.

## **I.4. FORMULATION DE LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :**

Aujourd'hui le port de Jijel occupe une partie du centre-ville toute en étant tout à fait hermétique à l'environnement urbain qui l'entoure tant par la nature de son activité que par sa morphologie spatiale ; Dans le cas de Jijel l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. En contrepartie, la ville par son réseau d'infrastructures routières et sa juxtaposition spatiale, est considéré comme étouffante pour le port et nuit à ses performances économiques.

L'abandon des anciennes friches portuaires engendré une dégradation et une apparition des espaces abandonnés non seulement sur les anciens sites portuaires mais également au niveau des espaces urbains dont la fonction est liée à l'activité portuaire, les anciens ports deviennent des espaces délabrés qui dégradent l'image de la ville et sa façade maritime. Toutefois, on constate que la ville souffre d'un déclin multidimensionnel. En effet, le centre ancien de Jijel souffre de manque d'attrait et qui fait qu'elle perd son cachet historique et touristique a causé Ces larges espaces dédiés aux ports ou délaissés ; Pour ce faire, il faut relever les premiers constats faits sur le site, Jijel, objet de notre étude qui font ressortir une négation pluridimensionnelle :

- Une séparation physique entre la ville et le port, surtout après sa confiscation par le secteur militaire.
- Dégradation de la zone à l'interface ville/port qui a conduit à une baisse de taux de sa fréquentation.
- Un axe du front de mer non valorisé.
- Des éléments historiques non valorisés tels que la citadelle et le fort Duquesne.
- Un manque flagrant d'équipements culturels et de loisir propre à son caractère maritime.

L'interface ville port actuelle et les emprises portuaires constituent aujourd'hui un réel support de réflexion puisqu'il s'agit d'un espace où cohabitent identité portuaire et support d'histoire urbaine tant dans sa composante morphologique que fonctionnelle et sociale.

Face à la délocalisation envisagée du port de Jijel vers le port de djendjen, et cette rupture que vive le centre ancien et le port nécessite un projet urbain d'attractivité propre au centre ville ancien de Jijel et son port constitue un levier pour la recomposition du port avec la ville, , cette tendance peut engendrer des projets de recomposition la ville avec le port à travers un réaménagement du front d'eau.

- Mais comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port ? Les différentes transformations à imaginer pour que les entités ville-port-mer restent unies, de manière profitable à tous, acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes sportifs et plaisanciers.
- Comment assurer une continuité urbaine entre le noyau historique et le port?
- Quel projet urbain qui saurait intégrer le centre ancien et le port comme une seule unité urbanistique sans frontière. Ce qui nécessite évidemment des actions tant au niveau du port que de le centre historique.et comment peut-on renforcer l'identité de la ville de Jijel avec son port ? Ceci en composant avec l'échelle et la façade maritime caractérisant le site.

## I.5. LES HYPOTHESES

En associant ces constatations notre hypothèse de travail s'ordonne comme suit :

1-le port de Jijel de la fracture à la réconciliation :

- ✓ La rupture ville/port vécu par le centre-ville de Jijel est une des sources principales de la dégradation de son paysage urbain, face à cet état de fait seule la réconciliation de la ville avec son port peut inverser la tendance et offrir un nouveau visage, au moyen d'une recomposition spatiale, fonctionnelle, sociale et environnementale au moyen de ces réserves foncières principal atout de cette recomposition . Ces actions pourront se faire à travers le projet urbain, l'un des outils d'aménagement urbain capable de porter les attentes et ambitions de cette réconciliation.

2-la revitalisation du centre ancien de Jijel.

- ✓ Ceci nous amène à dire que le centre ancien de Jijel a besoin d'un projet urbain d'attractivité qui Insiste sur l'image, et qui accorde une grande importance à la notion d'identité et à la fabrication consciente d'une image de marque pour Jijel et son centre ancien.

## I.6. LES OBJECTIFS

Vu la complexité de la ville portuaire et la multitude de ses composants, nous essayerons à travers notre travail d'atteindre les **objectifs** suivants:

- Démontrer la discordance entre le développement de la ville et du port ; à travers l'application du diagnostic partagé, identifier et déterminer les causes réelles de la rupture de la ville de Jijel de son port ainsi que ses dysfonctionnements en vue de la formulation des objectifs prioritaires et Stratégiques pour le renouvellement de ces espaces.
- Donner une nouvelle image attractive à la ville de Jijel en tenant compte de la continuité urbaine de l'ancienne ville avec le front de mer.
- Revoir le port comme un projet de redynamisation et revitalisation capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture de la ville et son caractère touristique.
- Restituer la valeur évocatrice du site de la ville précoloniale et de son port.

## I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Pour tout objet scientifique, le choix d'une méthode se détermine en fonction de la Problématique, des objectifs recherchés et de l'éclairage sous lequel le phénomène est étudié ; nous avons adopté une méthode de travail compatible avec notre objectif afin de mieux comprendre et de mieux appréhender la complexité du paysage urbain.

Nous essayerons de construire notre démarche méthodologique en mettant en exigence les aspects suivants :

- notre travail va commencer par donner une petite introduction sur la thématique générale du master ensuite, l'introduction au thème de recherche de l'atelier et la thématique spécifique de notre cas d'étude .Dans le même chapitre on va présenter la problématique de recherche et la présentation du cas d'étude

- Une initiation sur le phénomène et nous familiariser avec les concepts clés (Projet urbain, centre ancien ; centre historique, port; ville portuaire, front d’eau, clivage ville-port .....
- Analyser les scénarios de la recomposition portuaire, de ses concepts urbanistiques et Architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences ; et ce en vue de comprendre les actions proposées, et leurs conséquences positives et/ou négatives sur le renforcement de l’attractivité du centre-ville/ancien et recomposition ville-port qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/port, et pour but de tirer les points communs et les recommandations qui s’imposent.
- Dans la 3ème chapitre qui sera réservé uniquement pour le cas d’étude, il englobe la partie graphique et la présentation du projet et de son processus d’élaboration.  
-En passant par les différentes phases comme celles de l’enquête et visite sur site ainsi la récolte des documents nécessaires aussi bien que une analyse typo-morphologique, à partir des lectures territoriale, historique, morphologique et typologique de la ville de Jijel afin de mieux comprendre l’évolution du tissu urbain à travers le temps, sa formation et sa structuration .
- Nous allons proposer par déduction une action qui vise à construire un scénario et une image future du développement de la ville de demain et d'envisager une future symbiose entre ville et port qui s’effectuera en 3étapes :
  - Schéma de structure.
  - Plan d’aménagement et de composition urbaine.
  - Projet architectural.

## **I.8 CONCLUSION**

Pour conclure ce chapitre, il faut dire que la liaison de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prend en charge cette relation .Par conséquent, une opération de recomposition urbaine pourrait développer une mixité urbaine et portuaire et établir un dialogue direct entre la ville et le port.

La présence de projet urbain d’attractivité propre au centre ville ancien de Jijel constitue un levier pour la recomposition ville –mer et de lui reconstruire sa centralité, avec plus de force pour enrayer, d’une manière irréversible, le processus de déclin qui menace en permanence cette entité urbaine centrale, et par conséquent nuit à tout le territoire dans lequel elle s’inscrit.

Afin de mieux comprendre cette problématique dont souffre la ville de Jijel nous allons voir dans le deuxième chapitre l’état de connaissance qui a pour objectif la recherche des éléments d'appuis pour concevoir cette interface tant espérée mais aussi avoir une précision et une meilleure compréhension de cette fameuse problématique qui taraude nos esprits.

## II.1. INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous essayons de comprendre le sens et la dynamique et le mécanisme du, on présente l'état de connaissance sur les centres historique, les centres anciens ; le port et les autres concepts complémentaires qui permettent d'aboutir à une meilleure compréhension tout en suivant notre thématique.

L'objectif de ce chapitre est de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale, il s'agit d'approfondir la nature de la relation ville /port / mer et le niveau d'interdépendance entre les fonctions urbaines et portuaires ; et de ressortir les différentes solutions qui concrétiseront des outils clés d'une intervention urbaine s'inscrivant dans notre problématique d'articulation urbaine entre le centre ancien et la mer.

Dans ce chapitre, nous avons aboutir une présentation et analyse les différents scénarios du réaménagement des fronts d'eau et tirer ses concepts urbanistiques et architecturaux, dans une approche comparative entre les différentes expériences, et monter les options de réaménagement choisis.

## II.2. concepts et définitions :

### II.2.1. Le projet urbain...une stratégie de faire la ville :

Selon Patrizia Ignalina « ... Un projet urbain ne se fait pas en un jour, mais il accompagne le processus de transformation urbaine dans la durée, il ne peut pas répondre à la logique de l'urgence souvent invoqué par les maires. Il doit réunir des compétences multiples, car il s'applique à la ville qui est une réalité complexe pas unique ou formes matérielles et formes sociales sont liées dans des relations qui se sont établies dans le temps et dont il devra prendre compte. Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande selon le cas, d'autres compétences spécifiques et nécessaires pour sa faisabilité (y compris financière) puisque il a une visée large, il doit permettre le débat et l'échange avec la population dont l'avis est déterminant... »<sup>1</sup>.

Selon Christian DEVILLERS c'est « ...une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après. »<sup>2</sup>

Ariella MASBOUNGI de son côté a affirmé que le projet urbain est « Une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique, urbains et territoriaux »<sup>3</sup>

Jean YVES le définit aussi « le projet urbain serait une réponse conjoncturelle permettant d'administrer l'espace, c'est-à-dire, au sens du « projet urbain » comme pratique alternative, administrer les hommes – les élus, les professionnels, les citoyens, les habitants...etc. pour administrer les choses »<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Patrizia Ignalina. *Le projet urbain*, 3 éd., Paris, Presses Universitaires de France « Que sais-je ? », 2008

<sup>2</sup>DEVILLERS Christian, *Le projet urbain*, édition. Un Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994, pages 1

<sup>3</sup> Ariella MASBOUNGI, op.c 23

<sup>4</sup> Jean-Yves, *projet urbain, ménager les gens, aménager la ville* p 98

De ce fait le projet urbain est un acte intermédiaire, un élément important dans le processus de la planification urbaine qui fait le lien entre planifier et construire à travers une démarche précise ce qui permet ainsi le passage et la transition entre la dimension urbaine et la dimension fonctionnelle en créant la cohérence propre entre les différents composants de la ville.

## **II.2.2. Le centre ancien et le centre historique :**

### **II.2.1.1-Les centres anciens :**

Le centre ancien est une notion qui identifie avant tout l'espace par son ancienneté par rapport aux autres quartiers de la ville donc « *Il ne s'agit plus seulement d'un morceau de composition urbaine, mais d'une œuvre d'art accomplie par le travail des siècles* »<sup>5</sup>

Cette lecture met en exergue le fait culturel des centres anciens comme valeur éternelle Selon P.L.Cervellati, R.Scannavini, C DE Angelis « *La ville ancienne fait partie des valeurs éternelles ayant acquis un caractère proche du sacré* »<sup>6</sup>

Pour Françoise Choay, les spécificités propres aux centres anciens sont résumées de la manière suivante : « *la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie mais dont chacun se trouve par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement de contextualité...* »<sup>7</sup>.

Les tissus urbains anciens constituent de véritables noyaux primitifs. Ils sont les racines Profondes sur lesquelles se sont greffées les villes contemporaines.

Les facteurs physiques, géographiques, ont souvent guidé leur implantation, sous différentes formes : sites stratégiques, parfois fortifiés ou villes d'échanges en bord de fleuve ou de mer. Chacun d'entre eux est unique, indissociable de sa situation et de son histoire spécifique, prestigieuse ou plus modeste. Ces tissus anciens, constitués depuis longtemps, ont eu jusqu'à la révolution industrielle, voire la deuxième guerre mondiale, une croissance relativement lente, dans une société majoritairement rurale.

La plupart des centres anciens sont caractérisés par une forte densité du bâti, aligné le long des rues et autour des places et monuments, s'organisent selon un parcellaire irrégulier et serré, et gardent une grande permanence dans le temps : les relevés cadastraux effectués dès le début du XIXe siècle, en témoignent clairement. Le bâti ne remonte généralement qu'au moyen âge, hormis quelques exemples qui ont intégré des éléments de l'antiquité.

---

<sup>5</sup> C. Sitte « *l'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques* ».Edition du seuil. Paris ,1996. P 10

<sup>6</sup> P.L .Cervellati, R. Scannavini, C de Angelis « *la nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine* ». Editions du seuil, paris, 1989. P 10.

<sup>7</sup> Extrait de l'introduction de l'ouvrage de Gustavo Giovannoni, « *L'urbanisme face aux villes anciennes* ». Editions du Seuil. Mai, 1998. P 9 -10.

### **II.2.1.2 -Les centres historiques :**

Les fondements de conception du centre historique trouvent leur origine dans l'élargissement du concept du patrimoine aux sites et aux ensembles par la charte de Venise en 1964. Ou la notion d'historicité commençait à s'appliquer à la ville globalement ; « *Toutes les villes du monde sont les expressions matérielles de la diversité des sociétés à travers l'histoire et sont de ce fait toutes historiques* »<sup>8</sup>. « *Lieu de naissance de la cité* »<sup>9</sup>. C'est le noyau originel qui, parfois n'occupe plus la partie vraiment la plus centrale; le centre historique est le cœur typique et l'historique de la ville. C'est aussi le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique (au sens des polis grecs). On y retrouve les lieux de culte, les places, les monuments, les restaurants, les hôtels, la mairie, les écoles et les magasins de toutes sortes. Par conséquent, Il correspond au noyau ancien et au lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent : dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.

En conclusion, L'ancien est une notion relative, qui désigne un espace par opposition à des quartiers plus récents, censés être plus adaptés aux conditions de la ville contemporaine. Le géographe espagnol Miguel Ángel Troitiño Vinuesa rappelle que l'expression de « centre ancien » (*cascoantiguo*) désigne les espaces urbains correspondant à la période antérieure à la révolution industrielle. En urbanisme, le *centro histórico* identifie plutôt l'espace monumental de la ville, caractérisé par son héritage historique et artistique remarquable.

### **II.2.3. Ville portuaire et port :**

#### **II.2.3. 1.Ville portuaire :**

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un regain d'intérêt par les théoriciens, ou les auteurs BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C, mettent l'accent d'une manière assez spécifique sur ces villes qui ont leurs particularités conforté par cette citation: « *villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter* »<sup>10</sup>. La ville portuaire n'est pas un élément homogène, elle présente une imbrication spatiale de deux entités distinctes et en interdépendance.

Selon C.Ducruet, l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

---

<sup>8</sup> « *Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques, (charte de Washington 1987)* », adoptée par l'assemblée générale de l'ICOMOS, à Washington DC octobre 1987.

<sup>9</sup> J. Beaujeu-Garnier. « *Comparaison des centres villes aux Etats-Unis et en Europe* » in « *Annales de géographie* », n°448 novembre 1972 .p.6

<sup>10</sup> BAUDOUIN.T, COLLIN.M, PRELORENZO.C, « *Urbanité des cités portuaires* », 1997, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris. P17.

Claude Chaline met accent sur les villes portuaires ; il définit la ville portuaire comme « *point clé de l'organisation de l'espace* ». <sup>11</sup>

D'une manière très descriptive la ville portuaire est définie en géographie urbaine par le spécialiste de la question dont nous retenons que c'est un : « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville –port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale* ». <sup>12</sup>

dans l'ouvrage R.Ferras mentionne la ville portuaire : « *elle est unique par son port, double activités maritimes et terrestre, triple entre le village de pêcheur maintenu, les activités liées au port et à l'échange ; et celles qui découlent de la gestion de services offerts* » <sup>13</sup>.

**La ville portuaire** ne peut se résumer à la réunion de deux ensembles juxtaposés. La ville et le port, c'est un ensemble complexe d'interaction où le flux entre les deux organes impose l'équilibre.

### **II.2.3. 2.le port :**

« *Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois* » <sup>14</sup>

Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la Circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la Succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « *Le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique* » <sup>15</sup>

**Les ports** se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères Terrestre et Maritime.

### **II.2.3.4.les fronts d'eau :**

Aujourd'hui, la réflexion se tourne de plus en plus vers la manière dont il serait possible de conserver le port dans la ville, tout en évitant la création de friches portuaires à grande échelle. Les contraintes environnementales, de même que les contraintes d'un développement urbain durable vont forcer les ports à trouver à l'avenir de nouvelles stratégies d'aménagement. La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. C'est ce dont CHALINE a dit « *Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur*

---

<sup>11</sup> Claude Chaline, « *ces ports créèrent des villes* », 1994, l'Harmattan, Paris. P13.

<sup>12</sup> REEVES P. « *Ces ports qui créèrent des villes* » 1994, l'Harmattan, Paris.

<sup>13</sup> R.Ferras « *Port cadre de ville.* » 1993. p.93.

<sup>14</sup> Aude Marché, « *l'urbanité des cités portuaires* », 1997, l'Harmattan, Paris. p.399.

<sup>15</sup> F. Braudel, « *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* » Armand Colin, Paris, 1990.

*morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques »<sup>16</sup>, Ainsi un mouvement de réaménagement dont les villes nord-américaines demeuraient pionnières intitulé ‘water fronts revitalizations’, mouvement de transformation des espaces portuaires est né pour l’exploitation de ce potentiel et initier ces transformations*

### II.3. Typologie spatio -fonctionnelle des villes portuaires :

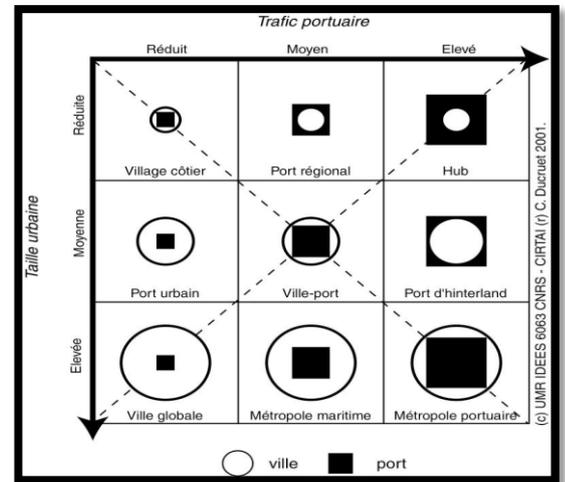
Les villes portuaires se distingues avec un ensemble de concept qui déterminent leur typologie spatio-fonctionnelle :

- ✓ **La centralité** : est en général comprise comme la mesure de la situation d’un nœud dans un réseau, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d’attraction sur une région* »<sup>17</sup>.
- ✓ **La nodalité** : Dans le cas des villes portuaires, la nodalité se rapporte aux infrastructures portuaires principalement, à leur taille et leur degré d’accessibilité nautique et terrestre.
- ✓ **La réticularité** : correspond à leur niveau d’insertion dans les réseaux des opérateurs de transport (D. Fleming et Y. Hayuth. 1982).

Dans la ville portuaire on parle d’une double réticularité, une réticularité maritime et une autre terrestre. Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine et activité portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d’emplois, de consommation d’espace, d’importance économique Aux milieux d’une fonction urbaine et autre portuaire la ville portuaire se distingue avec une cohérence de concepts (DUCRUET César. 2010) qui comprennent leur typologie spatio-fonctionnelle.

La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes en termes d’emplois, son rayonnement et l’imbrication Des échelles. La figure proposée par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d’emplois, de Consommation d’espace, d’importance économique.

Aussi, selon le même auteur l’avantage est de permettre une lecture à la fois en termes relatifs (spécialisation) et absolus (taille). On obtient tout d’abord deux gradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaine et portuaire, les deux étant à chaque palier respectivement équilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales. La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des



**Figure 2-1** : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires  
**Source** : (César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 4)

<sup>16</sup> CHALINE Claude, « Ces ports qui créèrent des villes », 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, p 71.

<sup>17</sup> BAUDOUIN T, COLLIN M, PRÉLORENZO C. 1997)

fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

## **II.4. Evolutions du rapport ville – port : <sup>18</sup> :**

Pendant de nombreux siècles, le port et la ville ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions. Le port était auparavant une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel. Du point de vue économique, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants. Marins, armateurs, dockers, commerçants, pêcheurs, militaires, charpentiers ce sont les professions les plus répandues dans les ports préindustriels vivant des ressources de la mer.

Du point de vue spatial, port et ville se touchaient et s'imbriquaient, Il n'y avait pas de frontières précises et activités productives, commerciales et portuaires coexistaient aux mêmes endroits. Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient soit intégrées dans l'enceinte urbaine, soit installées à l'extérieur. Ainsi, le port constituait dans bien des cas le moteur du développement physique de la ville, influant sur sa physionomie et sur son tissu. Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé, de Profondes mutations, de nature technologique exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. En effet, la plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine.

Claude Chaline a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau ci-

dessous.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
<b>Phase I</b> Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
<b>Phase II</b> Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
<b>Phase III</b> Post industrielle A (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
<b>Phase IV</b> Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

**Figures 2-3 :** Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port .

**Source :** reproduit selon Chaline, 1994, p. 34 Chaline Claude, Ces ports qui créèrent des villes, Ed L'Harmattan, Paris p. 34

<sup>18</sup> D'après les travaux effectués sur l'évolution des relations ville port, par de nombreux chercheurs, entre autres Claude Chaline, Rodrigue Malta, Michel Colin, Cesart Ducruet.....

## **II.5. Le clivage ville / port :**

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces portuaires « délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur ; PAULET délivre cet état en disant « *Une rupture très importante, se produit au 19eme siècle, car ces espaces jugés barbares et dangereux souvent à ce juste titre, deviennent l'objet de tous les désirs (les ports indispensables et redoutés).* »<sup>19</sup> ; Le port est un puissant facteur d'urbanisation, les structures doivent sans cesse se modifier, s'adapter, se réaménager. Ces ports, qui sont des lieux d'échanges, qui cristallisent des activités ne doivent pas faire oublier l'immense étendue des cotes dans le monde. Ils attirent de plus en plus les hommes mais il n'en a pas toujours été ainsi.

CHALINE CLAUDE, parle avec précision de ces ports et de ces villes portuaires ainsi que les différentes ruptures causées entre la ville et son port ou elle dit « *Mer et ports sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions, une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans les cités portuaires du monde entier* »<sup>20</sup>, GRAS P, dénonce ces ruptures : « *On assiste depuis 4 décennies à la convergence sans doute unique dans l'histoire urbaine, des facteurs conduisant dans le monde entier à la délocalisation des activités maritimes et associées et à la déconstruction des systèmes complexes, sociaux et économiques qui avaient durablement sous-tendu le fonctionnement d'organismes intrinsèques urbains et portuaires* ». <sup>21</sup>

Selon les mêmes auteurs, C.Chaline, R.Malta et M.Colin ; les causes de ce phénomène de grande ampleur sont bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre. Ce découplage est en effet, provoqué par la mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges, conteneurisation. Ces situations ont engendré une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

## **II.6. Le délaissement portuaire :**

La délocalisation spatiale et les rapides changements dans le fonctionnement des ports ont en effet eu comme conséquence directe une inadaptation du système à l'interface ville/port : d'une part, les équipements présents deviennent inappropriés face à l'évolution des trafics, d'autre part, la nature du contact entre l'activité portuaire et les fonctions urbaines se modifie. Sous l'effet du découplage des systèmes urbain et portuaire, le système situé à l'interface (aire de contact et d'échanges entre deux systèmes) entre donc dans une phase de

---

<sup>19</sup> 25PAULET Jean Pierre, op, cit, p17.

<sup>20</sup> CHALINE Claude, « *Ces ports qui créèrent des villes* », 1994, Ed. l'Harmattan, Paris

<sup>21</sup> GRAS P, « *Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires* », 2010, Editions Tallandier, coll. « APPROCHES », paris, P11

Dysfonctionnement. Ne répondant plus aux exigences portuaires actuelles, l'espace est alors en partie condamné à l'inutilité dans un souci de rentabilité économique. D'autre part, n'ayant pas eu une évolution urbaine classique mais étant modelé et organisé autour de l'activité portuaire, il se distingue du tissu et du fonctionnement urbains et ne peut s'y intégrer facilement, même si l'activité portuaire a en partie disparu. Ainsi, l'interface ville/port se retrouve en double décalage avec les systèmes urbain et portuaire et devient donc plus ou moins délaissée.

Ce délaissement engendre assez vite une dégradation et apparaissent alors ce qui est communément appelé des "friches portuaires". En fait ce terme désigne aussi bien les espaces portuaires délaissés que les espaces urbains dont le fonctionnement était lié au port et qui sont aujourd'hui abandonnés. Ainsi dans la plupart des villes portuaires, cet espace devient progressivement une sorte de plus en plus déserté et dégradé, souvent composé de grues rouillées, de quais délabrés, de bassins pollués... L'espace a comme été figé dans le temps, et constitue une sorte d'anomalie anachronique face à une ville et un port qui, au contraire, ont évolué très rapidement.

*« La rupture est d'autant plus prononcée que cette enclave de désolation symbolise généralement pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port »<sup>22</sup>*

En effet, la vocation portuaire a fait la grandeur de ces villes et constitue une base culturelle à laquelle la population est fortement attachée. Mais les rapides mutations bouleversent tous les repères vis-à-vis du port, d'autant plus que les changements ne sont pas vraiment compris et intégrés puisque les ports actuels sont plus ou moins lointains et inaccessibles.

*« Ainsi, faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée »<sup>23</sup>.*

Pourtant, il faut souligner qu'à l'interface de la ville et du port, les friches sont très rarement le reflet d'un déclin, mais plutôt l'expression ponctuelle d'une inadaptation à laquelle la ville et le port, par leur séparation, n'ont pas eu les moyens de répondre. Cette situation apparaît aujourd'hui dommageable aussi bien pour la ville que pour le port, car elle symbolise une situation de crise et de traumatisme peu compatible avec la promotion d'un dynamisme et d'une image de développement.

## **II.7.La réconciliation entre ville / port / mer :**

Après plus de trois décennies d'expérience internationale en matière de réaménagement des quartiers portuaires, selon Claude.Chaline, Rodrigue-Malta actions qui pourront être entreprises sur ces espaces abandonnés :

### **II.7.1.La recomposition :**

Les premières opérations de *recomposition des waters fronts revitalisation* nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à

---

<sup>22</sup> Picheral, D. (1991) "Espaces économiques et espaces opérationnels des ports et des villes : synergie ou concurrence" in *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Paradigme, Caen, pp. 153-164.

<sup>23</sup> Baudouin, T. - Collin, M. (1993) *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*, Rapport de recherche Plan Construction et Architecture programme "le port et la ville", Laboratoire d'histoire maritime, Université de Paris Sorbonne, diffusion AIVP, 87 p.

l'effet d'enclave créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou régénération urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le water front.

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de water fronts. La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de *water front revitalization*. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges. Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autrefois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire. La ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Plus rien à voir donc avec un lieu de transit et de commerce maritime. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique. Le port du XXe siècle a perdu sa représentation actuelle aux yeux des urbains pour se fondre dans une vision passéiste.

### **II.7.2.reconquêtes et de la reconversion :**

Dans le livre de CHALINE Claude « Ces ports qui créèrent des villes »<sup>24</sup>, on notera deux approches reconquête des « waters front » : « *Une approche américaine à dominance culturo-commerciale (nouvelle Orléans à savourât, à San juan de porto-Rico) et une approche opposé à l'approche plus culturelle voir esthétique et artistique avec des projets et des réalisations européennes (Barcelone, Gènes, bordeaux, Laval ...etc.)* »<sup>25</sup>

l'auteur met aussi l'accent sur deux possibilités de reconvertir ces friches portuaires en posant deux questions « Faut-il faire un « morceau de ville », banalisé pour y loger des habitants en associant avec un genre diversifié d'emploi et d'activités ou faut-il saisir une opportunité foncière presque unique et réaliser sur des sites exceptionnels des ensembles dotés d'une forte singularité fonctionnelle, soulignés par des compositions urbaines non moins singulières ».

PAULET<sup>26</sup> explique les éléments les plus significatifs lors d'une reconversion ou un réaménagement de ces ports qui sont : les plans d'eau, la nature et la qualité des bâtiments existants, la qualité patrimoniale du gros matériel et l'opportunité de les conserver ou pas, présence de gare maritime.

La reconversion, compte tenu de l'attente des populations, doit respecter: la création des espaces ouverts, et une architecture esthétique, fonctions récréatives et ludiques qui permettent de profiter de l'environnement, l'eau doit être utilisée pour servir comme support de décor naturel agréable propice aux loisirs contemporains, aménager des promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau.

---

<sup>24</sup>CHALINE Claude,«*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, P134

<sup>25</sup> CHALINE Claude,«*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, P134

<sup>26</sup> PAULET Jean Pierre, op, cit, p25.

## **II.8.Types d'action pour la recomposition des fronts d'eau :**

La désorganisation et le délaissement progressif de cette interface peuvent être les causes de dévalorisation de cet espace, de baisse d'emploi, de pollution ou plus simplement d'image négative. Il devient donc important pour les acteurs de la ville et du port de recomposer, réorganiser, valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des goûts et du contexte socio-économique actuel. Ces initiatives sont le plus souvent lancées par la ville, qui investit ces espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement. Cette valorisation de cet espace permet aux villes de recentrer l'urbanisation pour contrer la sur-urbanisation, l'étalement urbain, et la dispersion des flux qui posaient des problèmes de déséquilibres environnementaux et économiques par le passé. La présence de l'eau représente un facteur de potentialité important d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain. Mais il est important de ne pas oublier le redéveloppement d'activités portuaires, et le maintien de trafics compatibles avec les structures urbaines.

L'intégration des deux fonctions au sein d'un même tissu de la ville demeure possible dans certains cas. De ce fait nous proposons dans le chapitre suivant une analyse des expériences internationales dans le domaine de la recomposition et de l'intégration, ou la délocalisation urbano-portuaire, afin de déceler les méthodes à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux fonctions.

Les éléments à prendre en considération pour notre intervention sur le port se présente comme suit :

**II.8.1.L'environnement et les loisirs :** Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel. Comme toutes les villes, les villes portuaires doivent répondre à des attentes et à une forte demande des habitants pour une amélioration de leur cadre de vie. Le réaménagement est l'occasion de valoriser un territoire central jusqu'ici plutôt répulsif. Dans les recompositions, un soin particulier est donné à la constitution d'espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de "consommer" l'environnement. *« L'eau de la ville-port moderne est alors considérée comme décor, comme miroir des activités urbaines, et la pratique qui en découle ressemble bien souvent une contemplation d'un spectacle »*<sup>27</sup>. L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs : les places publics ; les esplanades, promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau, parcs (*Waterfront Parks* à Boston, Hong Kong,...), restaurants, commerces, complexes cinématographiques (Southampton,...), aquariums (Sydney, Baltimore,...). Parfois, l'eau sert aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant à un environnement maritime apprécié : marinas (Toronto, Barcelone,...), quais et gares maritimes pour l'activité de croisières (Québec, Bordeaux,...).

## **II.8.2.Les fonctions tertiaires :**

La réalisation d'une base tertiaire maritime sur le front d'eau permet à la ville de construire une image tournée vers l'avenir – le passé étant représenté par les fonctions industrielles et

---

<sup>27</sup> CANTAL DUPART Michel & CHALINE Claude, *le port cadre de ville*, 2000, Edition l'Harmattan, paris, p42.

portuaires d'alors. CHALINE Claude estime que « le caractère maritime des nouvelles activités tertiaires de front d'eau procède plus de l'imaginaire que d'une relation organique obligée »<sup>28</sup>, Il recense par ailleurs les activités suivantes comme faisant partie du tertiaire de fronts d'eau :

1. **activités scientifiques** et de recherche d'orientation maritime : *la recherche et la technologie* : Pour créer des secteurs technologiques en relation avec les secteurs tertiaires et industriels pour accentuer leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Création de technopôles avec des activités scientifiques, de recherche, et d'enseignement supérieur afin d'apporter de l'animation et la création d'activités supplémentaires.
2. **activités culturelles et récréatives** : le thème maritime se prête évidemment à ces activités qui constituent dans certains cas la majeure partie du water front. On y retrouve des ingrédients tels qu'aquariums, marinas, musées de la Mer et de la Navigation comme à Gênes, etc. Le *waterfront* de Barcelone est significatif d'un tertiaire ludico-commercial.
3. **activités commerciales** : les Etats-Unis sont les premiers à installer ces activités sur le front d'eau. Un phénomène qui établit un large place à l'utopie et à la dimension symbolique du caractère maritime des lieux.

### **II.8.2.Redéfinition de la vitrine maritime de la ville :**

les mouvements *recomposition portuaire* ont permis aux villes de reconquérir solennellement leur front d'eau avec des vitrines urbaines moderne (FOUILLAND B. 2003). Grace aux nouvelles fonctions attribuées par les mouvements de réaménagement ,axées principalement sur le tertiaire l'environnement et le loisir, les villes portuaires se sont dotées de vitrines maritimes qui traduisent un retour de la ville portuaire à la mer et les nouvelles orientations pour de nouveaux mode de valorisation d'actualité (CHALINE C. 1994).

### **II.8.2.La culture et la compétitivité villes- ports :**

Les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires, à la fois comme pôles d'attraction touristique et comme outils économiques. Les villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine : réhabilitation de bâtiments et de matériel, musées maritimes (Sydney, Liverpool, Dunkerque,...), centres de culture maritime et portuaire (Anvers, Rotterdam,...). Les espaces portuaires délaissés, à travers leur histoire et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums privilégiés de la création architecturale.

La culture peut permettre aujourd'hui de reconstruire et développer les liens ville-port-citoyens. Mais chaque ville doit choisir les stratégies les plus adaptées à son territoire. La politique culturelle doit à la fois participer aux développements économiques et urbains locaux mais aussi participer au rayonnement national ou international de la ville-port. La culture est donc un levier d'actions et d'outils d'intégration. Les villes peuvent choisir de mettre en place des équipements culturels dans les recompositions de port ou aller même jusqu'à créer des quartiers culturels comme Bilbao.

---

<sup>28</sup> CHALINE Claude, op, cité, Paris, P51.

Les villes doivent aussi travailler à transmettre la culture patrimoniale portuaire afin de faire découvrir les activités dans les quais, les entrepôts, au cœur des usines. De plus, la transmission et l'éducation sont des vecteurs de développement économique d'un territoire. De plus, les ports possèdent des caractéristiques au fort pouvoir attracteur comme les quais, l'eau et les navires. Ce sont donc des lieux disposant d'un potentiel de création de manifestations culturelles temporaires ou même pérennes.

## **II.9.ANALYSE COMPARATIVE :**

Avant d'entamer la conception de notre projet, il est nécessaire de faire une recherche thématique de certains projets internationaux qu'on juge intéressants pour notre projet, qui sont similaires à notre thématique de recherche par les quels on a voulu se mouvoir par rapport aux réaménagements des fronts mer. A la relation et le dialogue du projet avec la mer d'un coté et avec la ville d'un autre coté, et faire ressortir les différents points qui coïncident à la fois avec nos propres principes et avec le programme lui même. Ce complément de connaissances est précieux pour nous en tant qu'architecte pour une intervention meilleure et Profitable.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas d'étude c'est-à-dire : Analyse d'exemple similaires de la rupture entre l'interface ville /port et le réaménagement des fronts d'eau permettra de ressortir les outils et les concepts urbanistiques et architecturale, cela va constituer la base de notre intervention dans une approche comparative entre 4 exemples mondiaux :

- Projet du port Marseille.
- Le projet du port Bizerte.
- Le projet du port Tanger.

Cette analyse constitue une référence, voire un support à notre réflexion présentant une meilleure orientation pour le travail sur le cas d'étude. Cette interprétation des démarches qui caractérisent les différents projets vise à nous permettre de faire émerger les perspectives et/ou les dérives d'un urbanisme de projet. Ces exemples qui sont caractérisé par plusieurs rapport tels que : - leurs morphologies urbaines similaires et leurs vocations socio-économique et touristique.

-elles ont été confortées à des problèmes similaires :

- ✓ la rupture entre le quartier historique et le vieux port.
- ✓ La dégradation du patrimoine maritime et portuaire.
- ✓ La dégradation les infrastructures portuaires et industrielles.

### **II.9.1- Projet du port Marseille.**

- **Présentation du projet :** un projet de Réaménagement et reconquête du littoral, traiter l'interface entre la ville et le port, Cette transformation, transforme la silhouette de la ville et marque le renouveau Elle s'inscrit avant tout dans l'objectif de réouverture de la ville sur la mer et de réaménagement de l'interface entre la ville et lport.



**Figure 2.4: plan de situation du port  
Marseille**

**Source :** Euromediterranée.fr

- **Vision ou objectifs:**

- ✓ Améliorer le lien entre la ville et son port (reconquête du littoral).
- ✓ Embellissement de l'image de la ville et sa façade maritime.



**Figure 2.5:** Vue aérienne de l'aire d'intervention du projet  
**Source :** Euromediterranée.fr



**Figure 2.6:** la façade maritime du projet  
**Source :** Euromediterranée.fr

- **Les orientations du projet :**

- ✓ Le Tunnel de la Joliette Ouvert sur la mer, Il permet de libérer la surface de la circulation de transit, C'est un élément indispensable de la reconquête de la façade maritime, élargi à 45 m avec des pistes cyclables, des trottoirs généreux plantés d'arbres, Il reliera la tour CMA-CGM à l'entrée du Vieux Port, et sera rythmé par la présence de grands équipements comme Le silo, les terrasses du port, Euromed center ou le MuCEM.

- ✓ L'aménagement du boulevard du littoral ouvrant la ville sur la mer, pour conduire les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, permettra de créer un grand espace public entre la ville et mer et assurer le transit piétonnier (cheminements, promenades et piste cyclable) et le stationnement des piétons.



**Figure 2.7:** le tunnel de la Joliette  
**Source :** Euromediterranée.fr



**Figure 2.8:** carte montrant le boulevard du littoral  
**Source :** Euromediterranée.fr

- ✓ L'amélioration de cadre de vie par le renforcement des espace publique comme :
  - Les terrasses du port comprendront une esplanade de 13,000m2 qui logera le quai sur 120 m. Ses promenades piétonnes seront destinés aux marseillais et aux voyageurs qui transitent par la gare maritime.



**Figure 2.9:** carte montrant esplanade les terrasses du port  
**Source :** Euromediterranée.fr



**Figure 2.10 :** l'esplanade les terrasses du port  
**Source :** Euromediterranée.fr

- l'esplanade de la Major – renommée « Parvis des Escales » –actuellement en cours vise à rendre le lieu entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives.



**Figure 2.11: carte montrant esplanade du major**  
Source : Euromediterranée.fr



**Figure 2.12 : l'esplanade de la major**  
Source : Euromediterranée.fr

- Le J4/Esplanade St-Jean; une esplanade sur la mer, Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés pour retisser le lien entre la ville et son port.



**Figure 2.13: carte montrant esplanade J4**  
Source : Euromediterranée.fr



**Figure 2.14 : l'esplanade de J4**  
Source : Euromediterranée.fr

- ✓ Ce programme vise à recomposer la façade maritime de la ville et comprend culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires .  
La réussite du programme dépend de la réalisation de plusieurs projets visant à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles :
- J4 Le nouvel espace culturel : à forte vocation touristique qui ouvre la ville sur la mer: Constitue un lien emblématique entre le port maritime et le Vieux-Port, centre historique de Marseille. Située au croisement du Grand Port Maritime de Marseille et du Vieux-Port, et au pied du Fort Saint-Jean, l'esplanade fait l'objet d'un vaste programme d'aménagement : tels que la création du Musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée, la Création du Centre Régional pour la Méditerranée, le Creusement de deux darses, la création d'un parking souterrain ... etc. Le J4, est tout naturellement dédié à la culture et au tourisme.

- Un grand équipement culturel « Euromed center »,
- « Tour CMA-CGM », le siège CMA-CGM, siège social du 3ème groupe mondiale de transport maritime.
- Archives et bibliothèque départementales.
- le silo : reconversion un ancien bâtiment industriel en salle du spectacle .
- « Les quais d'Arenc » : bureaux ,hôtels ,condominiums .
- un « Grand palais des évènements » installé en bord de mer sur le modèle du palais.
- l'ouverture du nouveau centre commercial "Les Terrasses du Port .
- La bella de mai : pole de média et espace culturel.



**Figure 2.15 : Embellissement sur le plan fonctionnel**

**Source :** Euromediterranée.fr

### II.9.2.le projet du port Tanger : la renaissance d'un port-carrefour à l'avenir ambitieux :

- **Présentation**

Tanger a toujours été une « petite ville monde ».

Elle est inscrite depuis longtemps dans l’imaginaire mondial comme une ville des échanges, cosmopolite et mystérieuse. Porte de la Méditerranée, porte de l’Afrique, elle dispose d’un site unique et idéalement situé.

- **Objectif :**

Le projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger a pour principal objectif de permettre à la ville de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l’échelle internationale.

- **Les orientations du projet :**

- ✓ offrir une nouvelle articulation entre la ville et le port du Tanger l’Axe structurant de la ville sur le littoral de Tanger: aménagement du boulevard littoral et une Voie à partir des 3 portes de la médina par des rampes en passant par de vastes places public.



**Figure 2.14 : photo montre l'axe structurant de la ville et les accès piétons**  
**Source :** site web .

- ✓ Afin d’assurer une bonne desserte et mieux connecter le port à la médina et la ville nouvelle ; le nouveau projet du port de Tanger Ville est doté d’un système de transport par câble. La mise en place d’un téléphérique. Ce système de transport relier la kasbah, le terminal croisière, les marinas et la place Faro.

- ✓ Le projet prévoit l'aménagement de 5 place publiques pour créer une nouvelle relation ville / port et permettant une continuité visuelle.



**Figure 2.16:** carte montrant le système d'espace public.  
**Source :** site web.

La diversification des fonctions grâce au large panel d'équipement et de logement qui a été mis en place a permis au port de Tanger de bénéficier d'une mixité fonctionnelle.

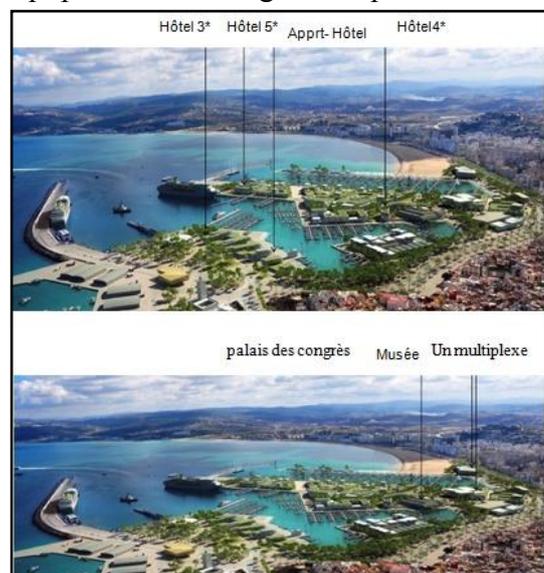
Équilibrer les fonctions urbaines pour faire du site un lieu de destination vivant et animé et pour créer une nouvelle relation ville-port.

- ✓ La construction pole d'hôtelier regroupant : 5 hôtels de catégories 5 étoiles, 1 hôtels de catégorie 4 étoiles et 3 résidences touristique ; pour renforcement la vocation touristique de la ville .

- ✓ La composante culturelle et événementielle occupe une place prépondérante dans le projet. Ainsi la ville profite d'espaces sur lesquels le projet prévoit la construction et l'aménagement de différents équipements :

**1-Un musée :** implanté sur le Boulevard Mohammed VI et donnant sur le nouveau bassin de plaisance, à la rencontre de la ville, du port et de la plage. Il sera le premier édifice rencontré à l'entrée du site.

**2-Un palais des congrès:** Il est le fruit de la reconversion des vieilles halles à céréales du vieux port. Ce palais des congrès comprend plusieurs salles pouvant accueillir des projections et des représentations théâtrales.



**Figure 2.17:** carte montrant les équipements importants dans le projet  
**Source :** site web.

3- Un **multiplexe** cinématographique, Comble l'absence quasi-totale de salles de cinéma dans la ville.

✓ Le Renforcement d'attractivité urbaine de la ville le site comprend également des zones commerciales et d'animation, tels que :

- Un grand centre commercial.
- Un espace commercial et de restauration, est

Aménagé par la reconversion du magasin situé entre les deux darses du vieux port.

- ✓ Des magasins de grandes marques, des galeries, des cafés restaurants et

des lieux de service le long du grand boulevard du môle de commerce.

- Des magasins de vente de bateaux de plaisance et d'équipements de sports nautiques situés sur le vieux port.
- Des restaurants et des lieux d'animation au niveau de la Presqu'île.
- Des agences et services seront implantés sur les différentes zones en fonction des besoins.

✓ **Création d'un cadre résidentiel attractif :**

Le programme s'achève par la mise en place de logements résidentiels pouvant intéresser les marocains ou étrangers souhaitant avoir une habitation secondaire en bord de mer ainsi que des bureaux professionnels.



**Figure 2.18: plan fonctionnel.**  
**Source :** site web.



**Figure 2.20: plan fonctionnel.**  
**Source :** site web.

### II.9.3. La ville portuaire de Bizerte : intégration port/ville:

- **Présentation du projet :** Ville portuaire qui se déploie, par excellence, sur quatre « portes » (Vieux: Port, port Commercial, port de plaisance et port de pêche de Zarzouna), Bizerte suggère très pertinemment l'intérêt que pouvaient représenter les ports dans leurs rapports à la ville. Pour S'en tenir au cas du Vieux Port, les projets de réhabilitation et d'aménagement de cet espace, témoignent du rôle joué par les acteurs dans la revitalisation des espaces portuaires délaissés.

- **Visions et objectifs :**

- ✓ un aménagement continu le long du littoral impliquant la récupération des terrains et l'implantation d'équipements publics.
- ✓ Intégration de vastes zones de promenade, des centres d'affaires et commerciaux, mais aussi des équipements ludiques, culturels, sportifs et hôteliers
- ✓ intégration de plusieurs préoccupations pour garantir la qualité de l'espace public : création d'espaces verts, mixité sociale et fonctionnelle, piétonisation, ...
- ✓ Mettre en valeur le patrimoine culturel du port et de la ville.

- **Les orientations du projet :**

- ✓ Transformation de l'entrée de ville en boulevard urbain partagé par tous les modes de circulation : voitures, transports en commun en site propre, piétons et vélos.
- ✓ Voie piétonnes : un boulevard piéton ouvrant la ville sur la mer, pour conduire les visiteurs jusqu'aux équipements culturels, commerciaux et de loisirs.
- ✓ crée une connexion directe entre le centre de la ville, la marina, le nouveau port de pêche et la Kasbah permettant ainsi aux touristes d'y accéder facilement par La réalisation d'infrastructure de transport pour renforcer les transports dans la ville.
- ✓ L'amélioration de cadre de vie par le renforcement des espace publique comme :

Aménagement d'un ensemble des places animées.  
Faire un lieu de promenade, accueillant les manifestations de tourisme et loisirs.  
aménagement des éléments des patrimoines industriels, qui offrent des nouveaux espaces de loisirs. Un grand parc public urbain, ce site



**Figure 2.21:** carte montrant le boulevard de littoral.  
**Source :** site web.



**Figure 2.22:** carte montrant les espaces publics  
**Source :** site web.

devient également un lieu d'accueil. permis à Bizerte de retisser le lien perdu entre la ville et son port.

- ✓ Respecter et transformer: reconversion des friches industrielles et les faire participer dans le développement de la ville.

\*Renforcer l'attractivité urbaine de la ville Par l'installation des nouveaux pôles d'activités sur le port :

-pole de commerce : Des commerces de proximité, des restaurants, des lieux d'animation et des salles de cinéma sur une zone entièrement piétonnière, ce qui contribuera à faire de cette marina un des nouveaux lieux d'animation.

Pole touristique :le projet consiste en la mise en place, d'hôtels, de stations balnéaires, de centres de loisirs et d'une marina, ainsi que l'aménagement d'une réserve pour certaines espèces animales.



**Figure 2.23:** carte montrant le pole commerciale.  
**Source :** site web.

Pole culturelle : le projet porte et mise en place des équipements culturels qui nous rappellent l'identité de la ville Bizerte et son patrimoine tels que : une nouvelle médiathèque, un musée océanographique, des espaces culturels et d'artisanat...

- Le projet urbain de la zone portuaire de Bizerte Ville prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux et au résidentiel de très haut standing.

La création de cette composante vise à faire du site un lieu de vie, riche et animé, où l'on peut vivre, travailler et s'amuser.



**Figure 2.24:** carte montrant le pole culturelle  
**Source :** site web.

#### **II.9.4. Les recommandations :**

- Favoriser les promenades et les parcours piétons en permettant une relation visuelle, auditive et olfactive avec le port.
- Mettre en valeur les circuits piétons avec l'intégration d'éléments végétaux afin de créer des séquences animées.
- L'utilisation de petites navettes à l'intérieur du Port peut augmenter l'attractivité de ce dernier.
- Accentuer la valeur patrimoniale et historique des lieux tout en l'intégrant avec les tendances Modernes du présent.
- Pour améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime il faut Recréer les espaces publics et assurer une attractivité à l'échelle de la ville.
- Réfléchir les espaces publics dans un système cohérent.
- Le paysage naturel présente un potentiel important qui doit être pris en considération dans l'aménagement des espaces publics.
- Les espaces publics doivent avoir des équipements d'accompagnements pour une bonne animation.
- La culture peut être un très bon vecteur de transformation d'une ville portuaire, elle découle d'un passé, d'une histoire et d'un contexte.
- Pour redynamiser un port, on peut lui donner une vocation qui reflète l'identité de la ville portuaire.
- Attraction et animation par les espaces publiques et les équipements culturelles .
- La centralité, peut être abordée sous la forme d'espace public servant de point de liaisons entre la ville et son caractère et le port.
- La création d'un circuit d'animation qui est ponctué d'activités et d'événements créant des séquences phares
- L'intégration des commerces de proximités ainsi que l'animation des espaces publics jour et nuit favorise la mixité fonctionnelle.
- Un large panel d'équipement mis en place destiné à l'animation tel que les showroom, multiplexe, musée, salle d'exposition

#### **II.10. CONCLUSION :**

A travers les différentes notions abordé dans ce chapitre, on a clairement établie une recherche bibliographique qui a permis de consulter divers ouvrages et articles et de développer notre connaissance qui traitent notre sujet thème sur la recomposition des quartiers portuaires anciens.

Les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent justifié par la remise en cause de l'interaction entre ces deux dynamiques, qui accélèrent leurs dissociations spatiales et fonctionnelles.

Au vu de l'absence de consensus entre les tenants de la coupure et les défenseurs de la symbiose, nous avons mis l'accent sur la relation ville-port ainsi que ses répercussions sur les deux espaces, et ceci afin de comprendre les raisons pour lesquelles une césure s'est faite entre le port et la ville.

On arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de dissociation ville –port a conduit la ville portuaire à vivre un sacré calvaire où les fonctions urbaines et activités portuaires ne sont plus compatibles, une désarticulation physique due à la création des barrières et autre fonctionnelle ,c'est ce qu'on appelle une situation de crise, ce qui implique le besoin d'une stratégie efficace celle qui permet la recomposition ville port.

Et enfin le principe de reconversion des territoires Ville/Port , redonne vie au port de la ville et redonne à la ville un énorme potentiel pour les années à venir , en redonnant une nouvelle image à la ville , plus d'attraction , plus d'emplois , un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citadins , une destination pour de nouveaux touristes et aussi entreprendre le développement de projets urbains modernes des villes portuaires , veillez à leurs aspects de centres anciens , culturels et patrimoniales.

Les exemples analysés se rapprochent fortement à notre champ d'intervention, ces derniers ont été de grande inspiration pour la réalisation de notre plan d'action, dans le dite d'intervention et afin d'y parvenir nous allons aborder dans le chapitre trois le cas d'étude.

### III.1 INTRODUCTION.

Dans ce chapitre, nous allons présenter la phase opérationnelle qui aura comme aboutissement notre intervention urbaine.

Notre projet urbain consiste à requalifier le quartier portuaire ancien de la ville de Jijel à travers une recomposition du front de mer pour articuler la ville au port.

La présentation de notre projet sera développée sur deux grandes phases :

Phase d'analyse : Comportant la présentation de la zone d'étude ainsi que des analyses sur les différents aspects de la ville.

Phase d'intervention : Consacré aux différentes démarches et procédures suivies, afin d'établir le plan d'aménagement.

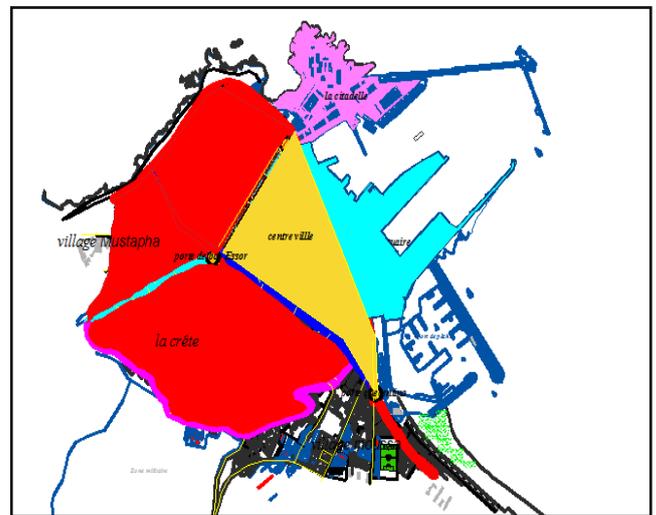
### III.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE

#### III.2.1 Présentation de l'aire d'étude :

Jijel une Ville portuaire et touristique, centre tertiaire et administratif ou l'alliance de la mer et de la terre, mariage de la nature et de l'histoire. Un comptoir ouvert sur la méditerranée. Jijel peut espérer de rejoindre au rang des grands pôles de croissance Nord-est du pays.

Jijel est l'une des plus belles baies au monde, vu sa position stratégique dans le bassin méditerranéen berceau des civilisations, elle présente la porte d'Afrique et un lieu de convergence entre l'Europe et l'Afrique

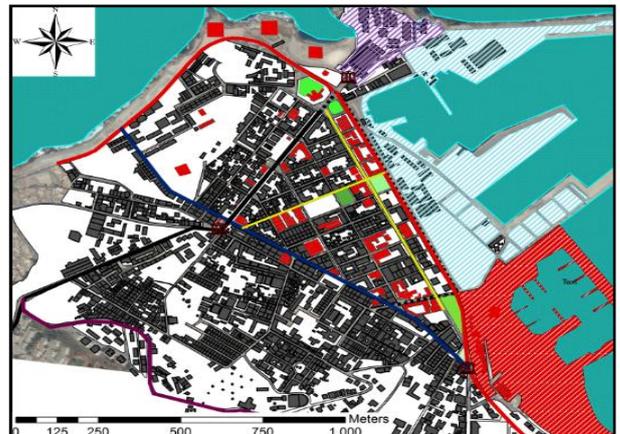
Aujourd'hui coupée de la mer par le port, les industries, et les routes, la ville tourne le dos à son littoral et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau.



**Figures 3-1 :** cartes montrant l'aire d'étude .  
**Source :** PDAU traité par l'auteur

#### III.2.2. Présentation de l'aire d'intervention :

Notre site intervention intègre la vieille ville et la zone portuaire (le vieux port et le port de pêche) ainsi que la ville coloniale.

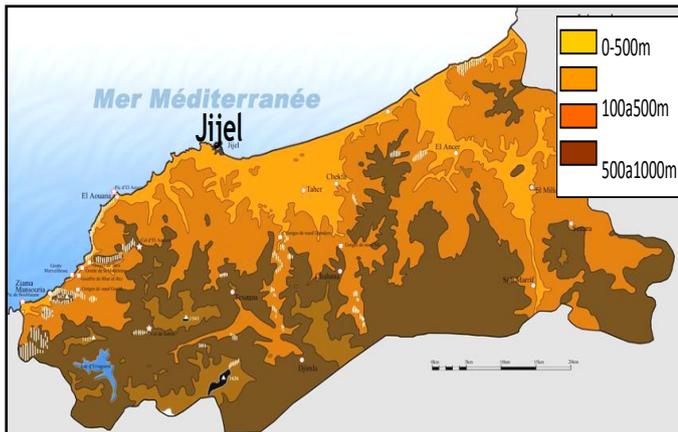


**Figures 3-2 :** cartes montrant le site d'intervention  
**Source :** PDAU traité par l'auteur

### III.3 LECTURE TERRITORIALE.

#### III.3.1. Présentation du territoire :

Le territoire est constitué par une plaine côtière cernée par le Montagne de Mezghitane (500 m d'altitude) et les zones montagneuses des Beni-Caid au sud et la mer Méditerranée au Nord. La vallée de Oued El Kantara coupe cette plaine à l'Est de la ville, le territoire s'étend jusqu'à l'oued Mencha à l'Est et l'Oued Kissir à l'Ouest.



**Figure 3-3**-carte montrant la morphologie de la ville de Jijel  
**Source :** Site web  
**Echelle** 1/100000.



**Figure 3-4**-carte montrant l'hydrographie de la ville de Jijel  
**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.  
**Echelle** 1/100000

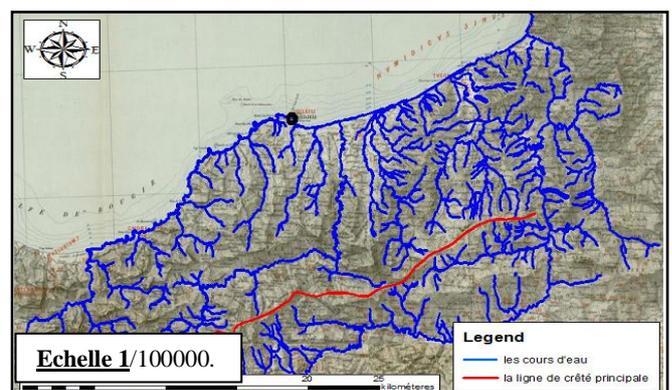
#### III.3.2. Lecture de la mutation de la structure du territoire de Jijel :

##### III.3.2.1. Cycle 1 cycle d'implantation :

##### Phase 1 : parcours de crête principale :

C'est la formation des établissements, qui était dictée par un système de chemins de « Crête », car ce dernier par sa caractéristique, constitue une liaison dans la plus antique structure de la territoriale.

Ce parcours de crête, constitua un avantage sécuritaire et de contrôles, c'est la ligne de partage des eaux.

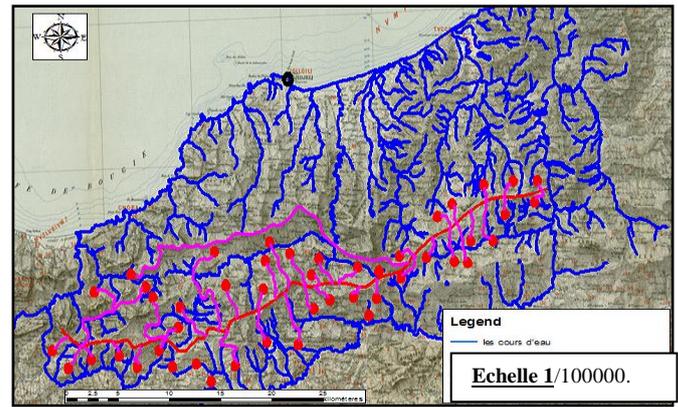


**Légende:**  
— Les cours d'eau.  
— La ligne de crête principale

**Figure 3-5**- la première phase des établissements du territoire  
**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.

**Phase 2: Etablissement de promontoire :**

La dérivation du parcours de crête en un autre de mi-hauteur, fut effectuée à fin de renforcer des établissements situés à mi-hauteur .Cette phase du parcours de crête secondaires qui assurant la liaison entre le parcours de crête principale et les établissements des hauts promontoires a proximité de la source d'eau



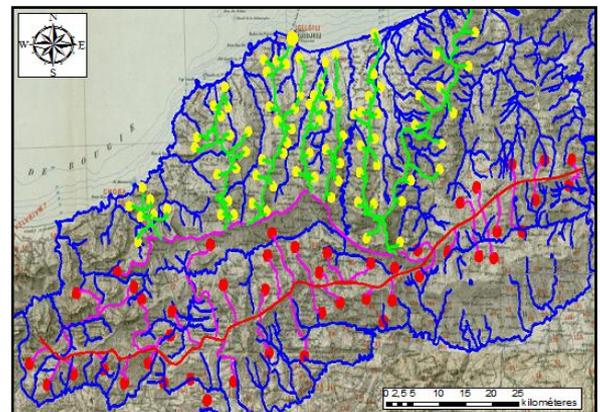
**Légende:**  
— La ligne de crête secondaire  
● Les établissements des hauts promontoires.

**Figure 3-6-** la deuxième phase des établissements du territoire  
**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.

**Phase 3: parcours de contre crête:**

Cette phase d'échange entre les établissement de haut promontoire est a la base de l'apparition de une troisième génération de parcours qui relie ces établissement :c'est les parcours de contre crête locale a ce moment il y a eu l'apparition des établissement de moyen promontoire tel que: ighighli.

La naissance du *parcours de contre crête local* qui assure la liaison entre les agglomérations du haut promontoire et qui donne naissance aux établissements du bas promontoire (pro\_ urbain).



**Légende:**  
— La ligne de contre crête locale.  
● Les établissements de bas promontoires

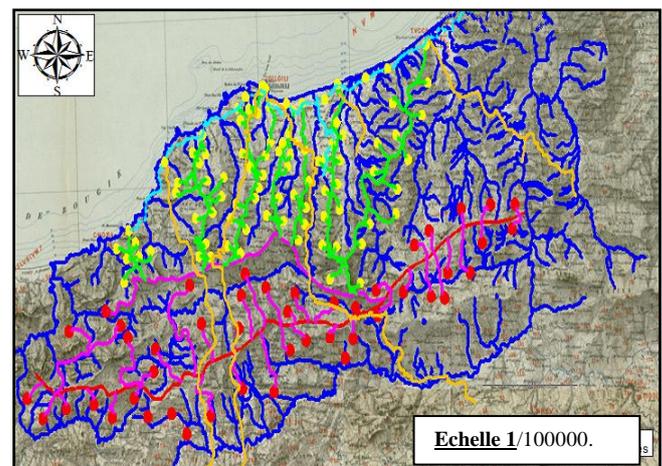
**Figure 3-7-** la troisième phase des établissements du territoire  
**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.

**Phase 4 : noyaux de proto urbain et noyaux urbain :**

Cette phase caractérisé par la naissance de parcours de contre crête continue longeant le littoral et relier les différents noyaux urbains et les agglomérations côtières.

Naissances es parcours synthétique transversaux qui relient les deux situations d'altitude la crête a la plaine.

Consolidation des établissements des promontoires en noyau proto-urbain et noyaux urbains qui deviennent un centre de marché et d'échange entre les établissements et caractérisé par l'apparition des comptoirs phéniciens tel que : Ighighli.



**Légende:**  
— La ligne de contre crête continue.  
— La ligne de contre crête synthétique.

**Figure 3-8-** la quatrième phase des établissements du territoire  
**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.

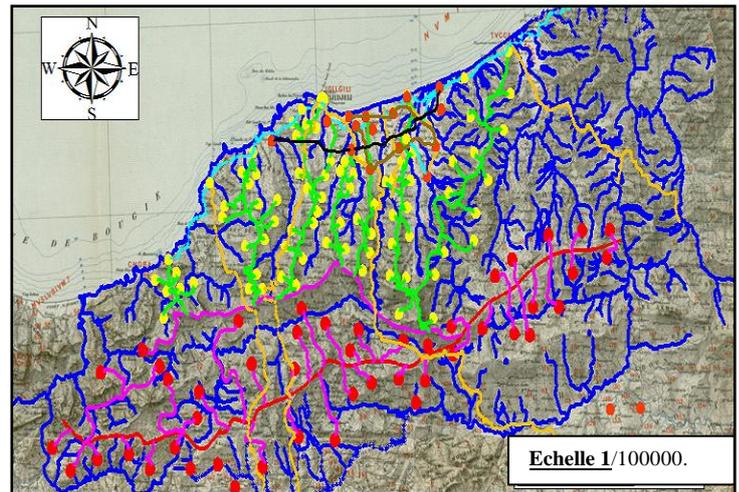
**III.3.2.2. Cycle 2 cycle de consolidation :**

**Phase 1 :** parcours de fond de vallée: formé un parcours de fond de vallée principale le long des cours d'eau situé sur les digues naturelles.

**Phase 2 :** parcours de vallée : naissance des parcours de vallée sou les plaines opposées

**Phases 3 :** contre vallée : consolidation de chemin de fonds de vallée et rejoindre la contre crête.

**Pahse4 :** développement des établissements de fond de vallée.



**Légende:**

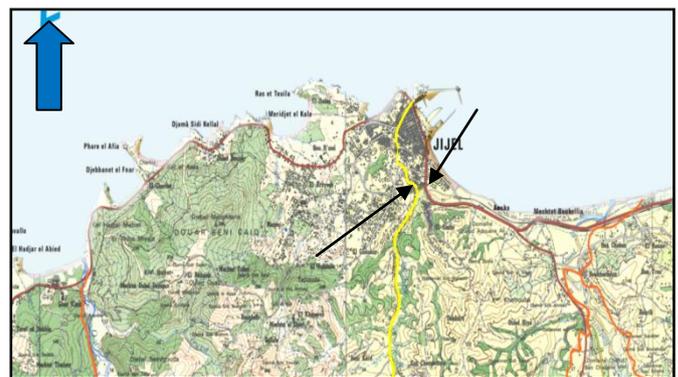
- Parcours de fond de vallée.
- Parcours de vallée.
- Parcours de contre vallée.

**Figure 3-9-** cycle 2 : cycle de consolidation.

**Source :** carte atlas archéologique traité par l'auteur.

**III.3.2.3. Cycle 3: récupération de l'implantation :**

La création d'un réseau de voies de communication et de parcours qui obéit toujours à la morphologie et à la structure du territoire.



**Légende :** → réseau de voies de communication

**Figure 3-10 :-** cycle3 : récupération de l'implantation

**Source :** carte d'état major traité par l'auteur.

**Echelle** 1/100000

**III.3.2.4. Cycle 4: La restructuration : la récupération de la consolidation :**

La structure territoriale antérieure est consolidée par l'implantation d'un réseau d'autoroutes et de voies express disposées en rocades autour de la ville.

La naissance de nouvelles structures conjointement des opérations de restructuration urbaine pour assurer la liaison de la ville aux villes internes aux agglomérations avoisinantes.



**Légende :** — chemin de wilaya.

**Figure 3-11:-** cycle4 : récupération de la consolidation.

**Source :** Google map traité par l'auteur.

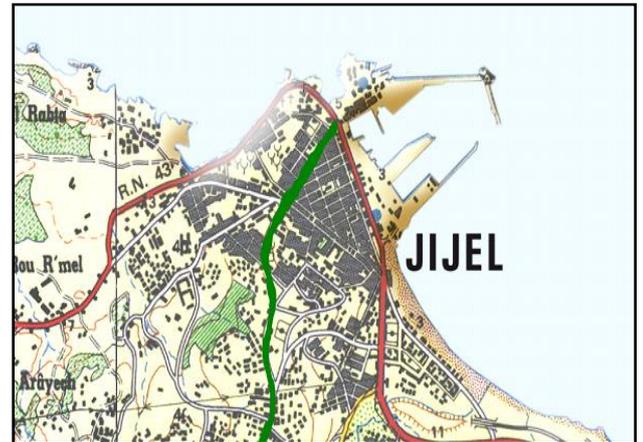
### III.3.3 Synthèse de la Lecture territoriale:

Cette étude nous a permis de conclure que la ville de Jijel fut structurée à partir de deux axes importants :  
 -EST-OUEST, reliant Bejaia a Skikda, parcours d'implantation c'est un parcours préromain qui liait les différents comptoirs phéniciens, renforcé par les époques ultérieures. C'est un parcours côtier de contre crête continue.

-Nord-SUD, reliant Jijel à Stif, il s'agit d'un parcours de contre crête reliant le parcours de crête matrice à l'axe littoral primaire Est-Ouest. Cet axe assure la liaison de la ville aux villes internes aux agglomérations avoisinantes.

#### **Conclusion:**

- A l'origine, le site de Jijel est structuré par le chemin de Crête contre crête locale et le chemin côtier.
- L'existence de la ville de Jijel dans ce lieu est due à :
  - La structure territoriale.
  - Présence des réseaux hydrographique et orographique.



**Légende :**  
 — L'axe d'implantation à l'origine contre crête continu  
 — L'axe matrice à l'origine contre crête  
**Figure 3-12:** - carte montrant la synthèse de la lecture territoriale.  
**Source :** carte d'état major traité par l'auteur.

## III.4.ANALYSE HISTORIQUE.

### III.4.1.Formations et transformation de la ville de Jijel :

La ville de Jijel a été le carrefour de plusieurs civilisations dont les traces se trouvent ici et là sur Son territoire. Toutes ces civilisations avaient pour intérêt sa position stratégique, et sa morphologie formant des havres naturels. La ville s'est développée autour de son littoral, à partir duquel s'est établie la croissance de la ville.

Nous avons étudié le processus de formation et de transformation de la ville selon six périodes.

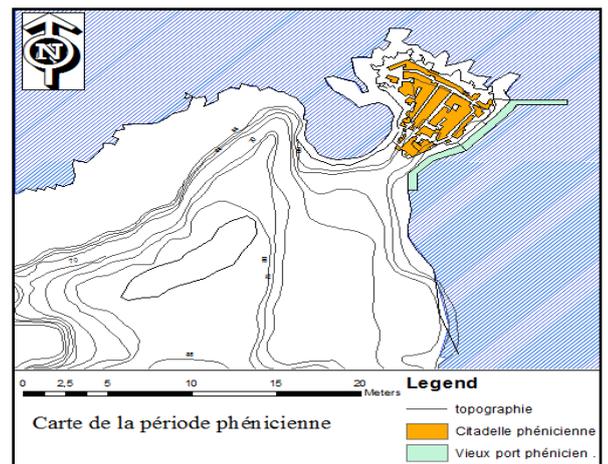
#### III.4.1. 1- Période Phénicienne (IVe siècle av. JC) :

Les phéniciens établirent un comptoir commerçant appelé **IGILGILI** entouré par une citadelle (l'actuelle base navale) occupant le site. Implanté sur une presqu'île aux falaises rocheuses, défendu au Nord par la mer que ferme un cercle d'écueils, au Sud par une ceinture de collines.

- la création de petits ports tous les 30 à 40km.

Caractéristique du choix du site :

- la composition géomorphologique du site .
- présente un accord parfait entre les données naturelles et les besoins de ses occupants
- Naissance d'une ville qui répond aux besoins commerciaux.



**Figure 3-13 :** - carte de la période phénicienne.  
**Source :** Feraud, C. (2009). Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.  
**Echelle** 1/100000

### III.4.1. 2-Période romaine (60 av. JC – 500) :

La ville n'était pas restreinte à la presqu'île elle s'étendait sur l'emplacement de la ville moderne actuelle, surtout dans la partie qui borde la mer (le port).

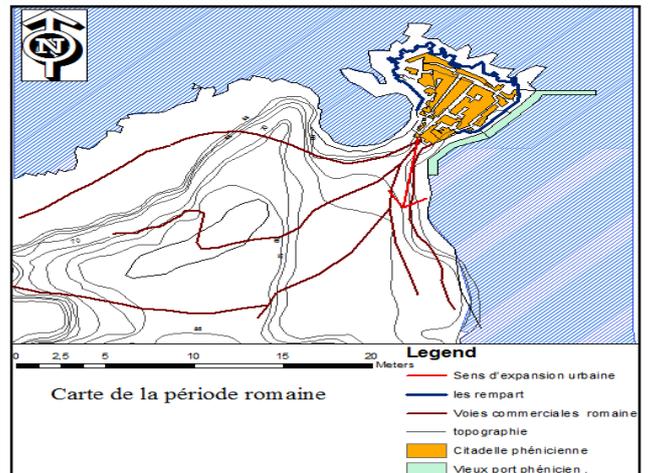
- Elle n'est reliée aux territoires voisins que par quelques voies romaines traversant des zones peu sûres et rejoignant, Cirta (Constantine), Sitifis (Sétif), Milev (Mila)...etc.

-Fortification du terrain par les remparts  
Installation des portes.

#### **Le choix du site :**

-les romains ont choisi le site pour la géographie du site, plat le légèrement en pente.

-l'aménagement portuaire (port et bord de la mer ) avec la citadelle qui est protégé des vent.



**Figure 3-14** :- carte de la période romaine.

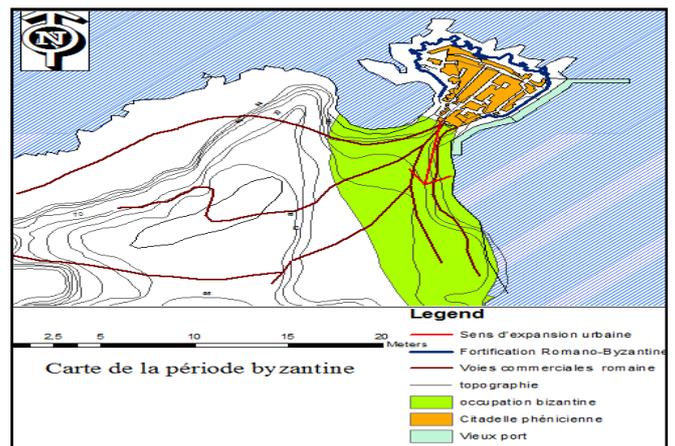
**Source :** Feraud, C. (2009). Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.

**Echelle** 1/100000

### III.4.1. 3-Période byzantine (533 Ans av JC) :

Les Byzantins ont été le prolongement de l'occupation Romaines, et ils ont élargi et fortifié la ville vers le sud, ils dotèrent la ville de nouvelles murailles et des tourelles.

par contre la succession de l'invasion vandale, n'a laissé aucune ruine de cette époque



**Figure 3-15** :- carte de la période byzantine .

**Source :** Feraud, C. (2009). Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.

**Echelle** 1/100000

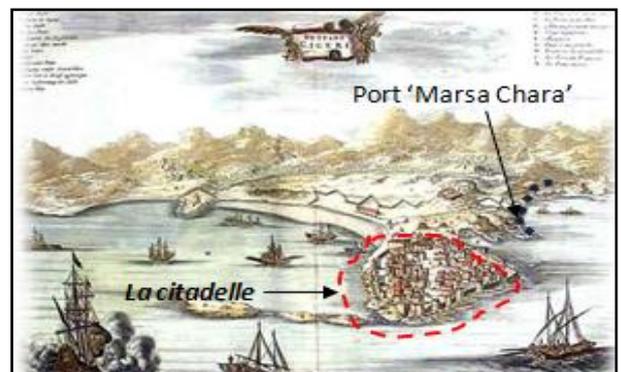
### III.4.1.4-période arabo-berbères VIIIe siècle :

Pendant l'époque arabe aucun grand changement n'a été opéré, les remparts romano byzantins ont été conservés a l'instar des villes médiévales algériennes (Bouchair, Dupagne, 2003), il y a eu seulement la création des édifices de cultes, qui seront détruits ultérieurement par les normands, au même titre que le rétrécissement de l'enceinte de la ville.

### III.4.1.5-La période ottoman 1514-1664 :

A l'arrivée des ottomans, ils occupèrent l'ancienne enceinte, cette période est marquée par la mise en place des structures d'échange et de rencontre, place, marché, mosquée, port...etc.

Le port se situait dans la baie qui s'ouvre à l'Est, protégé ainsi des vents d'Ouest par la terre, du



**Figure 3-16** :- carte de La citadelle de Jijel à la période ottomane.

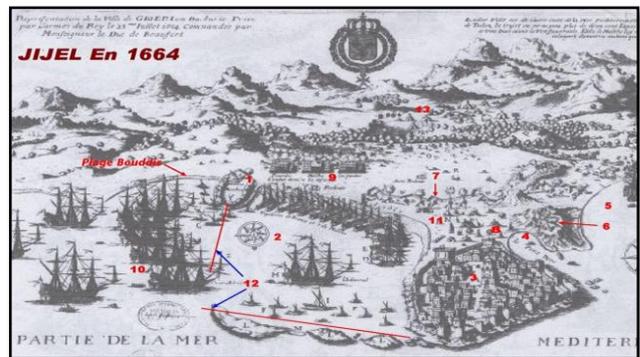
**Source :** ( Jean Ogylyby, 1670). Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.

nord par une ligne de récifs (barrière insuffisante contre les grosses mers), et une jetée couvrant le Coté Est de la rade. Le 23 juillet 1664 une expédition chrétienne française fut ordonné pour attaqué la ville de Jijel par Louis XIV et commandé par le Duc de Beaufort assisté par l'Amiral Duquesne Après trois mois de sa prise, la ville est évacuée puis le duc fut construit le fort de Duquesne. Suite à l'expédition du Duc de Beaufort en 1664, la ville a été totalement détruite par les bombardements.



**Figure 3-17** :- La citadelle vue de la mer, façade nord-ouest à la période ottomane.

**Source :** Histoire Des Villes De La Province De Gigelly



**Figure 3-18** : vue générale de Gigeri, lors de l'expédition du Duc De Beaufort en 1664

**Source :** Histoire Des Villes De La Province De Gigelly

1. Marabout (Emplacement du Fort Duquesne actuel).
2. Le port actuel (C'était une belle plage à l'époque.....).
3. La Ville de JIJEL, elle a été construite par les turcs et elle fut un ancrage permanent pour les frères Aroudj et Khereddine , à l'époque elle se limitait seulement à l'actuel emplacement de la caserne de la marine.
4. Le petit port, (la petite plage en face de la gare actuel).
5. La baie de Rabta.
6. Fort que Les Français Battissent pour la sûreté de la ville (à l'emplacement actuel du Djebel dit Beaumarchais).
7. Rempart ou mur qui Protège la Ville
8. Emplacement approximatif de la mairie actuel.
9. Retranchement de l'armée française (Lignes de défense).

### III.4.1. 5-Période coloniale :

#### -13 mai 1839 :

L'occupation tardive de la ville par les français se traduit par l'occupation des points les plus stratégiques

-Le port : de la ville d'où l'implantation du fort **Duquesne**.

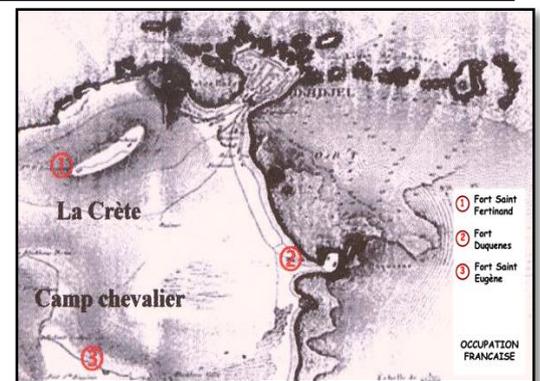
-La crête : d'où l'implantation du Fort **Saint-Ferdinand**.

-Le camp des chevaliers : d'où l'implantation du Fort

**Saint Eugène**.

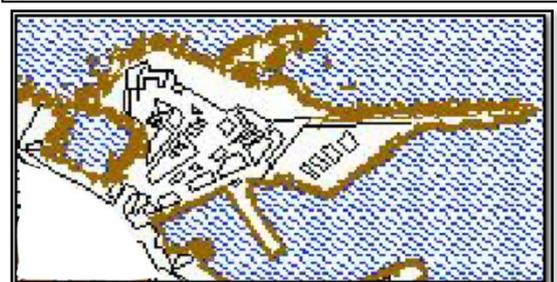
-En 22 aout En 1856, une violente secousse ébranla le sol, la mosquée et plusieurs maisons s'écroulèrent, la mer se retira à une grande distance et revint compléter le désastre et ce fut la destruction totale de ce qui fut la ville de Djidjelli.

Cette catastrophe dévastatrice suite à laquelle la ville est complètement rasée, n'a fait qu'accélérer la reconsidération totale de l'urbanisme de la ville. Optant



**Figure 3-19**:- carte montrant la période coloniale 1839

**Source :** Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.



**Figure 3-20** :- carte montrant la citadelle après le séisme 1856.

**Source :** Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.

pour la fondation d'une nouvelle ville Coloniale érigée aux portes de l'ancienne Citadelle, les conseillers municipaux de Djidjelli décident de :

- Faire sortir les habitants de la presqu'île, qui jusque-là constitue la limite de la ville ancienne, reconstruire la Citadelle et la reconvertir en caserne militaire.
- ensuite créer un premier plan directeur de la nouvelle ville.

**-En 1861 :** le plan directeur de la nouvelle ville :

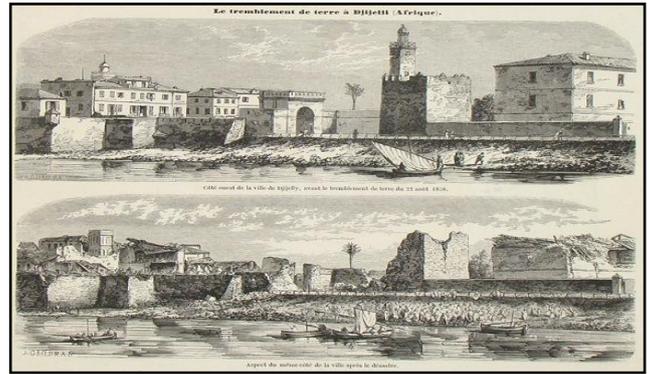
Le site de la nouvelle ville s'étend sur une forme triangulaire épousant la forme de la plaine qui s'étendait juste à côté de l'ancienne citadelle, avec comme barycentre un îlot central Réservé à l'église (démolie en 1990, du temps où le Front Islamique du Salut régnait sur la municipalité de Jijel).

Le noyau originel, formant l'actuel centre-ville présente les trois limites suivantes :

- 1-La rue Vivonne, reliant la citadelle à Djebel Ayouf et formant limite avec la plaine du côté Nord-ouest (l'actuelle avenue l'Emir Abdelkader).
- 2-L'avenue Gadaigne, constituant la limite Nord-est avec le port et l'arrière-port (dénommée actuellement avenue du 1er Novembre 1954).
- 3-La rue Clerville, qui donne limite à la plaine du côté Sud-ouest (l'actuelle avenue Abdelhamid Benbadis).

Etabli en 1861 par un géomètre français nommé Scheslat, ce plan de base semblable à celui des villes européennes, est défini non seulement par les caractéristiques du site en utilisant sa topographie et ses dénivelés pour mettre en valeur le projet architectural et urbain, mais aussi par des principes concernant le tracé de l'enceinte, les règles de fortification, l'emplacement des portes et l'implantation des établissements coloniaux (militaires, administratifs, culturels et cultuels).

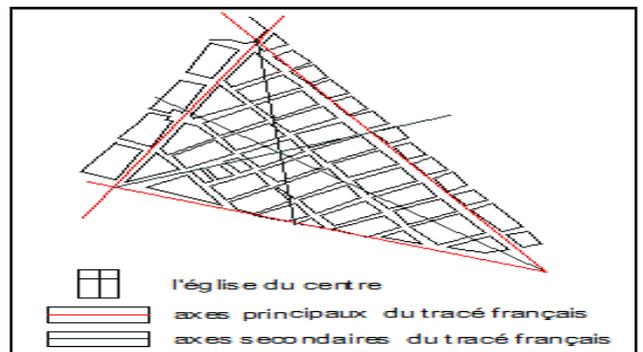
Conforme aux principes de l'urbanisme européen, ce plan intègre les éléments majeurs de cette composition : la régularité du tracé, l'alignement du



**Figure 3-21:**- carte montrant la Vue de la citadelle avant et après le séisme.  
**Source :** Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.



**Figure 3-22:**premiers plan directeur de la nouvelle ville de Jijel .  
**Source :** (marine française 1861). SHD, art.8, section1. Diidielli. carton 1.



**Figure 3-23:**carte montrant Principe de composition du noyau triangulaire colonial,  
**Source :** (marine française 1861). SHD, art.8, section1, Djidjelli, carton 1.



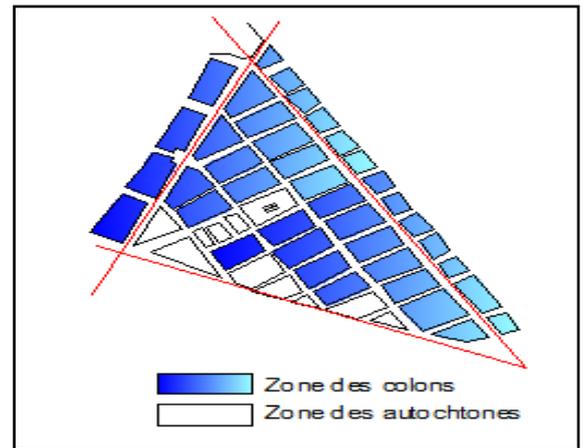
**Figure 3-24:**carte montrant Principe de composition du noyau triangulaire colonial,  
**Source :** (marine française 1861). SHD, art.8, section1, Djidjelli, carton 1.

bâti, et la primauté aux espaces publics mis en valeur par des perspectives ponctuées par des places et des placettes.

L'occupation du nouveau site triangulaire s'est faite progressivement.

Les colons seront organisés dans les parties Nord plus près de la citadelle et de la mer, autour des établissements édifiés déjà, et la population arabe est regroupée dans la partie Sud ouest.

Cet urbanisme d'exclusion est visible au niveau du parcellaire pratiqué d'une manière inégalitaire : les colons possèdent de grands lots produisant un tissu urbain aéré, alors que les autochtones occupent un bâti dense érigé selon un parcellaire très serré et parfois avec des parcelles enclavées accessibles uniquement depuis des impasses étroites.



**Figure 3-25:**carte montrant occupation du nouveau site triangulaire

**Source :** (marine française 1861). SHD, art.8, section I, Djidjelli, carton 1.

**-En 1875,** plusieurs équipements à savoir: la mairie, le marché couvert, l'église, l'hôpital Militaire et le palais de justice ont été érigés en même temps.



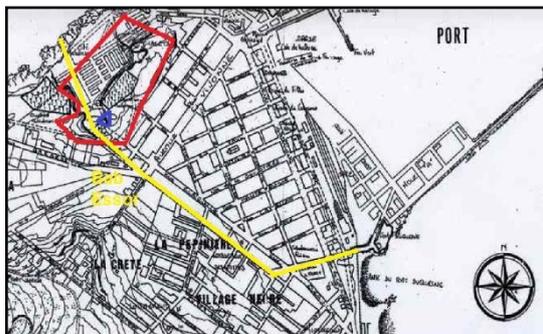
**Figure 3-26:**photo de la mairie de la ville de Jijel.  
**Source :** www.jijelinfo.com



**Figure 3-27:**photo de l'église de la ville de Jijel.  
**Source :** www.jijelinfo.com

**EN1885 :** Le vieux port, quand à lui, a été reconstruit en 1885 et achevé en 1935 par contre L'ancienne citadelle a été reconvertie en caserne militaire.

Après la construction du nouveau port Les colons continuent l'occupation du site Ils y implantent des lotissements résidentiels En parallèle et en dehors du triangle plus près de la partie arabe des tissus urbains non planifiés. Après le franchissement de la limite, la muraille est remplacée par une voie (l'actuelle rue du Colonel Lotfi).

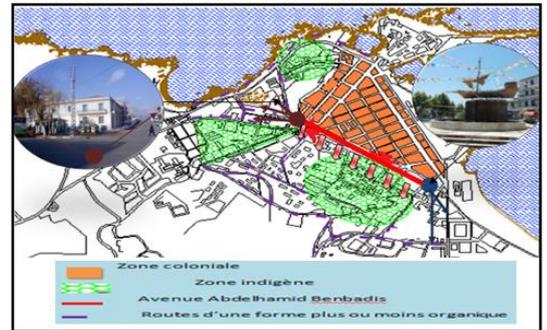


**Figure 3-28** le plan du port et modification du front de mer  
**source :** cadastre Jijel intervention du génie militaire



**Figure 3-29 :** le plan de l'enceinte de la vieille ville & Organiser le quartier militaire, 1957  
**Source :** cadastre Jijel intervention du génie militaire.

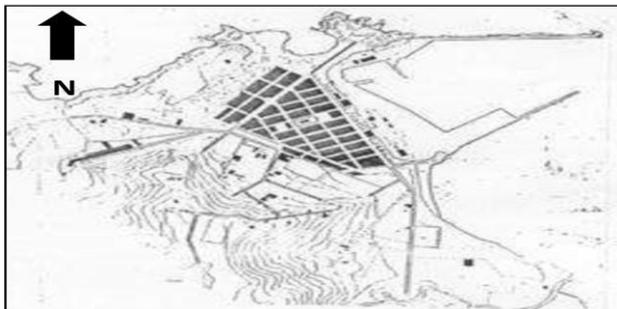
**-1890-1933 :** A ce stade on voit intervenir le deuxième type d'éléments régulateurs de la croissance urbaine : **lignes et pôles**. L'extension de la ville avait deux pôles principaux du triangle qui deviendra le centre ville. Ce sont l'actuelle place de Baba Arroudj et le point d'intersection des deux avenues Emir Abdelkader et Abdelhamid Benbadis. Les lignes ne sont plus allongées à cause de la topographie qui va en hauteur, notamment vers le sud-ouest. Elles vont contourner les collines et suivre les courbes de niveau les moins élevées.



**Figure 3-30:** Plan montrant les directions de la croissance urbaine de la ville de Jijel  
**Source :** CADASTRE Jijel 1890.

**-1933-1962 :** A la fin de la période coloniale, le glissement de la population vers la ville s'est intensifié, il s'est soldé par la naissance d'un nouveau type d'habitat auto construit localisé principalement à la périphérie de la ville coloniale sur des sites dépourvus de tout équipement

- de nouveaux quartiers non planifiés viennent se greffer tel que : village Mustapha, village moussa, la crête.
- On assiste aussi au développement des faubourgs, à l'extérieur les longs chemins ruraux, la construction des cités de recasements projetés sous forme de l'habitat économique, le HBM (Habitat Bon Marché) entre les buttes du cimetière et la mer.
  - La ville coloniale s'est développée au sud ouest de la presque île en exploitant 2/3 de la surface de la pleine Ce composant est dicté par des éléments naturels qui sont :
    - ✓ La présence d'un obstacle naturel (la mer).
    - ✓ La forme du terrain (une pleine triangulaire).



**Figure 3-31 :** cartes de la période coloniale en 1933  
**Source :** cadastre jijel 1933



**Figure 3-32:** carte de la période coloniale en 1962  
**Source :** cadastre Jijel 1962.

A l'époque coloniale, l'urbanisation prenait place dans le triangle représentant la ville, alors que les différentes zones d'habitat indigènes sont considérées comme des faubourgs. La ville avait l'aspect d'une ville commerciale. A ce temps là, on a soutenu une opération de littoralisation, d'où le port était un lieu de réception et de transport des marchandises. C'est ainsi que le développement urbain a pris une lente allure aux abords du triangle.



**Figure 3-33:** photo Vue aérienne sur le corpus d'étude aux environs de 1957  
**Source :** traité par l'auteur

### III.4.1.7-La période postcoloniale :

#### -1962-1974 :

Cette phase est caractérisé par un doublement de la surface urbaine, et ceux par le franchissement de la barrière de croissance qui est le la crêtait l'extension vers l'ouest et le sud.

#### -1974-1980 :

Dans cette phase, la croissance a connu deux direction suivant l'axe porteur de croissance qui est RN 43 et vers le plateau Ayouf : par conséquent la ville fut dotée d'un plan d'urbanisme directeur PUD, et les ZHUN qui vont répondre partiellement aux besoins accrus de la population. Ce phénomène a fait l'émergence et l'accélération des constructions illicites surtout avec l'absence de contrôle des organismes chargée de l'urbanisme (ex : le quartier D'Ayouf implanté sur des terrains destinés à la ZHUN n°01).

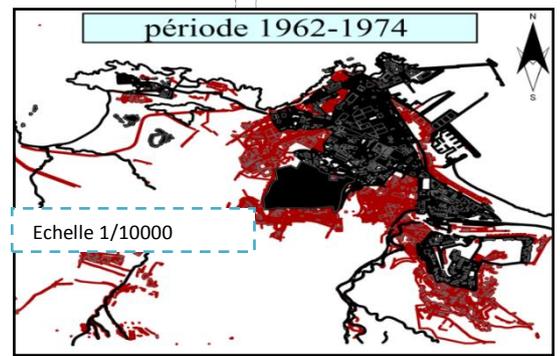
#### -1980-1990 :

La ville de Jijel comme toutes les villes algériennes a entraîné un étalement urbain éclaté et fragmenté, produit d'une croissance mal maîtrisée. Dans sa phase d'extension la forme urbaine de la ville de Jijel était concentrique, aujourd'hui elle tente de se redonner un configuration linéaire en longeant le littoral, suivant la RN 43 en cours de dédoublement, ce qui va relier la ville avec ses agglomérations secondaires (Ouled Bounar et Harratene) et l'élargissement de son périmètre urbain, les perspectives d'aménagement prévoient l'urbanisation des poches (POS Mezghitane et POS de l'entrée Est) entre la ville mère et ses satellites pour répondre aux besoins prévisionnels de la croissance.

#### 1990-2000 :

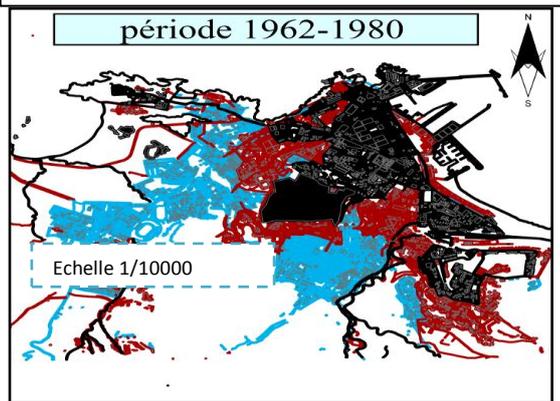
La ville connut une extension vers le sud a la périphérique du village coloniale c'est la première rupture morphologique opérée au niveau de la ville de Jijel, et une extension vers l'Oust faite par le franchissement de la barrière de croissance (la crête).

Dans cette phase l'axe de croissance a changé mais la surface reste toujours proportionnelle.



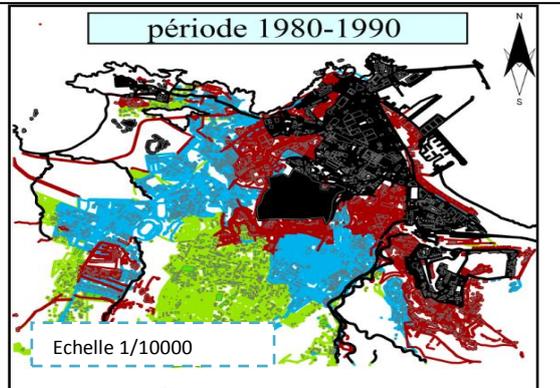
**Figure 3-34:** carte du période poste coloniale 1962-1974

**Source :** pdau traité par l'auteur



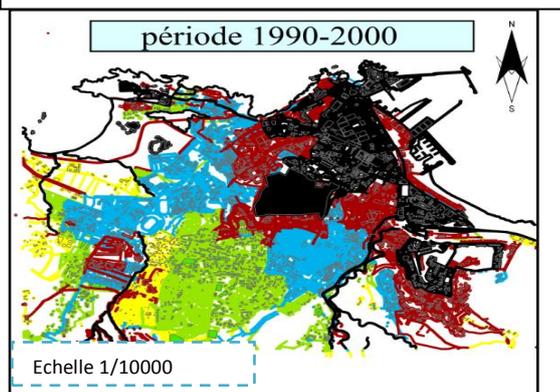
**Figure 3-35:** carte du période poste coloniale 1974-1980.

**Source :** pdau traité par l'auteur



**Figure 3-36:** carte du période poste coloniale 1980-1990.

**Source :** pdau traité par l'auteur



**Figure 3-37:** carte du période poste coloniale 1990-2000

**Source :** pdau traité par l'auteur

**-Etat actuelle :**

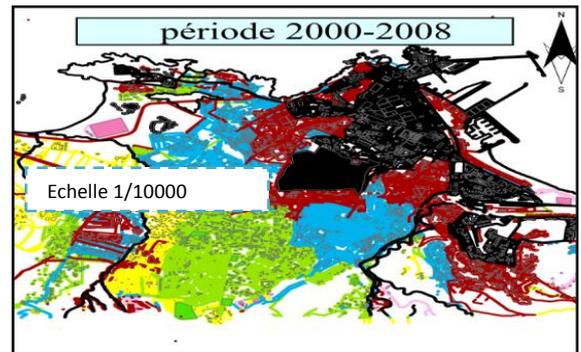
-Aujourd'hui le noyau ancien de Jijel est en état critique, il est mis en péril aussi bien sur le plan Formel que fonctionnel : ce qui entraîne son dépeuplement. Il est dévitaliser, et ne participe plus à la dynamique actuelle de la ville.

-Morphologiquement la nouvelle ville (en terme courant appelée la haute ville ) présente une déclivité très nette (qui va jusqu'au piémont de Mezghitane) par rapport à la basse ville; cette distinction de topographie est accentuée par une discontinuité et une rupture très nette entre les deux entités urbaines du point de vue morphologique et typologique.

-Le centre ancien de Jijel est dégradé, il souffre de la perte d'attractivité (constructions nouvelles en périphérie, perte de population, fuite des commerces et services,...) et malgré cette situation critique, le centre-ville de Jijel, n'a bénéficié à ce jour d'aucune procédure publique pour sa revitalisation. Pour finir cette partie, on peut résumer la situation actuelle de la ville de Jijel en deux points essentielle :

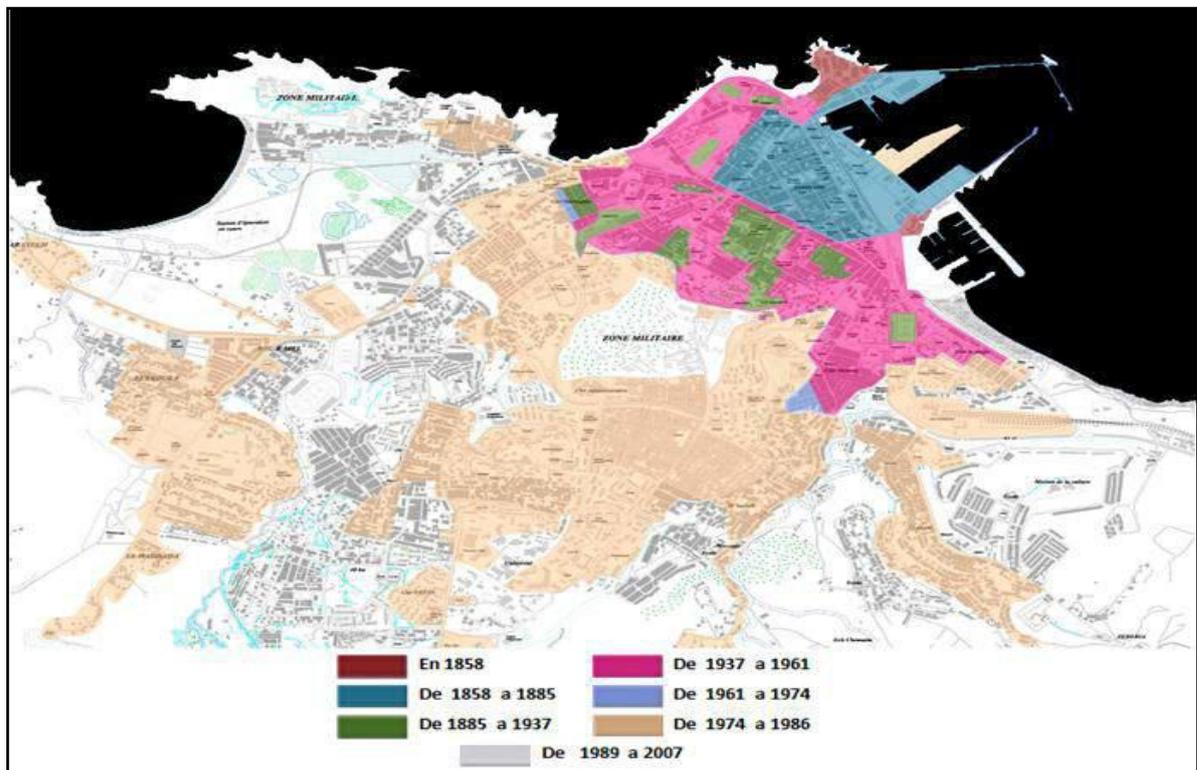
- ✓ Eclatement de la ville ; une centralité perdue.
- ✓ Une dégradation de centre doublée d'un dépeuplement progressif.

**III.4.2. Synthèse de l'évolution de la ville :**



**Figure 3-38:** carte de période post coloniale 2000-2008.

**Source :** pdau traité par l'auteur .



**Figure 3-39.** Synthèse de l'évolution de la ville

**Source :** schéma traité par auteur

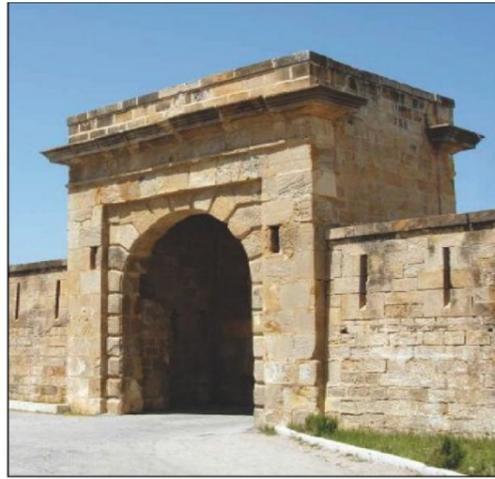


Figure 3-41 : la citadelle  
Source : photo prise par l'auteur



Figure 3-43 : l'ancien parcours  
Source : phot prise par l'auteur



Figure 3-40 : plan de permannace  
Source : Plan d'occupation du sol traité par l'auteur.



Figure 3-42 : le port  
Source : photo prise par l'auteur

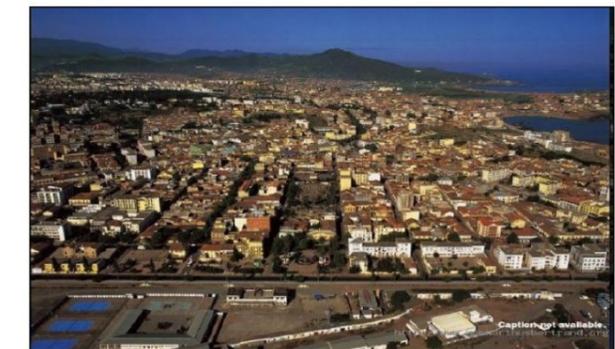
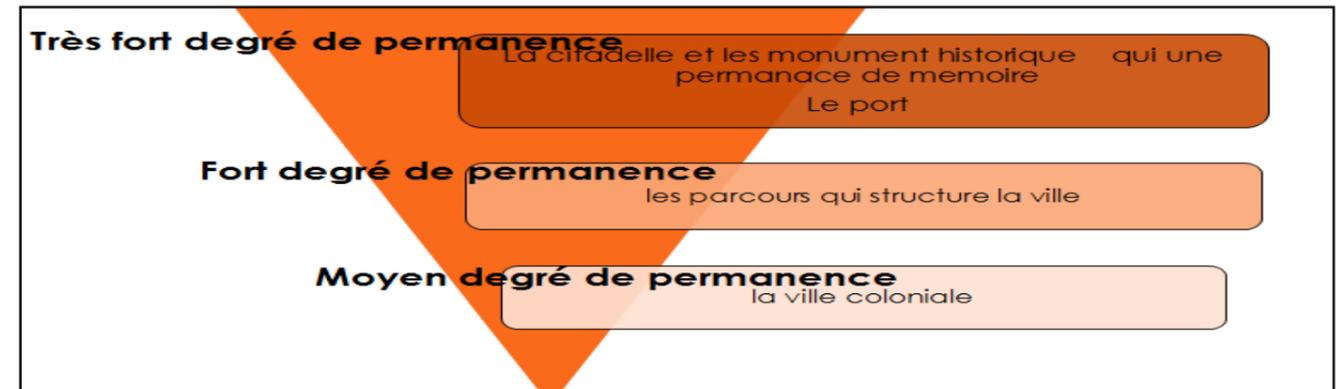


Figure 3-44 : vue sur la ville coloniale  
Source : photo prise par l'auteur

**Legend**

- la vieille ville "la citadelle"
- le port
- monument historique
- le fort
- les portes
- les parcours structurant
- la ville coloniale



### III.5 LECTURE URBAINE.

Après avoir étudié la croissance de la ville, les différentes périodes qu'ont marqué son histoire on aura dans ce chapitre à analyser la ville à un moment donné celui de la période actuelle, définir tous les éléments morphologique qui la compose et voir leur importance dans sa structure. Ce travail va nous permettre de ressortir la logique du fonctionnement de tissu de la ville. Commençons par définir les limites du quartier, les moments d'accessibilité (les portes), les parcours, les places, les jardins, les équipements, les activités.

#### III.5.1. Analyse morphologique de la ville

Notre zone d'intervention intégrera toute la zone portuaire (ancien port et le port de pêche), ainsi que le noyau triangulaire datent de l'époque coloniale, Et la vieille ville « la citadelle »

##### III.5.1.1 - Les limites :

##### III.5.1.1.1. Les limites naturelles :

Le centre ancien de la ville Jijel est limité au nord par la mer méditerranéenne, au sud la montagne de djbel al ayouf .

##### III.5.1.2. Les limites physiques :

- ✓ L'axe reliant la citadelle à Djebel Ayouf qui débouche de l'ancienne porte et donne limite à la plaine du côté Nord-ouest (l'avenue l'Emir Abdelkader).
- ✓ L'axe longeant le littoral et suivant lequel s'ordonne le tracé en damier (le boulevard Commandant Hocine Rouibah).
- ✓ L'emprise de l'ancienne muraille qui donne limite à la plaine du côté Sud ouest (la rue Colonel Lotfi parallèle à l'avenue Abdelhamid Benbadis).

##### III.5.1.2 - les portes :

Les portes urbaines sont issues des croisements des ancien parcours territoriaux avec l'enceinte, Et les axes structurants du premier noyau colonial le centre ville de Jijel contient 3 porte:

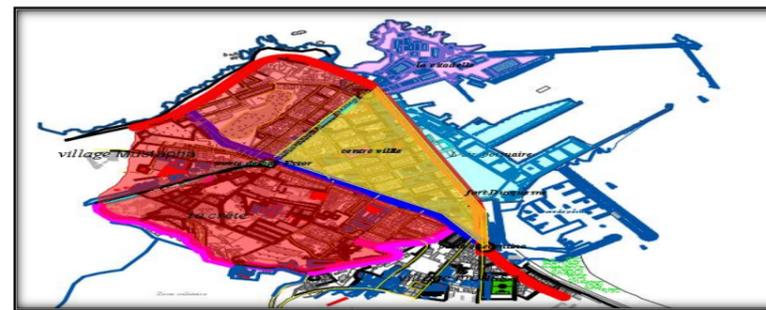


Figure 3-45 carte montrant la zone d'étude  
Source : Google earth par l'auteur.



Figure 3-46 cartes montrant les limites du centre ancien  
Source : pdau traité par l'auteur.



Figure 3-47 : Carte des portes du centre ville de Jijel  
Source : Pdau traité par l'auteur.

##### III.5.1.2.1- Porte Bâb essor :

Fut l'entrée à noyau colonial du cote ouest; Elle est a de l'intersection de la voie structurante rue Amir Abdelkader et l'ancien rempart est qui devient le boulevard colonial Lotfi, cette porte deviennent un nœud principal. Ce nœud est caractérisé par la concentration des activités administratives.



Figure 3-48 : porte de Bâb essor  
Source : Google image

##### III.5.1.2.2- porte Bâb Oacentina

:fut l'entrée à noyau colonial du cote est. Elle est a de l'intersection de la voie structurant RN 43 le boulevard Rouibah Hocine et l'ancien rempart est qui devient le boulevard colonial Lotfi, cette porte deviennent un nœud principal actuellement c'est la place baba Aroudj



Figure 3-49 : porte de Bâb qacentina.  
Source : Google image .

##### III.5.1.2.3- porte de Bâb Atig :

Elle est occupée par la caserne (zone militaire).

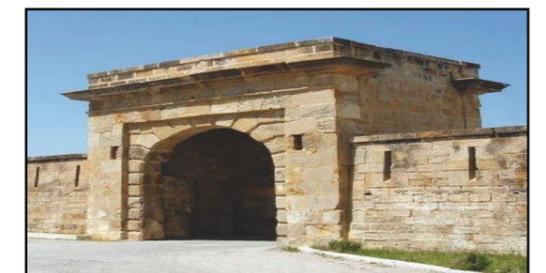
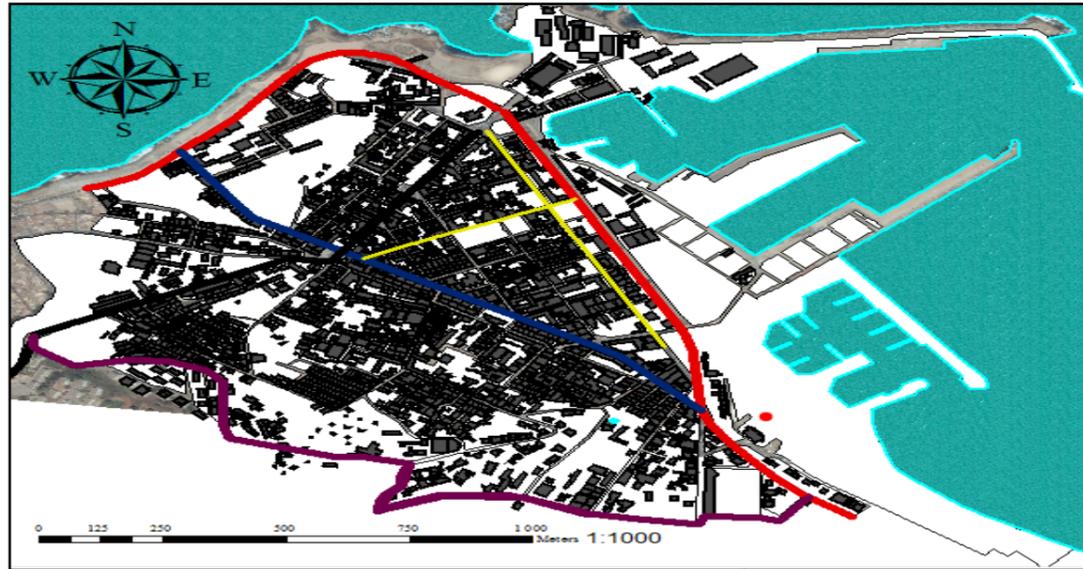


Figure 3-50 : porte de Bâb Atig.  
Source : Google image

**III.5.1. 3- les parcours**



Légende:

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| A l'échelle de la ville : | Parcours de dédoublement  |
| — Parcours d'implantation | — Parcours de périphérie  |
| — Parcours matrice.       | A l'échelle du quartier : |
|                           | — Parcours de liaison.    |

**Figure 3-51**-carte montrant les parcours structurant la ville de Jijel  
**Source :** plan d'occupation du sol traité par l'auteur.

**III.5.1 3-1-Le parcours principal (structurant) de la croissance de la ville : Boulevard Hocine Ruibah :**

- ❑ C'est un parcours structurant de la ville segment de parcours antique ( depuis l'é phénicienne a l'origine c'est un parcour contre crête continu )
- ❑ Actuellement RN 43 orienté a l'est vers l'ouest qui relia Jijel a l'est vers Skikda et a l'ouest vers Bejaia , elle s'articule a l'ancienne porte Bâb Qacentina ( l'actuelle c'est la place de baba aroudj ) .



**Figure 3-52 :** b.hocine ruibah.  
**Source :** photo prises par l'auteur.



**Figure 3-53:** La Carte qui montre le boulevard Hocine Ruibah  
**Source :** font carte de PDAU traité par l'auteur.



**Figure 3-54 :** la voie est alignée par des équipements.

**III.5.1 -3-2-Le parcours matrice (structurant) : Rue Amir Abdelkader :**



**Figure 3-55 :** La Carte qui montre le parcours matrice  
**Source :** font carte de PDAU traité par l'auteur.

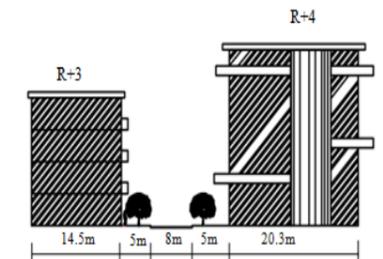
- ✓ C'est un segment de parcours territoriale inter communal qui relie la commune de Jijel a la commune d'Alouana et Kaouas.
- ✓ Sur le plan dimensionnel, c'est une voie importante elle traverse et longue la ville du nord au sud sur environ 600m et elle est d'une largeur de 12m et engorgée entre la place de la république et la porte de Bâb essor.
- ✓ Cette rue constitue un centre linéaire ponctué par les équipements structurant la ville comme la mairie, la mosquée , et musée de ketoma et une place de la république . Plus d'un caractère résidentiel avec affectation du RDC au commerce, avec des façades alignés d'un gabarit allant du R+3 et R+4



**Figure 3-56 :** Rue Amir Abdelkader  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-57 :** la voie est alignée par des équipements  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-58 :** coupe sur la rue  
**Source :** fait par l'auteur

### III.5.1 .3-2-Le parcours de dédoublement : Abdelhamid Benbadis :

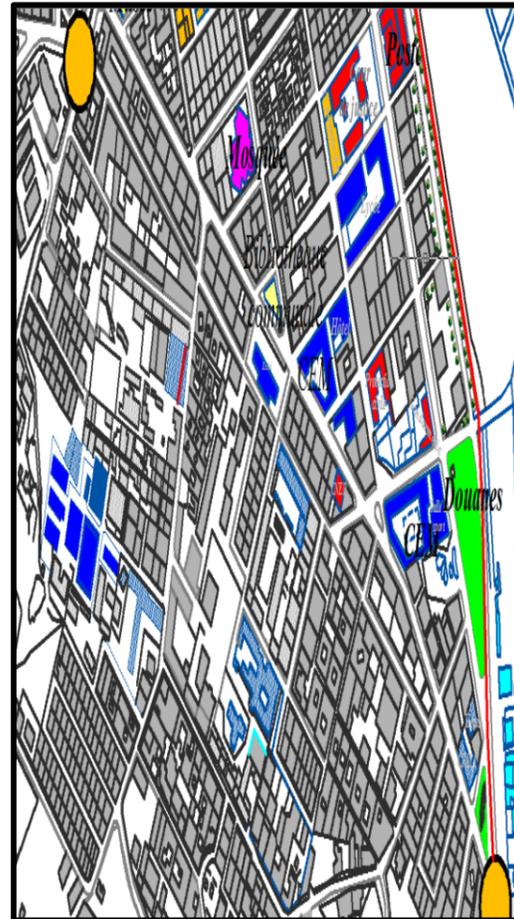
- ✓ C'est un parcours assurant la liaison entre le centre ville de Jijel et les nouvelles centralités à l'origine dans la période coloniale c'est l'ancien rempart de la ville qui donne la limite à la plaine du côté sud –OUEST .
- ✓ Sur le plan dimensionnel ,c'est une voie importante logue la ville environ 800 m et elle est d'une largeur de 9m et engorgée entre 2 Nœuds importants .
- ✓ Cette rue constitue un centre linéaire ponctué par l'équipement éducatif et culturel. Plus d'un caractère résidentiel avec affectation du RDC au commerce, avec des façades aligné d'un gabarit allant du R+3 et R+4 .



**Figure 3-61:** b.abdelhamid benbadis  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-60 :** la voie est alignée par des équipements  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-59 :** La Carte qui montre le parcours de dédoublement  
**Source :** font carte de PDAU traité par l'auteur.

### III.5.1 .3-3Les parcours de liaison à l'échelle du quartier :

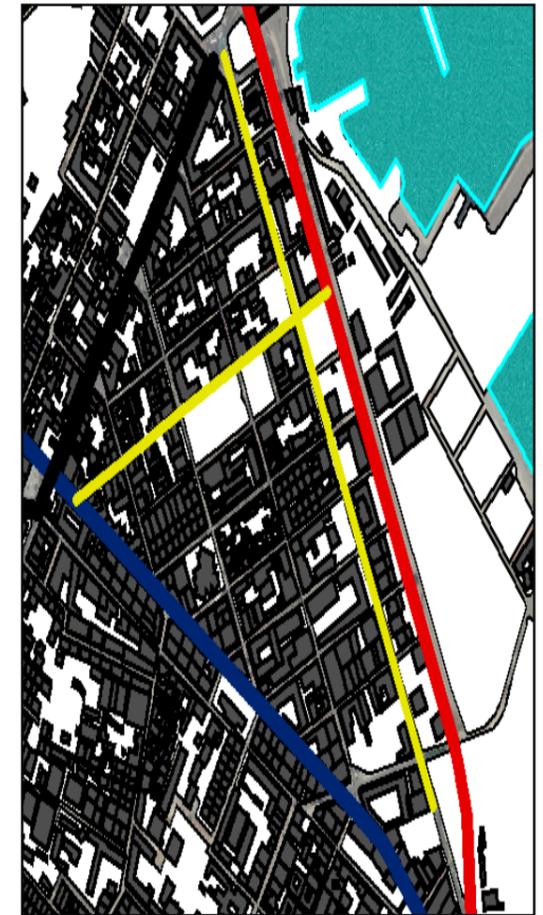
- ✓ Sont des parcours acquit une importance de part du rôle qui jouaient dans la structure urbaine du centre et de permettre une bonne distribution des entités Celles-ci s'articulent avec les 2 parcours structurants
- ✓ Sur le plan dimensionnel, c'est des voies étroite 6m de largeur il porte la place de l'ancienne église et le marché et des équipements éducatifs et administratifs ..... Etc. Plus de caractère résidentiel plus l'affectation du commerce au RDC avec des façades aligné sur les voies d'un gabarit r+1 et r+3 et r+4.



**Figure 3-64** Rue didouche Mourad  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-63 :** la voie est alignée par des équipements  
**Source :** photo prise par l'auteur



**Figure 3-62 :** La Carte qui montre le parcours de liaison  
**Source :** font carte de PDAU traité par l'auteur.

### III.5.1.4 -les places publiques :

La place est un lieu public, ouvert, entouré de bâtiments publics, c'est le second élément important de la structure urbaine, s'est un espace aéré ou convergent plusieurs voies et offrent ainsi des perspectives. Selon Mr H.Ougouadfel « les places sont les moments de respiration de la ville ». La structure et le rythme des places permettent la structuration de la ville.  
« Parler de place dans la ville; c'est parler de l'exceptionnel »<sup>1</sup>

<sup>1</sup> P.PANERAI «le temps de la ville, l'économie résonnée des tracés urbains».Ecole d'architecture de Versailles 1988.



Echelle 1/10000

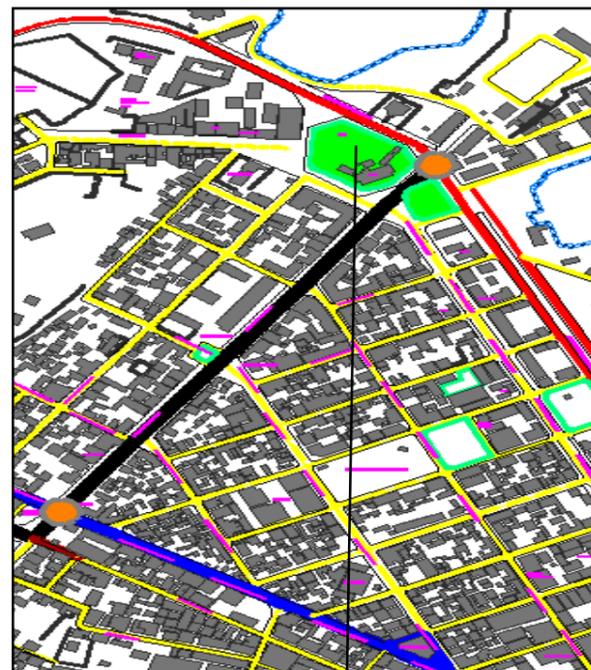
**Figure 3-65 :** La Carte qui montre les places publique.  
**Source :** font carte de PDAU traité par l'auteur.

- ✓ Le centre ville de Jijel qui contient 3 places importants à l'échelle de la ville (place de république avec la place de et la mairie la 2 ème place c'est la place baba Aroudj ) et la place khemstti . Et 2 jardins et une placette d'ancienne église à l'échelle du quartier.

- Légende:**
- ✓ A l'échelle de la ville :
    - 1 Place de la république
    - 2 Place de baba Aroudj
    - Les places de la partie centrale
  - 3 A l'échelle du quartier :
    - Les jardins.
    - Les placettes

**III.5.1.4-1-Place de la république:**

- ❑ La place de la république est située à proximité d'un nœud important : le giratoire de la mairies a le croisement de 2 parcours importants structurant la ville.
- ❑ Elle matérialise l'accès au vieux port et a l'entrée de la caserne la vieille ville et se caractérise par ses mouvements de circulation, sa fréquentation par le public.
- ❑ La place est divisée en deux parties par l'axe de Amir Abdelkader Ces deux parties sont de formes différentes régulier.
- ❑ Cette place possède quatre parois, celle de l'est d'un caractère purement public par la présence de l' Apc et la banque . Les parois ouest ponctuées par des activités commerciales,. Au sud par des habitations et enfin la paroi nord qui est un balcon sur la mer et qui offre une vue exceptionnelle sur le port et a l'entrée de la vieille ville la citadelle.
- ❑ Son confort climatique assuré par les grands arbres qui y sont plantés, et surtout la statue du pêcheur placée au



**Figure 3-66 :** La carte de la place de république e par rapport au centre ville.  
**Source :** PDAU traité par l'auteur



**Figure 3-67 :** La carte de la place de république  
**Source :** PDAU traité par l'auteur.



**Figure 3-68 :** la place de république .



**Figure 3-69 :** le statut de pêcheur dans la place.

**III.5.1.4-2-Les places de la partie centrale :**

La place Abane Ramadan et la place Khemstti sont situées sur une même ligne dite d'animation vu la concentration des équipements publics et les activités commerciales à ce niveau. Elles présentent une certaine vitalité spécialement durant la période estivale.

**1- La place de l'église :**

La volonté de la domination culturelle et culturelle pendant l'époque coloniale se dévoilait à travers l'édification de l'église, par son gigantisme relatif, par le site de son implantation, par la richesse de ses matériaux. Son clocher et son horloge constituait un point d'appel en mémé temps un point de repère fort à l'échelle de la ville.

Après la démolition de l'église en 1990, cette place a perdu progressivement ses valeurs patrimoniale et symbolique. Devenue un lieu fréquenté par la gent, des marchés parallèles sont souvent pratiqués.

**2- place khemsstti :** cette place constituai de lieux de rencontre, de loisir et de détente pour toutes les tranches de la population citadine, Aujourd'hui, elles connaissent une dégradation certaine et un dépeuplement réduisant considérablement leur rôle indéniable dans l'animation de la ville notamment suite à la césure qui s'est produite entre la mer et le centre ville.



**Figure 3-73 :** la place de l'église.



**Figure 3-72 :** la place frond de mer



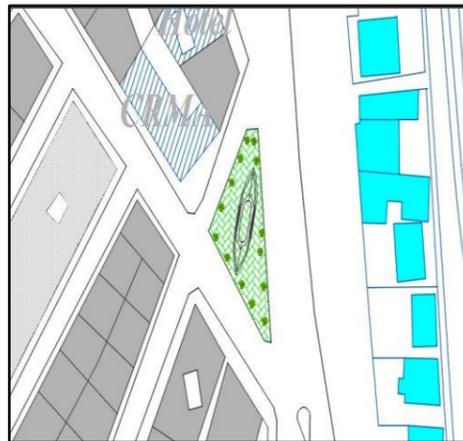
**Figure 3-70 :** La carte de les place de rla partie centrale e par rapport au centre ville.  
**Source :** PDAU traité par l'auteur



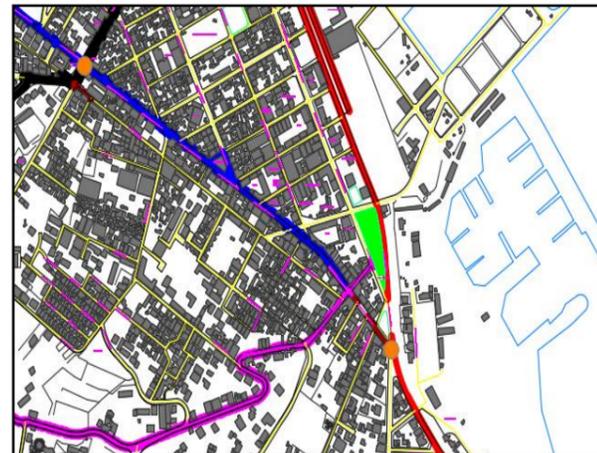
**Figure 3-71 :** La carte de la place de du partie centrale  
**Source :** PDAU traité par l'auteur

**III.5.1. 4-3 -Place de baba Aroudj :**

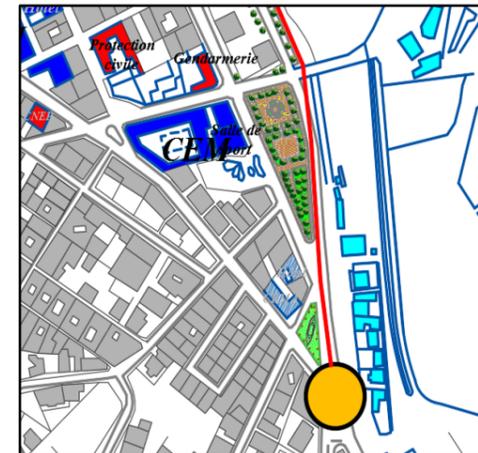
- ❑ La place Baba Aroudj est située à proximité d'un carrefour important à l'Est du centre-ville à l'ancienne porte de est comprise entre la mer du côté nord et la RN 43 du côté sud , lui attribue un rôle important dans la structure urbaine . qu'elle présente une belle perspective.
- ❑ Elle porte des équipement importants comme hôtel de la ville et le nouveau port de pêche.
- ❑ cette place est ponctuée par le statue de baba Aroudj.



**Figure 3-74 :** La carte de la place de baba aroudj  
**Source :** PDAU traité par l'auteur.



**Figure 75:** La carte montre la place de baba aroudj et le jardin d'horloge par rapport le centre ville.  
**Source :** PDAU traité par l'auteur.



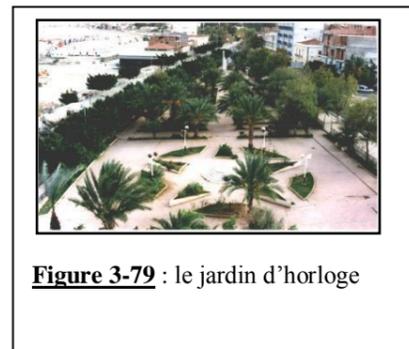
**Figure 3-76 :** La carte le jardin de l'horloge solaire.  
**Source :** PDAU traité par l'auteur.



**Figure 3-77:** le bateau de baba aroudj.



**Figure 3-78 :** la place de république.



**Figure 3-79 :** le jardin d'horloge



**Figure 3-80 :** le jardin d'horloge

**III.5.1.5-les équipements :**

Un équipement est un ensemble de biens appartenant à des organismes et institutions, public ou/et privés fixes ou mobiles, destinés à permettre l'exercice d'une activité ou d'une fonction. Dans la carte ci-dessous on a représenté les équipement et édifices importants.

On remarque dans ce site la prédominance d'éléments permettant d'établir plusieurs repères dans toute la ville. En plus de la valeur ajoutée grâce à la présence de quartiers ou se trouvent des équipements de grande envergure qu'on peut deviser en :

**III.5.1.4.4-Le jardin de l'Horloge**

**Solaire :**

Le Jardin est situé à proximité de la place Baba Aroudj, la densité de fréquentation dans cette place est faible bien qu'elle présente de nombreuses potentialités: situation en croisement de deux boulevards (Hocine Rouibah et 1er Novembre 1954), vue panoramique sur la mer et le port...etc. Constituant une centralité intéressante, ce jardin mériterait un traitement adéquat pour sa mise en valeur et sa pratique davantage par le public. 2-Les placettes à l'échelle du quartier se sont situés à l'intérieur du centre ville

A l'échelle de la ville :



**Figure 3-82** : la mairie



**Figure 3-83** : La Mosquée al kebir



**Figure 3-84** : la bibliothèque communale



**Figure 3-85** : la grande poste

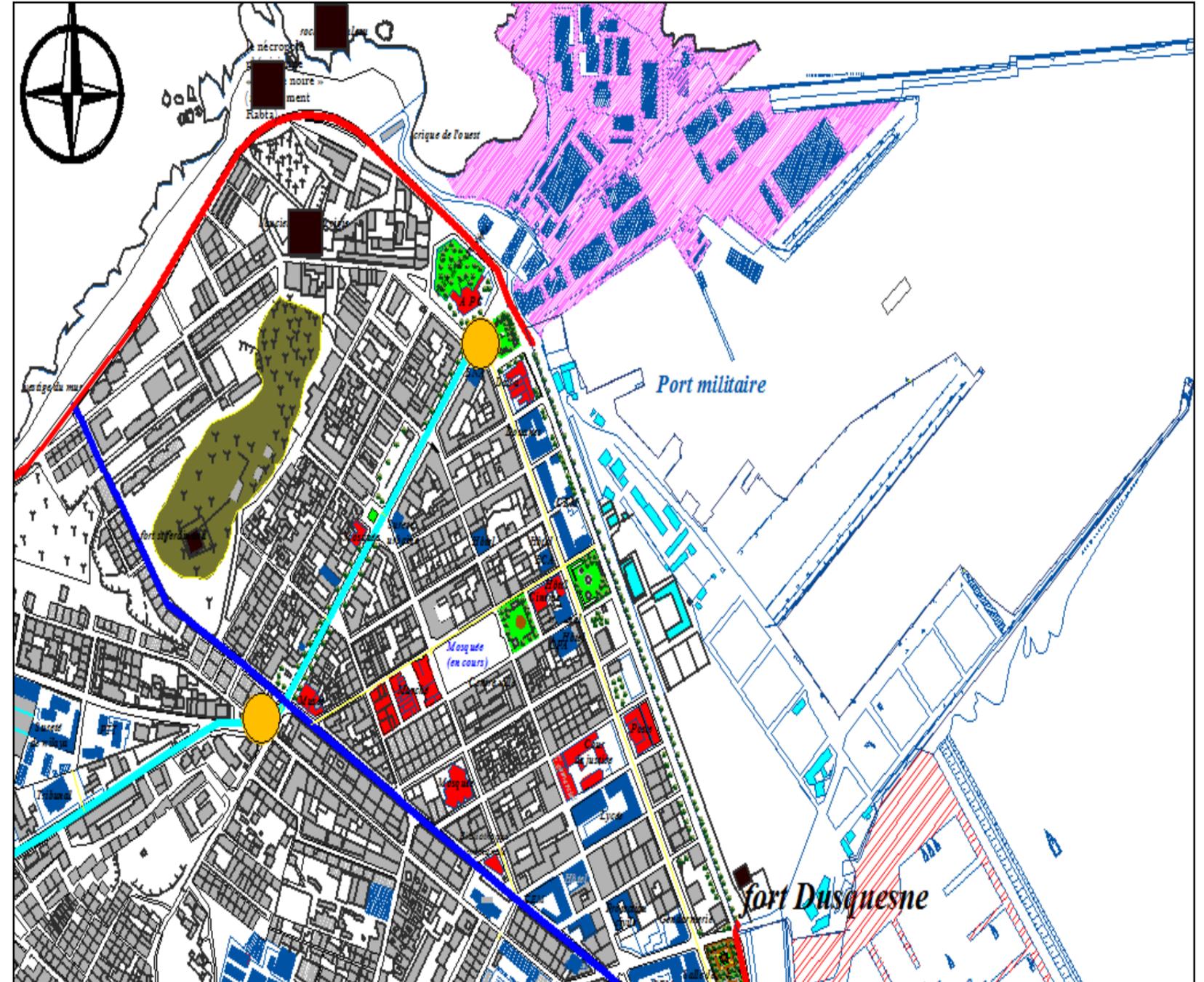
A l'échelle du quartier :



**Figure 3-86**: l'ancien marché.



**Figure 3-87** : hôtel mezghitane



**Figure 3-81** : la carte des équipements

**Source** : PDAU traité par l'auteur.

**Légende** : les équipements

### III.5.1.6-Logique de découpage des îlots:

« L'îlot s'impose d'abord comme le résultat d'un découpage, d'une lecture, si l'îlot urbain traditionnel se présente comme l'ensemble des parcelles délimitées par des rues Isolées, et se caractérisent par la continuité de son épiderme et l'opposition de ses faces, l'îlot est un groupement de bâtiments organisés selon une logique déterminée, assurant à chaque espace un statut reconnu par la pratique ».<sup>2</sup>

#### III.5.1.6.1.La trame urbaine :

Il se caractérise par ses limites qui sont déterminées par les rues ; sa géométrie qui est la Conséquence du tracé des rues et enfin la typologie qui détermine son caractère.

Le centre colonial présente une production urbanistique en damier (formant des îlots de dimensions presque semblable), il est caractérisé par une trame orthogonale régulier (un système de rues orthogonale) circonscrite dans une assiette de forme triangulaire (épousant la forme de la plaine) elle est structurée par trois grands avenues qui représentent les axes principaux du centre coloniale dont leurs intersections forme des espaces carrefours.

#### III.5.1.6.2.Les îlots :

Le tracé de la ville est élaboré selon une géométrie orthogonale, les îlots dans leur majorité présentent des formes régulières, se sont des îlots identiques ayant l'une des quatre (04) forme suivante :

✓ **Îlots rectangulaires :**

Ce sont les îlots les plus dominants et sont généralement identiques et de mêmes dimensions

✓ **Îlots trapézoïdaux :**

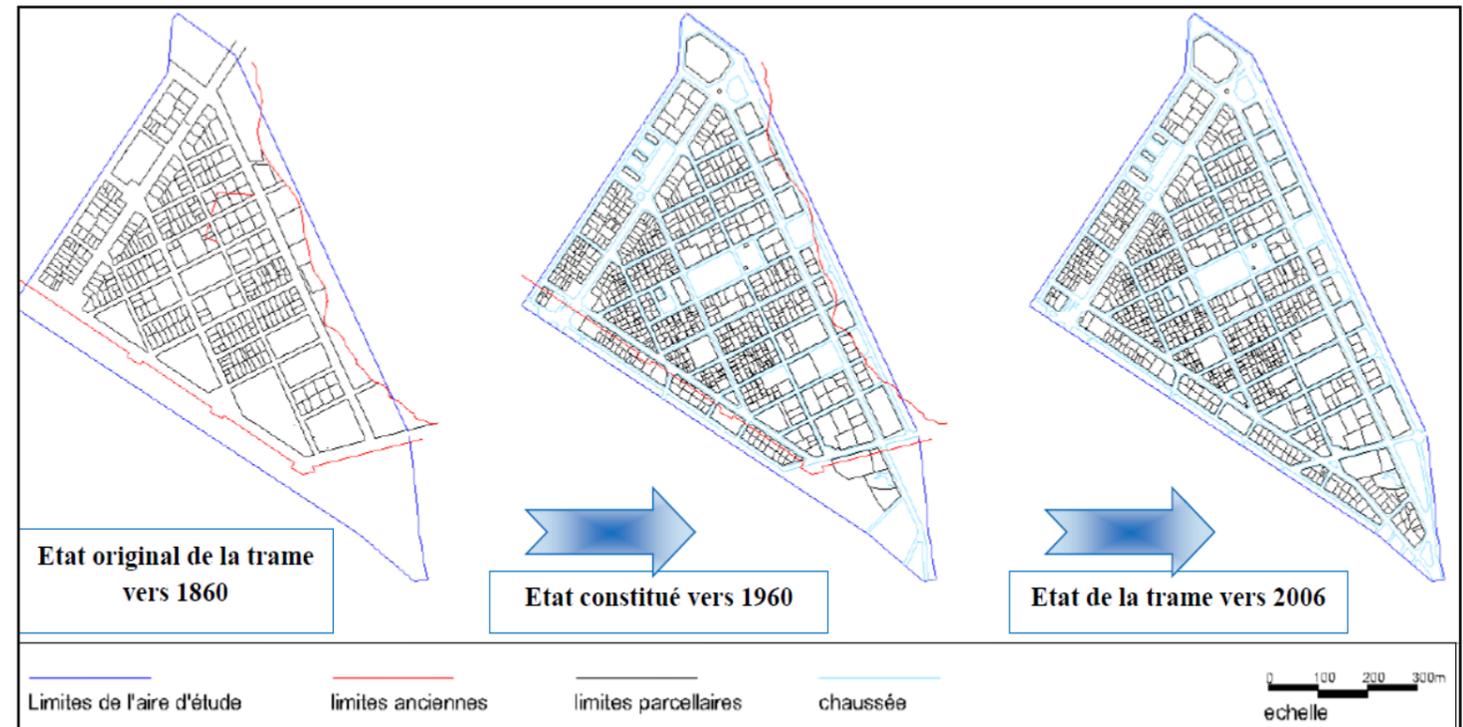
De par leur forme brisée, ces îlots créent de petits noeuds et des séquences intéressantes dans la rue.

✓ **Îlots linéaires :**

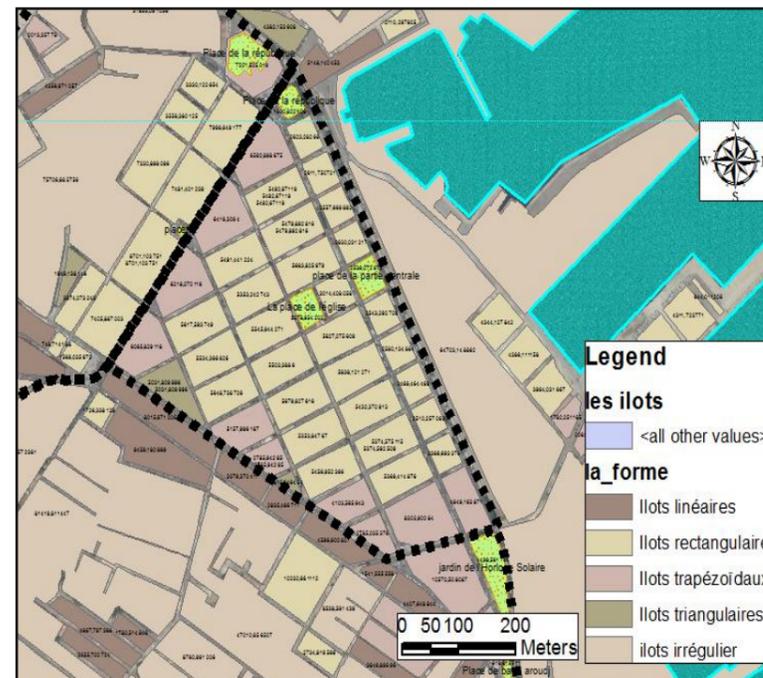
Les îlots de forme linéaire marquent l'une des limites intra-muros de la ville coloniale

✓ **Îlots triangulaires :**

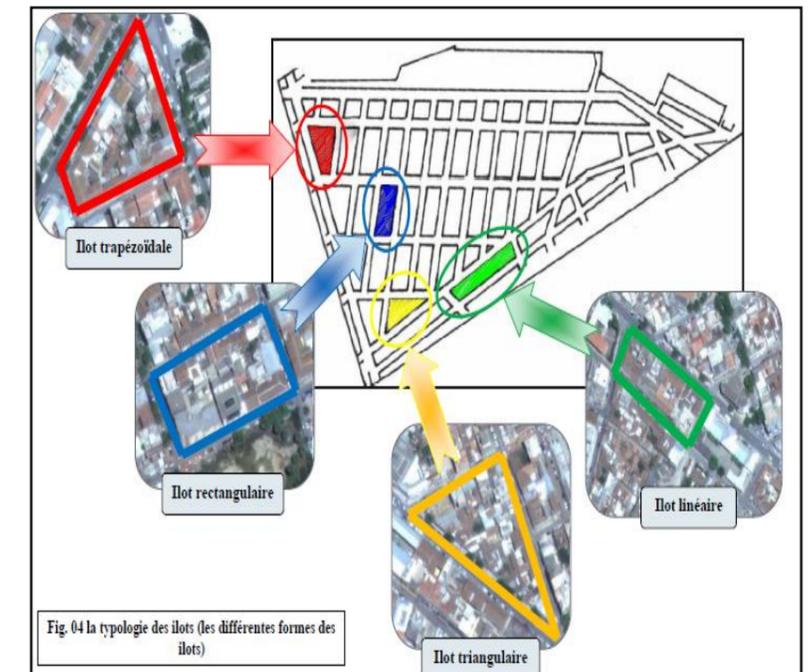
On relève deux îlots de forme triangulaire situés au niveau de l'avenue Abdelhamid Ben Badis. Le premier est occupé par l'habitat et le second par un équipement structurant : la bibliothèque communale.



**Figure 3-89:** l'évolution de la trame du triangle historique  
**Source :** les cartes historiques traitées par l'auteur.



**Figure 3-90 :** Carte de découpage des îlots  
**Source :** PDAU de Jijel traité par l'auteur..



**Figure 3-91 :** la typologie des îlots (les différentes formes des îlots)  
**Source :** PDAU de Jijel traité par l'auteur..

<sup>2</sup> Philippe Panerai in « les formes urbaines, de l'îlot à la barre » Ed DUNOD 19.

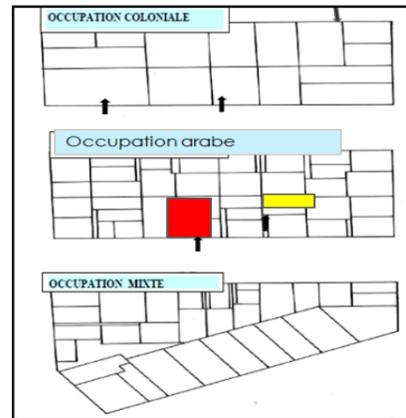
### III.5.2. LECTURE TYPOLOGIQUE DU CADRE BATI :

La typologie est une étude qui s'intéresse à l'analyse des variations et des mutations de l'habitat à travers le temps, il s'agit d'une classification typologique qui définit le processus de formation et de transformation du type.

#### III.5.2. 1-Etude du parcellaire:

Le centre ANCIEN Doté d'un cadre bâti hétérogène, est occupé d'une manière favorisant la ségrégation sociale

- -Le parcellaire occupé par l'habitat colonial occupe de grandes parcelles juxtaposées le long des voies. L'accès aux constructions se fait directement par la rue.
- -Le parcellaire occupé par l'habitat traditionnelle occupe de petites parcelles dont certaines s'alignent le long de la voie et d'autres s'organisent à l'intérieur de l'îlot, ce qui rend l'organisation dans l'îlot plus complexe. Les accès aux constructions se font généralement par le biais d'une impasse (Skif).

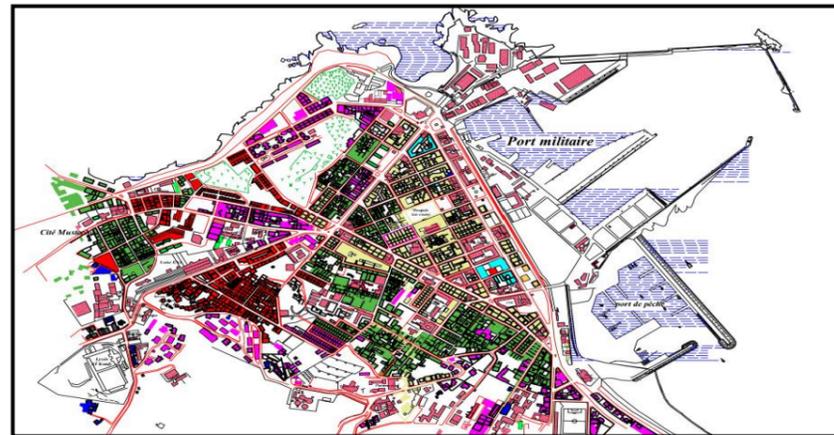


**Figure 3-92** : schéma des différents parcellaires du centre ancien.  
**Source** : plan de cadastre

#### III.5.2. 2-Typologie de bâti:

On retrouve à Jijel 3 différentes typologies du bâti :

- Habitats traditionnels
- Habitats colonial.
- Habitat moderne (les grands ensembles).



**Figure 3-93** : Plan montrant la typologie du cadre bâti.  
**Source** : plan d'occupation de sol traité par l'auteur

**Légende**

- Habitat individuel traditionnelle.
- Habitat individuel colonial
- Habitat collectif colonial
- Habitat collectif colonial a coursive

- Habitat collectif colonial (HLM).
- Habitat individuel récent.
- Habitat collectif récent

#### III.5.2. 2-1-L'habitat traditionnel :

Ce type d'habitat occupe de petites parcelles où l'accès se fait soit par la rue qui limite l'îlot soit par des impasses, cas des parcelles enclavées.

Les constructions sont en général à un seul niveau. Elles se caractérisent par une organisation introvertie des espaces autour d'une cour centrale. Les façades extérieures sont aveugles avec un aspect architectural pauvre à caractère rural.



**Figure 3-94**: Habitat traditionnelle : un aspect architectural simple et austère.  
**Source** : photo prise par l'auteur.

#### III.5.2. 2.2-L'habitat individuel colonial :

Ce type d'habitat est le plus dominant. Il occupe de grandes parcelles sur rue. Les constructions se présentent en un logement d'un ou deux niveaux. Il est caractérisé par une organisation extravertie des espaces, l'ornementation des façades, la toiture en pente et la présence d'une cour à l'arrière façade ou des jardins latéraux.



**Figure 3-95**: Habitat colonial individuel : Une architecture caractéristique  
**Source** : photo prise par l'auteur.

#### III.5.2. 2.3-L'habitat collectif colonial :

- ✓ immeuble de rapport : C'est une disposition de logements aux étages supérieurs avec affectation des rez-de-chaussée pour les commerces et les services.
- ✓ Immeuble a coursive : C'est une forme d'habitat avec une organisation des logement autour d'une cour collective généralement avec deux niveaux. Le rez-de-chaussée étant affecté à l'activité.
- ✓ Forme HLM : C'est la forme d'habitat collectif la plus moderne Une habitation à loyer modéré est représentée par deux exemples localisés au niveau de l'avenue du 1er novembre et l'autre au niveau de l'avenue Emir Abdelkader.



**Figure 3-96**: Immeuble a coursive nécessitant travaux de rénovation.  
**Source** : photo prise par l'auteur.



**Figure 3-97**: Immeuble HLM d'époque coloniale.  
**Source** : photo prise par l'auteur.



**Figure 3-98**: Constructions récentes : mélange de formes et de styles dans un désordre visuel.  
**Source** : photo prise par l'auteur.

**III.5.2. 2.4- L'habitat individuel récent :**

Ce type d'habitat regroupe les constructions récentes réalisées soit dans le cadre des rénovations ponctuelles de constructions vétustes, soit des constructions réalisées sur des parcelles libres. Elles se caractérisent par un aspect architectural sans références culturelles, créant une rupture avec le bâti existant.

**III.5.2. 2.5. L'habitat collectif récent :**

Le collectif récent correspond à cet immeuble d'habitat promotionnel sur huit niveaux. Le rez-de-chaussée de cet immeuble est réservé aux commerces et les étages supérieurs aux logements.



**Figure 3-99:** Constructions récentes : mélange de formes et de styles dans un désordre visuel.  
**Source :** photo prise par l'auteur.



**Figure 3-100** Immeuble collectif sans rapport avec son environnement.  
**Source :** photo prise par l'auteur.

Les exemples :

✓ Exemples 01 : **Maison individuel traditionnelle a patio et a étage :**

**1-Situation :**

La maison se trouve au milieu d'ilots c'est une parcelle centrale ; qui se situé au quartier de faubourg .

**2-Traitements de façade :**

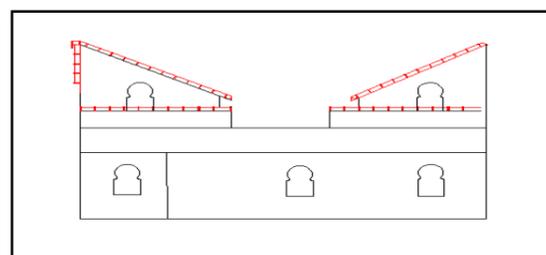
les façades ne présentent pas une grande variété, elles sont dotées des petites ouvertures en arc , pour un minimum d'éclairage et d'aération , et une petite porte , Elle s'aligne à la rue et s'établit sur deux niveaux La terrasse et couverte en tuile.

**3-Affectation des espaces :**

**Le premier niveau :**

L'entrée de la maison se trouve sur la rue, une ouverture très basse qui donne accès à une squifa plus basse que le niveau de la rue.

Parcours: impasse (espace public) Squifa Cour (privé).



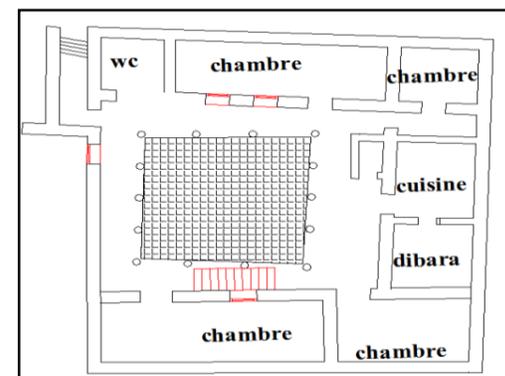
**Figure 3-101 :** la façade d'une maison arabe a patio  
**Source :** fait par l'auteur

Leur organisation se fait par une hiérarchie bien définie.

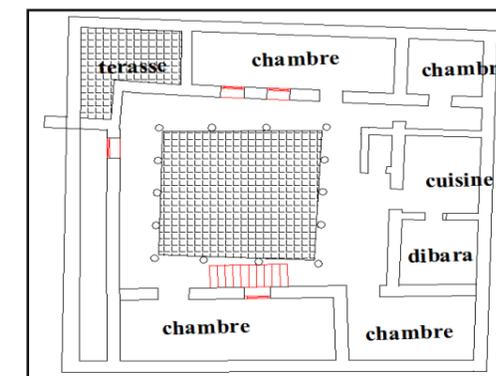
Wast Eddar est une cour rectangulaire entourée de galeries qui dessert les pièces éclairées par des ouvertures donnant sur la cour.

**Le deuxième niveau :**

La galerie est remplacée par un couloir périphérique qui dessert les chambres qui possèdent des fenêtres qui donnent sur la cour. La terrasse est couverte en tuile.



**Figure 3-102 :** relevé d'une maison arabe a patio (RDC)  
**Source :** relevé fait par l'auteur.



**Figure 3-103 :** relevé d'une maison arabe a patio (R+1)  
**Source :** relevé fait par l'auteur.

**Exemple 1 : immeuble de rapport :**

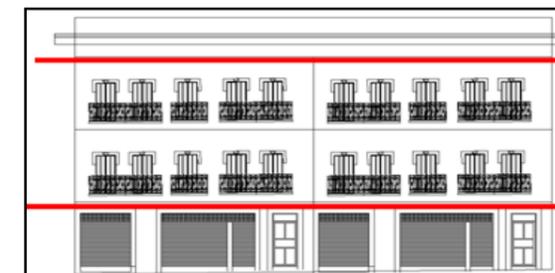
**1-Situation :** Le bâtiment se situé dans le centre ville il est limité par:

- la rue Emir Abdelkader
- La rue Dekhli Mokhtar .

**2-Traitements de façade :**

Les façades sont généralement constituées de trois parties :

- Un Soubassement (RDC en double hauteur) consacré aux commerces ;
- Un corps (De trois étages) occupé par des logements ;
- Un couronnement qui se manifeste en terrasse ou toiture en tuile.



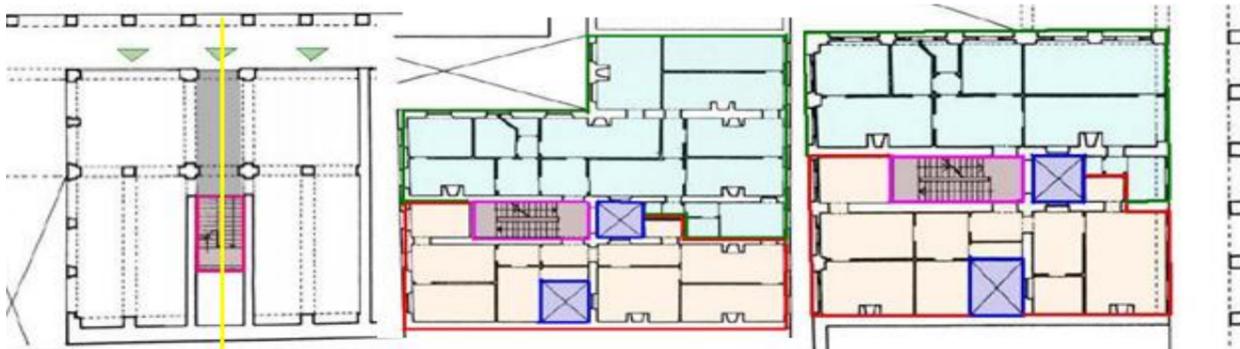
**Figure 3-104 :** la façade d'un immeuble par rapport.  
**Source :** fait par l'auteur

**3-Affectation des espaces :**

Le centre est composé d'une cage d'escaliers, les deux appartements bénéficient d'un puits de lumière chacun.

Les espaces jour « salon et salle à manger » sont orientés au sud

Les chambres et les espaces de services sont orientés vers le côté nord .



**Figure 3-105 :** relevé d'une maison immeuble de rapport RDC  
**Source :** relevé fait par l'auteur.

**Figure 3-106 :** relevé d'une maison immeuble de rapport r+1  
**Source :** relevé fait par l'auteur.

**Figure 3-107 :** relevé d'une maison immeuble de rapport R+2  
**Source :** relevé fait par l'auteur.

✓ **Exemple :**

**1-Situation :**

La maison se trouve dans une parcelle d'angle Se situé dans le centre ville Il est limité par :

- la rue colonel Lotfi .-le boulevard Abdelhamid benbadis .

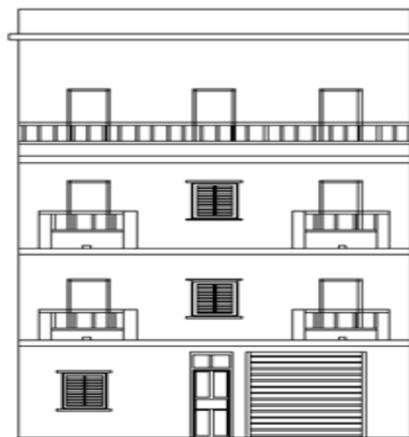
Réalisées sur des parcelles libres (non occupées). Elles se caractérisent par un aspect architectural monotone.

**2-Traitements de façade :**

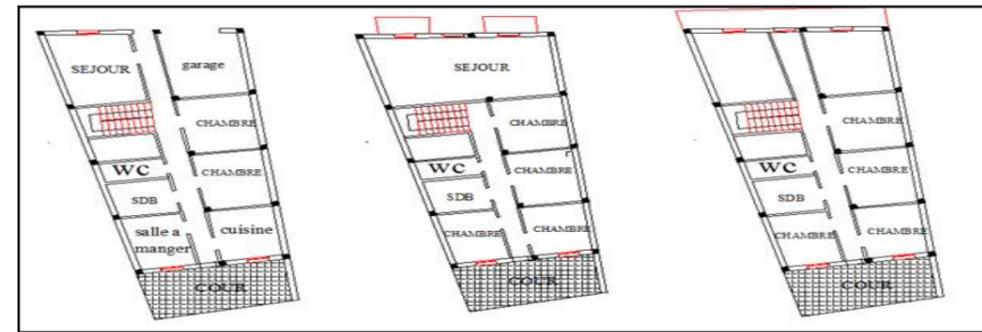
- -façade libre.
- -utilisation du béton armé, verre
- -la forme exprime la fonction.
- l'effet de volume.
- -marquées par une toiture plate utilisée comme terrasse.

**3-Affectation des espaces :**

L'entrée de la maison se trouve sur la rue; Leur organisation se fait par une hiérarchie bien définie par un couloir qui dessert les espaces, l'articulation entre les 3 niveaux par une circulation horizontale a partir d'escalier a 2 volé.



**Figure 3-108 :** la façade d'une maison individuelle récente.  
**Source :** fait par l'auteur



**Figure 3-109 :** relevé d'une maison récente  
**Source :** relevé fait par l'auteur.

**III.5.2. 2.6. Typologies d'un équipement :**

**1-Situation :**

Le bâtiment est marqué par les nœuds de la mairie à l'intersection de 2 parcours importants :

- ✓ Rue Emir Abdelkader.
- ✓ Rue ruibah Hocine.

La mairie donne sur une place importante ; Elle matérialise l'accès au vieux port et à l'entrée de la caserne la vieille ville et se caractérise par ses mouvements de circulation, sa fréquentation par le public.

La mairie, est implantée dans un lieu stratégique mettant en relief une histoire urbaine chargée d'évènements importants le processus de formation et de transformation de la ville. t sa situation en milieu urbain fortement consolidée par sa proximité de la mer. Ce geste esthétique repose sur une scénographie architecturale et urbaine, elle confère à Jijel une image de marque.

**2-Traitement de façade :**

- les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- des bandeaux qui marquent la division de la façade.
- -en haut la corniche franche.
- -symétrie par rapport à un axe.
- la composition de la façade:" la façade n'est pas une unité" des travées rythmiques groupées.



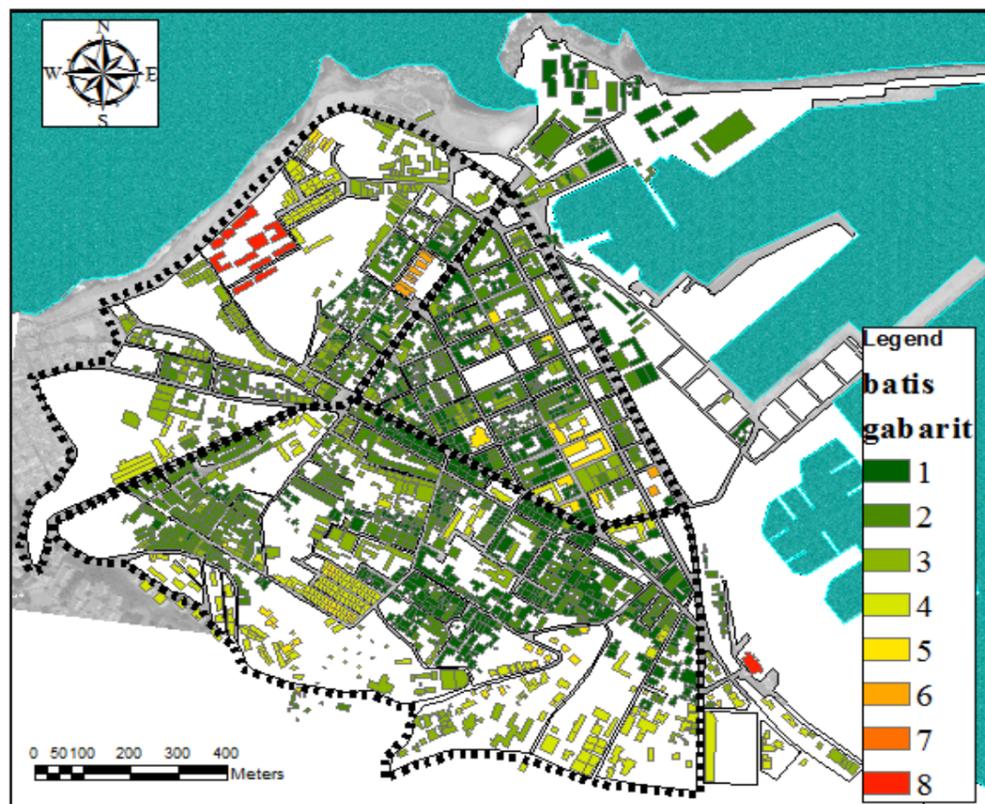
**Figure 3-110:** Carte montrant situation de la mairie .  
**Source :** Google earth traité par l'auteur



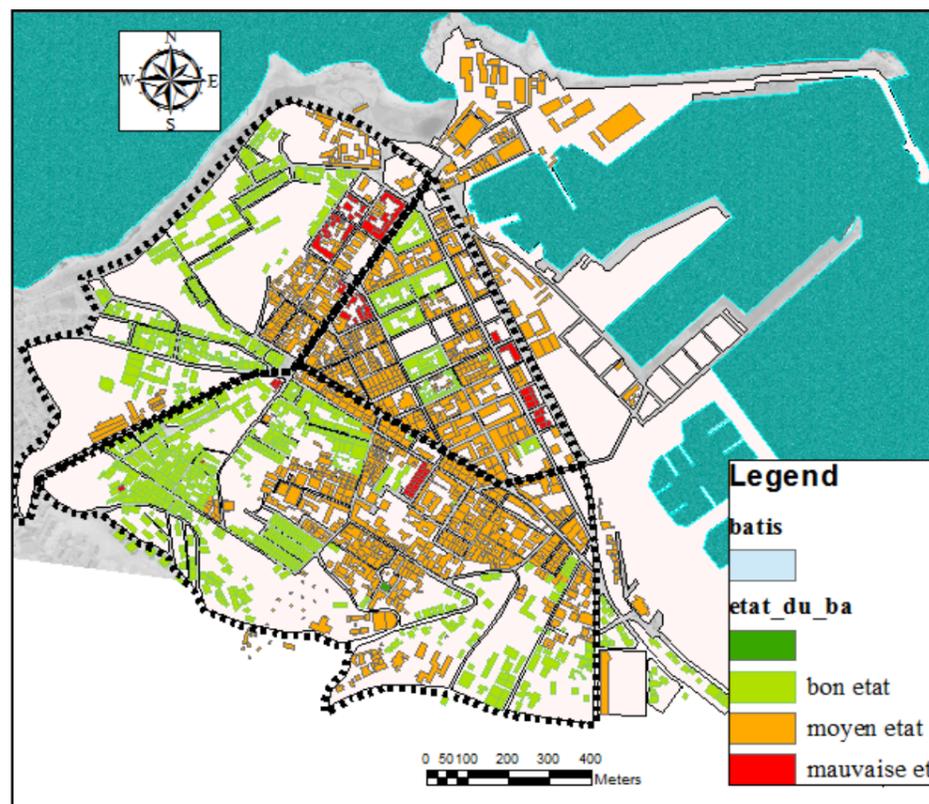
**Figure 3-111 :** la façade de la mairie .  
**Source :** fait par l'auteur

### III.5.2. 2.Gabarit de bâti :

Les gabarits de centre ville de Jijel varient entre R+1et R+7.



**Figure 3-112:** Carte montrant gabarit du bâti  
**Source :** PDAU de Jijel traité par l'auteur..



**Figure 3-113 :** Carte montrant état du bâti.  
**Source :** PDAU de Jijel traité par l'auteur.

Les constructions du centre-ville de Jijel sont Classées en trois catégories.

- Les constructions en bon état : En majorité de date récente
- Les constructions en moyen état : Ces constructions sont relativement vieilles et présentent un aspect extérieur plus au moins dégradé (enduit des revêtements des murs dégradés, fissures non profondes sur les murs).
- Les constructions en mauvais état : Ce sont généralement des constructions anciennes

1/ Au niveau de rue **Emir Abdelkader** : cet axe est constitué d'un ensemble de volumes homogènes, de gabarit variant de R+1 et R+2 formant ainsi un skyline continu.



**Figure 3-114 :** photo montrant le gabarit au niveau de rue Emir Abdelkader  
**Source :** photo prise par l'auteur

2/ Au niveau de boulevard **Hocine Rouïbah** : cet axe est constitué d'un ensemble des villa coloniale, de gabarit variant de RDC et R+1 avec des immeubles de HLM R+5 et des équipement de gabarit variant de R+1 et R+2 , et le skyline de cette façade du front de mer est discontinu.



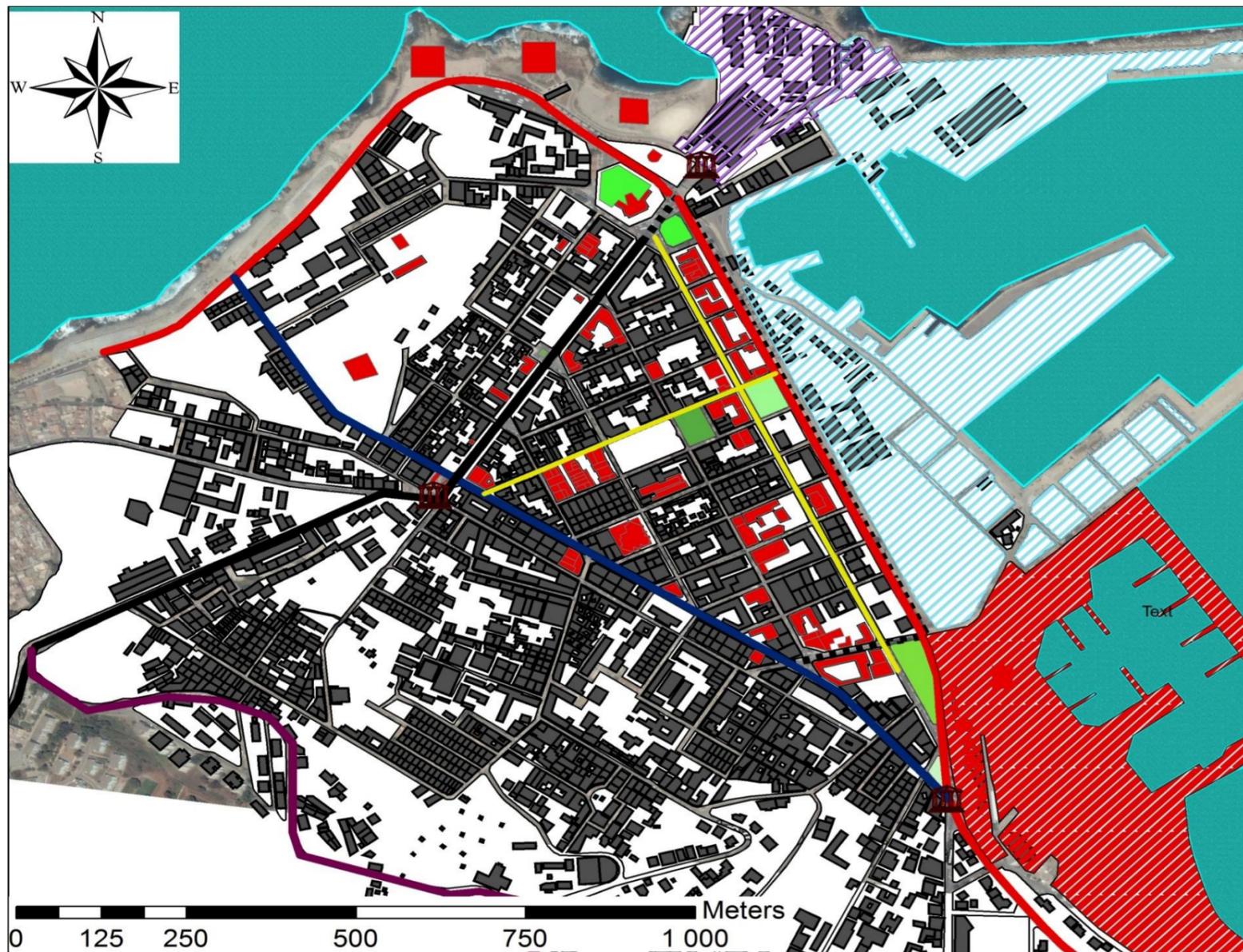
**Figure 3-115 :** photo montrant la gabarit au niveau de b.hocine ruibah  
**Source :** Source : photo prise par l'auteur

3/ Au niveau de boulevard **Abdelhamid Benbadis** : est constitué de volumes moins homogène, et des gabarits différents varient entre (R+1) et (R+7), et le skyline de cette façade est discontinu.



**Figure 3-116:** photo montrant le gabarit au niveau de b.Abdelhamid benbadis.  
**Source :** photo prise par l'auteur

**III.5.3. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE TYPO MORPHOLOGIQUE :**



**Legende**

- La limite de la vieille ville "la citadelle " actuelle la caserne militaire + la muraille
- La limite du noyau historique (le triangle colonial )
- Le vieux port .
- Le nouveau port peche boudis
- monument historique
- les porte
- parcours d'implantation
- Parcours matrice
- parcours de dédoublement
- Parcours de périphérie
- parcours de liaison
- La place de l'église
- Place de la république
- jardin de l'Horloge Solaire
- place de la partie centrale
- placette
- les équipement important de la ville
- les ilots

Après l'analyse urbaine précédente qu'on a fait en touchant plusieurs aspects structurants (limites, portes, places, parcours.....) de la ville on peut constater qu'elle est défini par un plan de structure urbain bien défini qui se caractérisé par :

- L'enceinte délimitant de la ville qu'elle est percé par 3 portes urbaines :
  - ✓ Porte Bâb essor .
  - ✓ porte Bâb Qacentina.
  - ✓ Porte Bâb el-atik .

Les éléments structurant de l'actuelle ville sont d'abord naturel et relèvent de la topographie du site, la forme que prend la vieille ville épouse la fonction du port, les extensions faites pas la suite suivirent la même logique, les quartiers répondent a un tracé plus au moins orthogonale.

La nouvelle ville (en terme courant appelé la haute ville présente une déclivité très nette (qui va jusqu'au piémont de mazghitane et de harratine) par rapport à la basse de la ville .

Le centre colonial présente une production urbanistique en damier (formant des ilots de dimensions presque semblable), il est caractérisé par une trame orthogonale régulier (un système de rues orthogonale) circonscrite dans une assiette de forme triangulaire (épousant la forme de la plaine) elle est structurée par trois grands avenues qui représentent les axes principaux du centre coloniale dont leurs intersections forme des espaces carrefours :

- parcours matrice :Avenue Emir Abdelkader : sépare la ville coloniale de sa partie ouest (cet axe relie la citadelle à djebel Ayouf)
- parcours d'implantation boulevard Hocine Rouïbah : limitrophe au front de mer (l'axe longeant le littoral)
- parcours de déboulement Avenue Abdelhamid Benbadis : sépare la ville coloniale de sa partie sud ouest (faubourg), (l'axe qui donne limite à la plaine du coté sud-ouest) .

La ville a été structuré par les espace publiques tels que les place : place de la mairie et place de la partie centrales et place de baba aroudj .

ou il y a aussi des équipements institutionnels de la ville regroupés au tour de l'espace public majeurs en balcon vers le port.

**Figure 3-117:** schéma de structure urbaine.  
**Source :** Pdau traité par l'auteur .

### III.5.4- Bilan et diagnostic de l'analyse typo morphologique :

Après l'étude et l'analyse de la ville de Jijel nous avons constaté ce qui suit:

#### III.5.4-2-Les problèmes :

Vétusté de l'ancien quartier.  
Habitation en état de dégradation avancée.

Rupture morphologique et typologique entre les différentes entités (traditionnelle et coloniale).  
Discontinuité fonctionnelle entre les différentes parties de la ville qui engendrent une rupture ville/ ville.  
adoption de nouveau mode de construction non adapté au contexte existant

Dégradation de l'ancien chemin(parcours matrice) qui relié la ville avec l'ancien chemin de contre crête.

-Mauvaise exploitation et maque d'articulations entre les espaces publics.  
-une dégradation et même un risque de disparition des espaces publics.  
mauvaise introduction de la notion de l'espace public a travers d'aménagement non adapté au contexte.  
disparition du tracé colonial de la place de l'église .  
cette place a perdu progressivement ses valeurs patrimoniale et symbolique.

Zone centrale en perte d'importance.  
Le marché couvert avec la place : des lieux délabrés .

Délaissement et mauvaise prise en charge des monuments historique

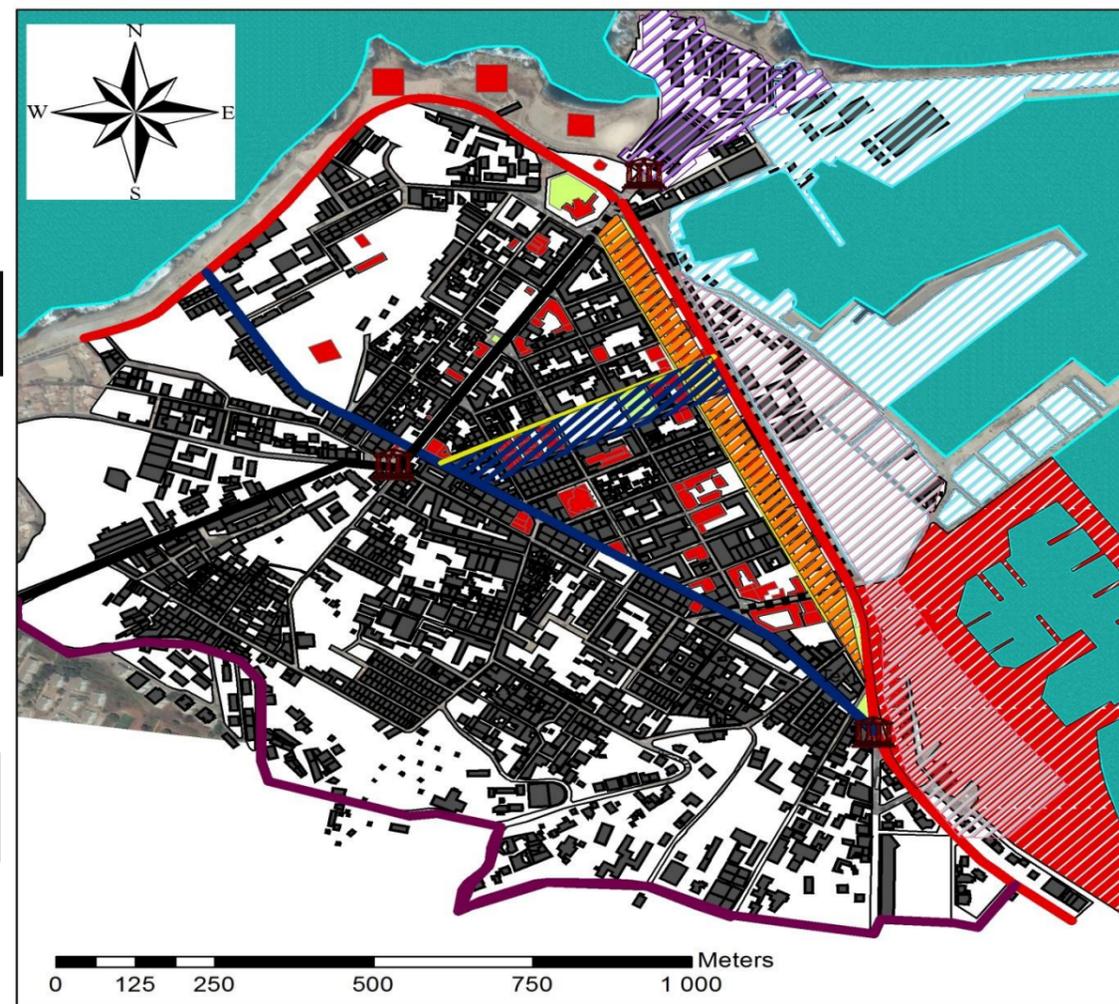
L'existante d'une façade maritime et l'absence des percées visuelle vers la mer a cause de :  
\*une absence de voies perpendiculaire reliant la mer a la ville.  
\* la façade est caractérisée par un mur de clôture.

La vielle ville 'citadelle 'est remarquable par son originalité, sa taille immense, sa forme et sa structure Néanmoins elle a été reconvertie par les français en caserne militaire,, elle a aujourd'hui perdu toute ces fonction cela que le jijlois espérais, cela a engendré son inexploitation Par le public

L'absence du contact entre la ville et le front de mer avec le mur de clôture du port  
L'occupation d'une bonne partie de la bande littorale par la zone portuaire, et les dépôts, hangar ...etc. Ce qui a engendré une rupture entre la ville et la mer.  
L'architecture de la partie front de mer est sommaire avec, d'un côté des baraquements et les aires de dépôt et des hangars et de l'autre côté une structure de zone portuaire.  
Ce tissu fonctionne d'avantage avec la zone industrielle qu'avec la ville. Cette occupation inappropriée des lieux est la cause de la rupture urbaine architecturale et fonctionnelle entre la ville et son front de mer.  
-La rupture ville/port/mer dans cette zone est d'ordre Physique, visuel et fonctionnel.  
-zone portuaire qui ferme la mer à la ville.  
-manque d'activité qui favorise l'articulation entre le port et le centre ville  
-Emprise portuaire mal exploitée.

L'existence de quelques friches au niveau du centre-ville qui sont toujours en attente de récupération.

Le boulevard Hocine Rouibah malgré sa situation en interface ville-port, connaît une animation faible. Il joue beaucoup plus le rôle de rocade Nord, en ralliant Constantine et Skikda à l'Est, à Alger et Bejaia à l'Ouest. Ce boulevard assure d'une façon incommode voire dangereuse ce trafic de transit, surtout lorsqu'il s'agit de gros camions à marchandises.



**Legende**

- La limite de la vielle ville "la citadelle " actuelle la caserne militaire + la muraille
- La limite du noyau historique (le triangle colonial )
- Le vieux port .
- Le nouveau port peche boudis
- monument historique
- les porte
- parcours d'implantation
- Parcours matrice
- parcours de dédoublement
- Parcours de périphérie
- parcours de liaison
- les espaces publics
- les équipement important de la ville
- facade maritime
- Zone centrale en perte
- Zone délaissée

**Figure 3-118:** schéma de bilan et diagnostic de la zone d'étude.  
**Source :** Pdau traité par l'auteur.

### **III.5.4-1-Les potentialités :**

-Des parcours importants menant au site :

la RN N43 un axe routier, d'Est en Ouest, d'importance régionale. Cette route relie Bejaia a Jijel et a Jijel a Skikda .C'est également une voie de liaison touristique de toute la frange côtière de la Wilaya et du Boulevard de front de mer.

-Le centre-ville dispose d'un réseau de voirie bien structuré, composé de trois axes structurants, trois centralités. : \*la rue Abdelhamid benbadis ,\* la Rue Amir Abdelkader, \*et le Boulevard Rouïbah Hocine, ils reliant 03 points ; la mairie, et le statut de Baba Aroudj et la sortie Ouest de la ville. Ces axes regroupent des repères institutionnels importants dans la lecture de la ville (les banques, la mairie, palais de justice...etc).

-cadre bâti: Existence d'un patrimoine architecturale d'une certaine valeur 45% colonial et 30% traditionnelle Ilots et parcelle orienté vers le nord ce qui permet une bonne protection des vents.

-Potentialité paysagère : Un site historique qui contient un ensemble de patrimoine urbain, naturel de grande qualité paysagère.

-L'avantage de se trouver sur une frange maritime, sur toute la longueur du site.

-Les éléments structurant de l'actuelle ville sont d'abord naturel et relèvent de la Topographie du site, et la forme que prend la vieille ville (la citadelle).

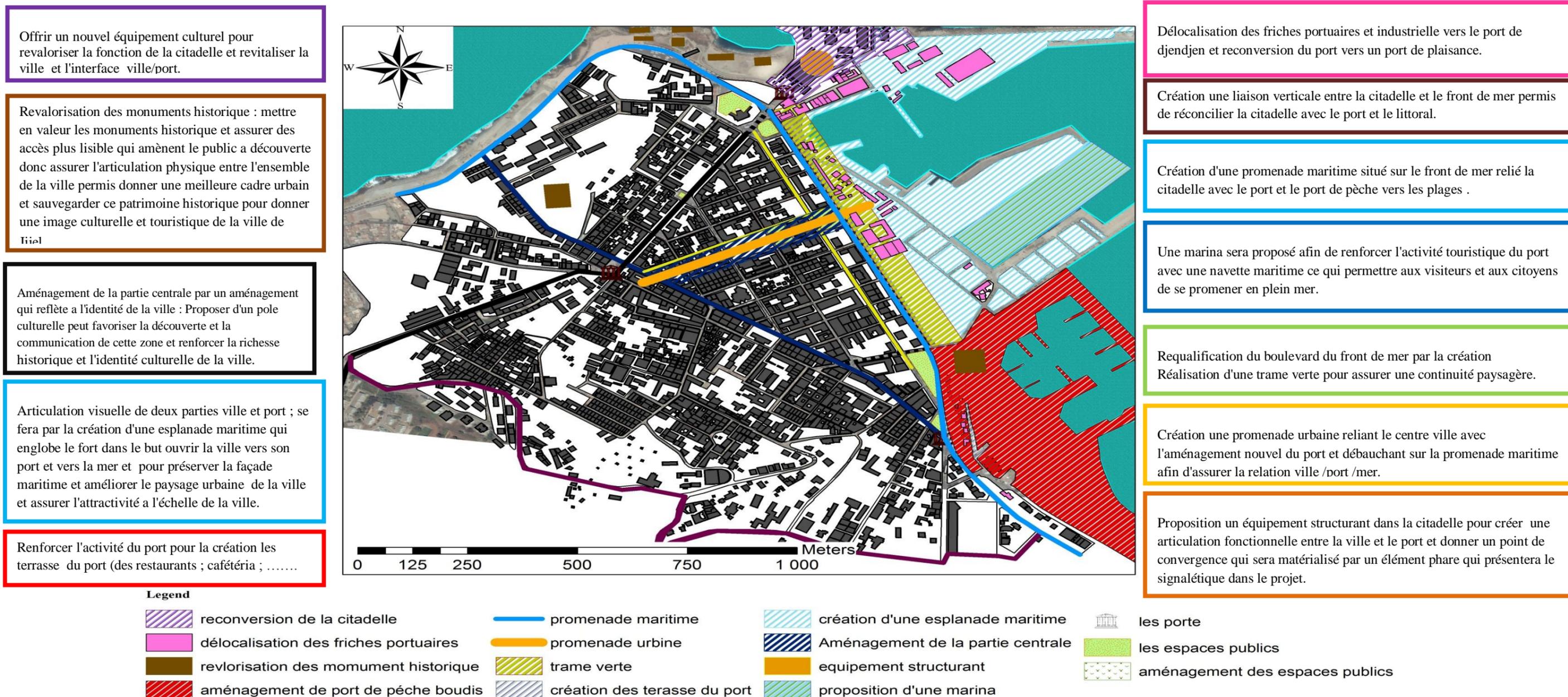
### III.5 L'INTERVENTION URBAINE :

#### III.5.1.Partie A : Le projet urbain :

##### III.5.1-1- Introduction :

Dans cette phase nous montrons les résultats aux quels nous avons abouti, après notre analyse du centre ancien de jijel comme réponse à la problématique établie. Ainsi nous pourrons réaliser notre projet en assurant une continuité structurelle avec la ville afin d'éviter toutes rupture et enclavement et donner une cohérence et une homogénéité à l'ensemble dans l'échelle.

##### III.5.1.2- schéma d'aménagement.



Offrir un nouvel équipement culturel pour revaloriser la fonction de la citadelle et revitaliser la ville et l'interface ville/port.

Revalorisation des monuments historique : mettre en valeur les monuments historique et assurer des accès plus lisible qui amènent le public a découverte donc assurer l'articulation physique entre l'ensemble de la ville permis donner une meilleure cadre urbain et sauvegarder ce patrimoine historique pour donner une image culturelle et touristique de la ville de Jijel

Aménagement de la partie centrale par un aménagement qui reflète a l'identité de la ville : Proposer d'un pole culturelle peut favoriser la découverte et la communication de cette zone et renforcer la richesse historique et l'identité culturelle de la ville.

Articulation visuelle de deux parties ville et port ; se fera par la création d'une esplanade maritime qui englobe le fort dans le but ouvrir la ville vers son port et vers la mer et pour préserver la façade maritime et améliorer le paysage urbaine de la ville et assurer l'attractivité a l'échelle de la ville.

Renforcer l'activité du port pour la création les terrasse du port (des restaurants ; cafétéria ; .....)

Délocalisation des friches portuaires et industrielle vers le port de djendjen et reconversion du port vers un port de plaisance.

Création une liaison verticale entre la citadelle et le front de mer permis de réconcilier la citadelle avec le port et le littoral.

Création d'une promenade maritime situé sur le front de mer relié la citadelle avec le port et le port de pêche vers les plages .

Une marina sera proposé afin de renforcer l'activité touristique du port avec une navette maritime ce qui permettre aux visiteurs et aux citoyens de se promener en plein mer.

Requalification du boulevard du front de mer par la création Réalisation d'une trame verte pour assurer une continuité paysagère.

Création une promenade urbaine reliant le centre ville avec l'aménagement nouvel du port et débouchant sur la promenade maritime afin d'assurer la relation ville /port /mer.

Proposition un équipement structurant dans la citadelle pour créer une articulation fonctionnelle entre la ville et le port et donner un point de convergence qui sera matérialisé par un élément phare qui présentera le signalétique dans le projet.

**Legend**

- reconversion de la citadelle
- promenade maritime
- création d'une esplanade maritime
- les porte
- délocalisation des friches portuaires
- promenade urbaine
- Aménagement de la partie centrale
- les espaces publics
- revalorisation des monument historique
- trame verte
- équipement structurant
- aménagement des espaces publics
- aménagement de port de pêche boudis
- création des terrasse du port
- proposition d'une marina

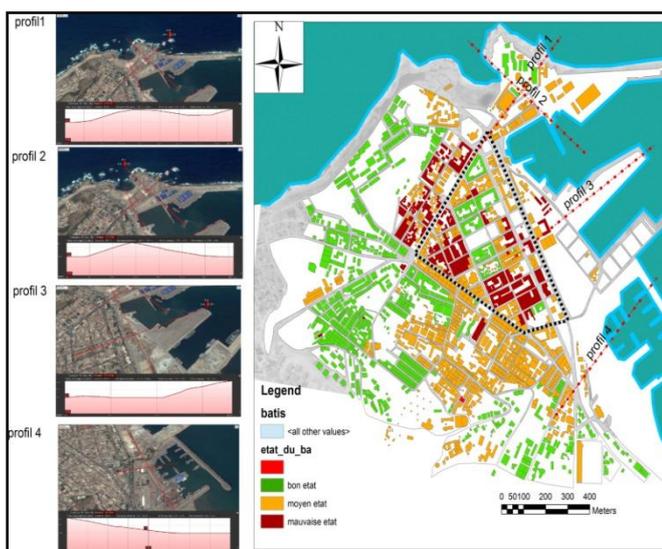
**Figure 3-119:** schéma d'aménagement  
**Source :** traité par l'auteur.

### III.5.1.2-Etapes d'élaboration du plan d'aménagement :

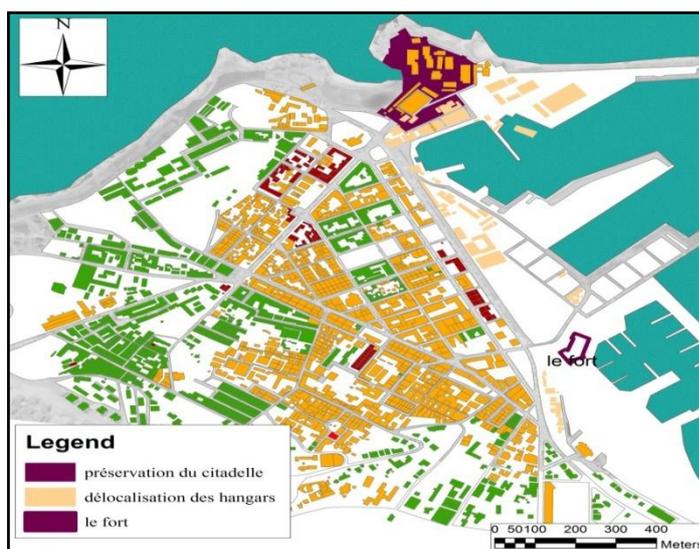
Compte tenu des richesses et des potentialités existantes dans notre site s'intervention et afin de répondre à la problématique de la ville traduite par la rupture entre le centre ancien et la mer, notre principe d'aménagement est basé sur la recomposition de la ville de Jijel. Dans ce but, on a défini un schéma de principe d'aménagement :

➤ **1<sup>er</sup> intervention : Première intervention:**

En premier lieu faire délocaliser des hangars avec préservation des dortoirs Existants dans la citadelle, ainsi que le fort



**Figure 3-120 :** Carte de l'état du bâti de la ville de Jijel et des profilés urbains sur le site  
**Source :** pdau traité par l'auteur.



**Figure 3-121:** Schéma de la première intervention  
**Source :** travail personnel

➤ **2<sup>ème</sup> interventions :**

La 2eme intervention consiste à répondre à la problématique la plus importante et c'est celle de relier la ville à son port et le front de mer.

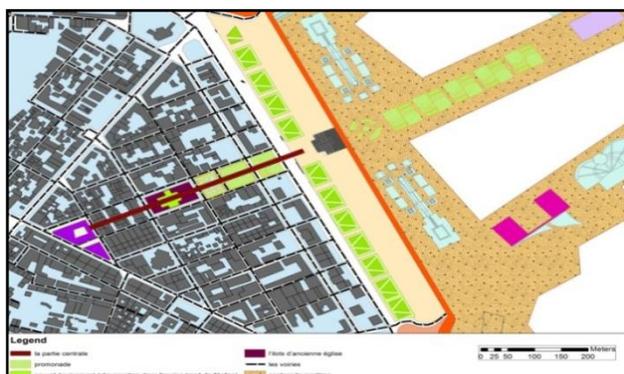
La liaison va se faire à partir de:

- 1- création d'une esplanade le long du port pour retisser le lien entre le centre ville et le front de mer, et port la préservation pour de la façade maritime de la ville, permet de profité d'une meilleure vue panoramique sur le port de plaisance.



**Figure 3-122:** Schéma de la deuxième intervention : l'esplanade maritime  
**Source :** le plan de composition et notre intervention traité par l'auteur

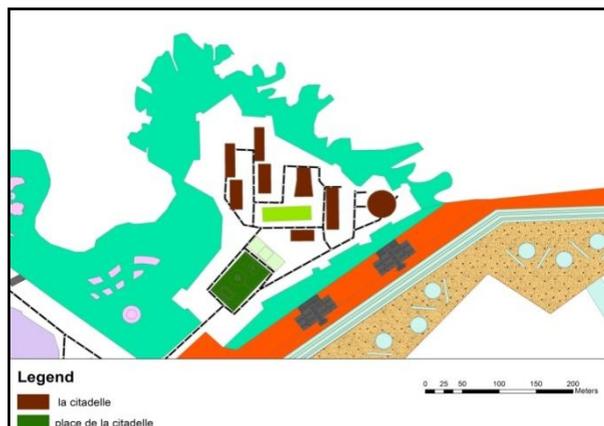
2-Pour renforcer l'idée de l'espace public ,a partir de l'ilots d'ancienne église on a créé dans le nouvel équipement une promenade avec des terrasses jardins en gradins qui font la liaison entre l'équipement et la place de l'église et la partie centrale de la ville cette promenade passant par le boulevard de front en arrivant au port par un escalier monumental qui va faire la liaison , la promenade centrale débouchera jusqu'à l'esplanade maritime .



**Figure 3-123 :** Schéma de la deuxième intervention : la reconversion de la citadelle militaire .

**Source :** le plan de composition et notre intervention traitée par l'auteur

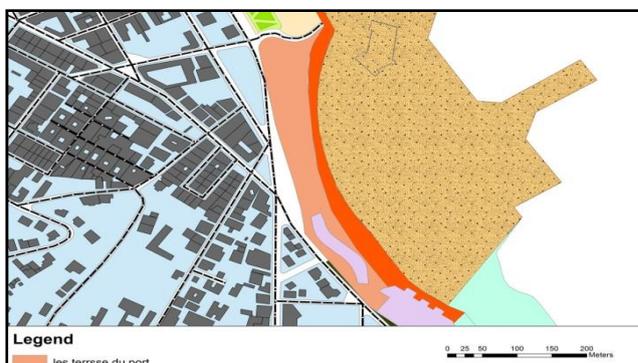
3-Reconversion de citadelle 'la caserne militaire ' vers un musée maritime et faire la liaison entre la ville et la citadelle par la récupération de l'ancien tracé du place.



**Figure 3-124 :** Schéma de la deuxième intervention : la recomposition ville –port par la promenade urbaine

**Source :** le plan de composition et notre intervention traitée par l'auteur

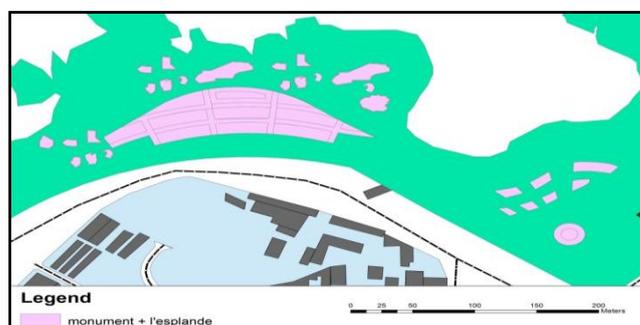
4-création des terrasses en plein air le long de port de pêche avec un gabarie inférieur au niveau du boulevard pour garder l'aspect visuel et une façade maritime qui ornera le boulevard de front de mer



**Figure 3-125 :** Schéma de la deuxième intervention les terrasses du port.

**Source :** le plan de composition et notre intervention traitée par l'auteur

5-Reconnecter le quartier avec les monuments historiques qui l'entourent fait partie de la stratégie de mise en valeur et d'affirmation de l'identité de la ville, aménager ces monuments par une esplanade pour accueillir des visiteurs et les inscrire dans le panel de paysages qu'offre la ville.

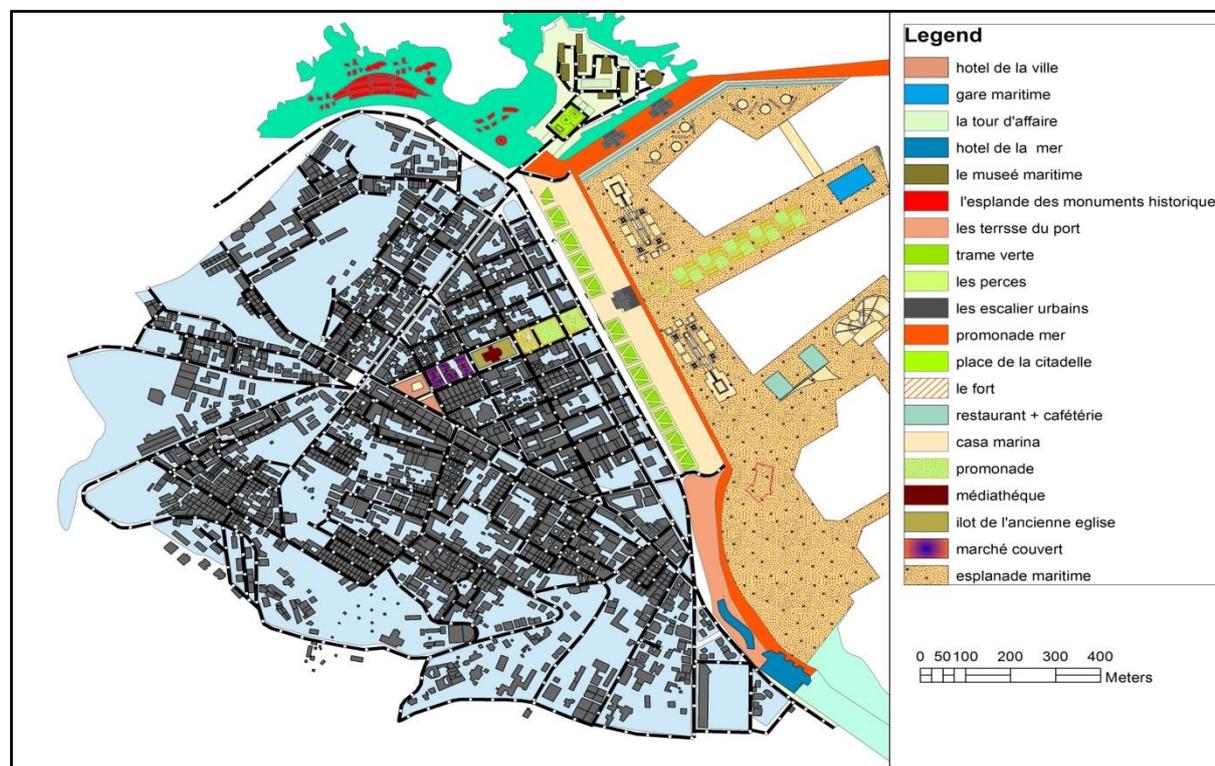


**Figure 3-126 :** Schéma de la deuxième intervention : l'esplanade des monuments historiques.

**Source :** le plan de composition et notre intervention traitée par l'auteur

### ➤ Troisième intervention :

Afin de répondre à la problématique de la ville traduite par la rupture entre le centre ancien et la mer, notre principe d'aménagement est basé sur la recomposition de la ville de Jijel. Dans ce but, a défini la distribution fonctionnelle et assurer la mixité fonctionnelle qui permet le bon déroulement de la vie et la sécurité des habitants.



**Figure 3-127 :** Schéma de la troisième intervention : schéma de distribution fonctionnelle

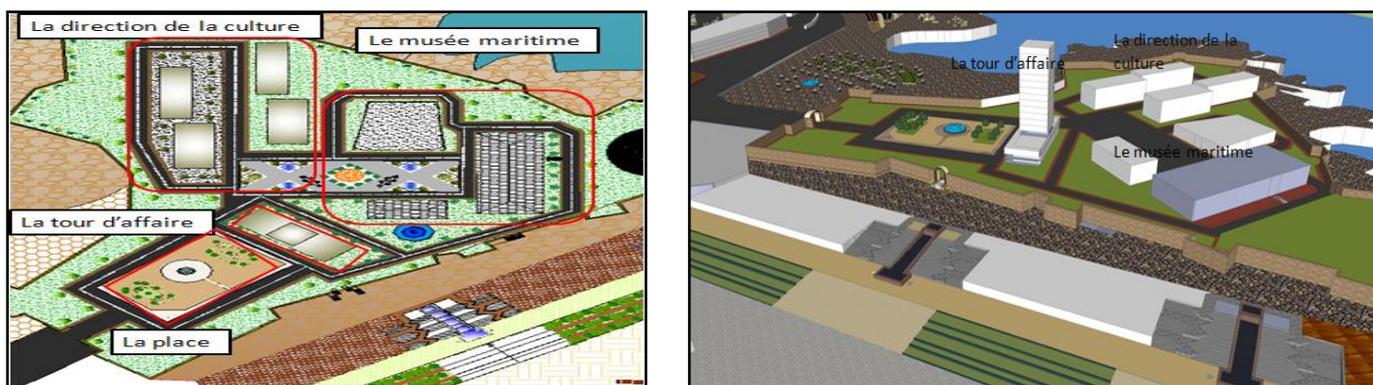
**Source :** le plan de composition et notre intervention traitée par l'auteur

### ➤ Interventions détaillé :

#### 1-La citadelle

- Donner une nouvelle fonction ; un nouvel usage, pour l'ancrer dans la vie contemporaine tout en conservant l'identité et la mémoire du lieu, par la reconversion de la citadelle en musée maritime pour mettre en valeur l'aspect historique de lieu et revivre histoire maritime de l'Algérie.
- déplacement de la direction de la culture a l'intérieur de la citadelle pour mettre en valeur l'aspect historique de lieu pour explorer les fondements culturels qui ont marqué la ville.
- Projection d'un tour d'affaire dans le prolongement de l'axe historique le parcours matrice vers la mer ; notre concept est basé sur la création des deux grands axes : Un axe reliant la ville a la citadelle et assurant la continuité visuelle et la promenade maritime ; L'intersection des deux axes nous donne un point de convergence qui sera matérialisé par un élément phare qui présentera la signalétique dans notre plan d'aménagement afin de Ouvrir le perspectif visuel sur un élément d'appel important .

Récupérer l'ancien tracé la place de la citadelle compte tenu de l'importance de ces deux place a dans l'histoire de la ville et pour l'idée de garder la mémoire du lieu et de s'intégrer a son contexte urbain.



**Figure 3-128:** Vue du plan et la 3D de la reconversion de la citadelle  
**Source :** le plan de d'aménagement et notre intervention traitée par l'auteur

## 2-Le port de plaisance et le port de pêche :

-Vue la topographie de notre site d'intervention le socle se compose un niveau d'entre sol au dessous de l'esplanade maritime.

Le socle regroupe les activités publiques et touristiques qui sont liées à la mer. Il se partage en Plusieurs fonctions :

- 1- Détente (Centre aquatique, centre de remise en forme)
- 2- Découverte (Aquarium, galerie de découverte du monde marin)
- 3- Commerce (boutique et centre commerciale) Consommation (restaurant gastronomique, salon de thé, cafeteria, consommation légères)
- 4- Parking pour Réduire le problème de stationnement.

L'aboutissement de l'intervention sera l'esplanade, une grande surface bien aménagé ouverte sur la mer, permettant l'accueil du public et pour faire une liaison plus fluide entre la ville et son front de mer (sans tenir une rupture urbaine) c'est un espace de rencontre, de partage et de vivre ensemble il est le support d'évènements urbains. : dans le but d'ouvrir la ville vers la mer ;cette percée joue le rôle de liaison et communication entre les deux entités ville mer ;et valorise la vue panoramique par la transparence et les dégagements.

Projeter une station maritime pour Dynamiser l'économie locale en générant des emplois dans les secteurs touristiques, et du transport.

Création d'équipements de consommation, de restaurants, de commerce en relation avec le port de pêche ouvert sur une grande terrasse

Un hôtel 4 étoiles situé dans la porte de la ville pour s'assurer de sa visibilité et valoriser la ville et le tourisme.

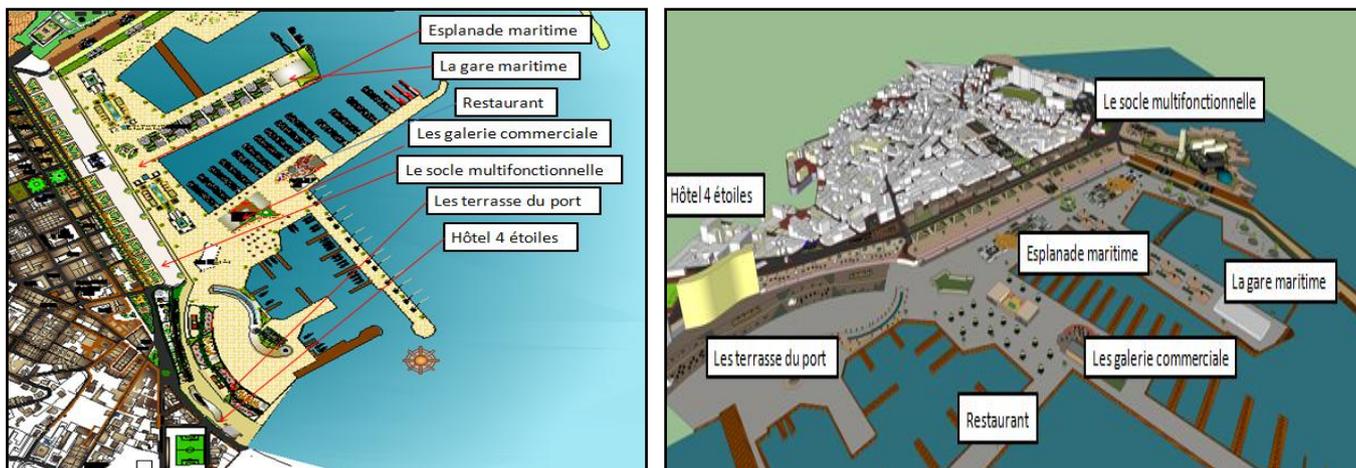
Pour améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime Aménagement des terrasses du port qui va assurer une attractivité à l'échelle de la ville.

Ce nouveau pole portuaire vas contribuer a :

- ❖ Renforcer l'attractivité naturelle du port en reconfigurant l'espace portuaire de façon à passer d'une logique de «Port de pêche et parking à bateau» à une fonction d'espace public généreux et convivial.

- ❖ Améliorer le fonctionnement du site en organisant le stationnement et les circulations de façon à libérer au maximum l'espace pour les piétons et les cyclistes.

Considérer l'espace portuaire comme un lieu privilégié pour organiser des manifestations culturelles et développer l'animation commerciale, grande bénéficiaire de cette attractivité renouvelée.



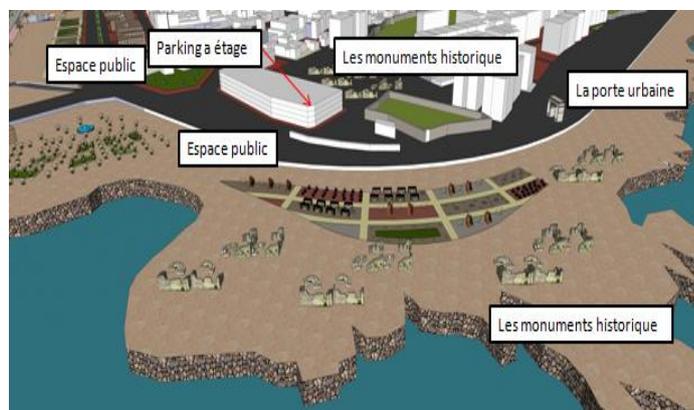
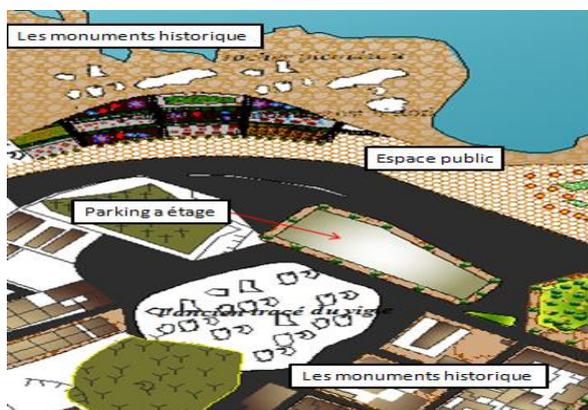
**Figure 3-129 :** Vue du plan et la 3D de la recomposition des espaces portuaires

**Source :** le plan de d'aménagement et notre intervention traitée par l'auteur

### 3-les monuments historiques

-Mettre en valeur **les monuments historiques** par des portes monumentales c.-à-d. Des accès plus lisibles qui amènent le public à la découverte, et assurer l'articulation urbaine (physique) entre l'ensemble de la ville par un espace public englobe ces monument et consolider sa valeur historique ; et doter la ville par une nouvelle entré avec une nouvelle porte urbaine pour marqué l'entré ouest du quartier et pour valorisera et rendre ces monument sa vrai fonction dans la ville.

- Un parking à étage pour éviter aux visiteurs de stationner le long des rues et par conséquent gêner la circulation. Cette infrastructure est aussi un moyen pour sécuriser les véhicules des visiteurs et des touristes et par conséquent, leur permettre sans souci d'effectuer les visites des sites historiques (les monuments historique, musées, promenades dans les anciens quartiers et au



vieux port) et de profiter des paysages naturels.

#### 4-La partie centrale de la ville :

-améliorer l'attractivité urbaine du quartier par la revitalisation des pieds d'immeuble d'habitation et implantation de commerce ; le service et artisanat a proximité de avenues colonel Lotfi et la rues di douche Mourad.

-nous avons occupé les parcelles vides ou il ya un effondrement de bâti vétusté par l'implantation un hôtel de la ville pour dynamiser le cœur du quartier.

Rendre la vie aux constructions anciennes avec la réhabilitation du marché couvert se trouvant dans un état délabré En réhabilitant le bâti ancien ; afin d'améliorer l'image urbaine et architectural nous utilisons le contexte historique et les concepts de la construction d'une ville coloniale dans la conception de cet œuvre architectural.

-Garder l'identité de la ville et équilibrer entre l'ancien et le nouveau, l'adaptation et la préservation par la récupération de l'ancien tracé de l'église et projeté à ca place une médiathèque avec des nouveaux matériaux, permis redonner la ville son caractère historique et son caractère architectural d'origine.

Le réaménagement de deux places centrales compte tenu de l'importance que cette dernière a dans l'histoire de la ville, occupera un emplacement central dans la ville, un espace ; Un espace qui organise la ville.

L'ouverture de blocage au niveau de la partie centrale Par une placette qui joue le rôle de lien (des perces visuelle continu).

Aménagement une trame verte avec des percées visuel sur le boulevard de front de mer et création d'espaces de loisir et de détente en rapport avec la mer pour animer le Boulevard et profiter des richesses portuaires et maritimes de la ville.



**Figure 3-131 :** Vue du plan et la 3D de la partie centrale de la ville.

**Source :** le plan de d'aménagement et notre intervention traitée par l'auteur

#### 5-Promenade maritime:

Réalisation d'une voie maritime et urbaine le long du front de mer. Cette voie reliera le nouveau port de plaisance à port de pêche la citadelle la place de république et les monuments historique et permet aux piétons de pratiquer des activités sportives le long du littoral de la ville (marches, footing, vélos,...etc.). Cette voie sera également équipée de mobiliers urbains et des espaces de loisir et de détente.

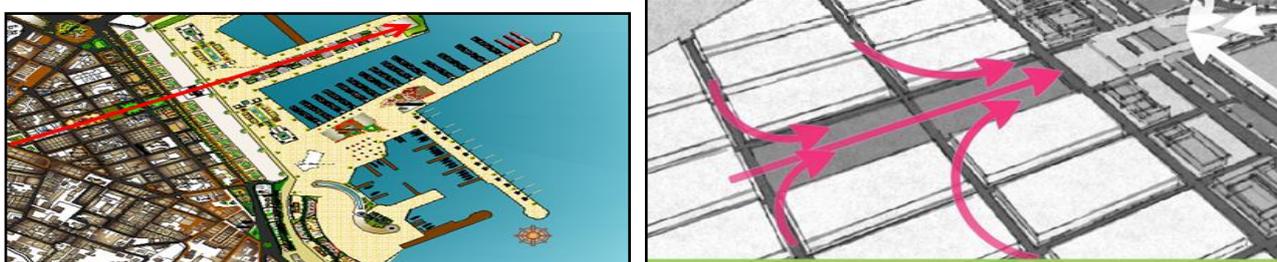
### 6-Promenade urbaine :

Pour renforcer l'idée de l'espace public nous vont créer une promenade articulée les espaces publics par une promenade urbaine qui relie les différentes entités de la ville et assure leur relation avec la mer. Le circuit commence à partir des terrasses jardins en gradins de la médiathèque passant par la place de l'église la placette et la place de front de mer jusqu'à l'esplanade et la gare dans le but de :

Notre promenade est un étalement de l'espace public qui relie la ville à son front de mer, est avec une diversité d'activités il va assurer l'attractivité des gens.

D'un autre côté c'est un projet dont le rôle est de drainer le flux de la ville vers le front de mer et pour orienter le public vers l'esplanade centrale.

Assurer la relation ville-mer : La dilatation de l'espace public qui se trouve à l'intérieur de la ville vers son front de mer et par la suite ça va assurer la remaritimisation de la ville.



**Figure 3-132 :** vue en plan et 3d les circuits qui montre les nouveaux liens les différents espaces public de la ville et le port  
Source : le plan de d'aménagement et notre intervention traitée par l'auteur

### Quatrième intervention :

Respect du gabarit et tout en préservant la façade maritime et cela avec l'exploitation des terrasses des bâtiments



**Figure 3-133 :** LA façade maritime existante de la ville de Jijel  
Source : traité par l'auteur

### **III.5.1.4-le plan d'aménagement.** (Sera présentée au niveau d'annexe)

Afin de permettre un meilleur aménagement global de la ville nous avons proposé un plan d'aménagement qui illustre toutes les actions et interventions qu'on a cité plus haut

## **III.5.2.Partie B : Le projet architecturale :**

### **III.5.2-1- Introduction :**

L'approche architecturale ou projective est l'étape d'articulation entre l'analyse et la décision d'un produit architectural, qui doit à la fois refléter son thème et son sujet d'appartenance, et répondre aux exigences dictées par le site, le programme et les préoccupations contemporaines de la société.

Le projet architectural dont s'appuyer sur un travail intellectuel capable de mettre en interaction les trois dimensions, site, programme, théorie, chaque dimension doit fournir des hypothèses qui seront organisées dans un ensemble cohérent pour la construction d'un système de concepts...

Par cela, cette approche a comme objet l'aboutissement à un projet capable de lier harmonieusement son environnement urbain et son programme fonctionnel à son architecture tout en considérant le bien être de ses usagers.

Après la proposition urbaine et pour la partie architecturale on a choisi de détailler le projet d'un musée maritime.

### **III.5.2.2-choix de projet :**

Notre intérêt pour la citadelle située à proximité de deux entités la ville et le port a été un choix délibéré pour l'implantation de notre projet afin qu'il soit d'une part en relation directe avec le port et avec la ville et, ce afin de mettre en valeur ces deux entités qui sont, les points les plus marquants de Jijel.

Dans le but d'accentuer cette relation, notre projet permettra de canaliser les personnes situées dans l'esplanade du port. C'est un site très stratégique il est en contact direct avec le centre ancien et en balcon sur le port. Ce programme constitue un projet pour l'aménagement du front de l'eau et la recomposition du quartier portuaire de Jijel.

Après une étude approfondie on n'a conclu que cette citadelle datant de l'époque ancienne avec ces dortoires : la récupération des édifices militaires qui sont en bon état peut nous apporter un grand intérêt du fait qu'il peut représenter :

- un lieu de visite touristique.
- un patrimoine à conserver.
- assure la permanence de la mémoire du lieu et du passe local.

Donc notre projet sera reconverti les anciens dortoires militaires de la citadelle en musée de la marine de Jijel pour donner un centre d'attraction et revivre l'histoire maritime de l'Algérie.

**III.5.2.3-étude thématique** Cette étape sera présentée au niveau d'annexe.

### **III.5.2.4-présentation du projet architectural.**

#### **III.5.2.4-1-Principe d'implantation :**

Dans cette partie, nous avons adopté une démarche qui permet la matérialisation formelle et spatiale de notre projet architecturale :

Le projet que nous proposons de réaliser sur ce site est très significatif, de part sa vocation particulière son implantation devant la séquence d'entrée fait de lui un repère d'orientation qui affichera la vocation marine de la ville de Jijel et mettra en valeur notre patrimoine historique marin.

En premier lieu nous avons choisis les trois dortoirs donnant directement sur le vieux port et jouent un rôle importants dans la façade maritime de la ville ; on conserve l'enveloppe extérieure de ces édifices avec sa structure (mur porteur).

Le jardin d'accueil : c'est le point d'articulation de trois édifices, c'est le premier espace d'accueil du projet qui fait la liaison entre les blocs du projet, le premier niveau de filtration des flux, il constituera le seuil du musée donc l'entrée de chaque édifices se fait a partir le jardin avec un aménagement spécifique par l'implantation des fontaines et des canons militaires permet de reflète l'histoire des peuples et les guerres.

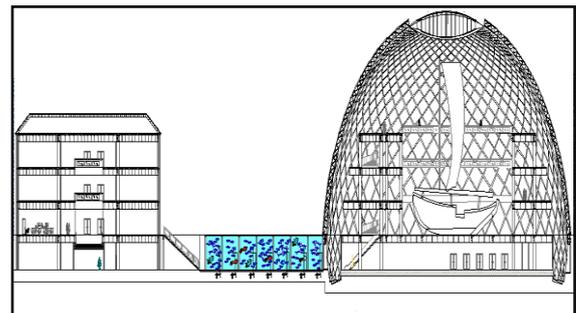
Le dôme : le musée maritime doit de présenter comme une nouvelle relation ville/mer par la création un dôme en verre a double caractère : visuelle qui renforce le paysage urbain très importants par un monument architecturale « le dôme » d'identité symbolique qui va crée une forte relation entre notre zone d'intervention et la mer ce nouvel exploit maritime permis a redéfinition la vitrine maritime de la ville et reprendre son front d'eau.

Fonctionnelle par laquelle on retrouve dans le projet les activités et ses expositions permettra de faire communiquer les gens a travers l'image historique de la ville.



**Légende :**  
 → les accès principaux  
 → La sortie de l'auditorium  
 → La sortie vers l'aquarium et le dôme

**Figure 3-134:** le plan de masse  
 Source : traité par l'auteur

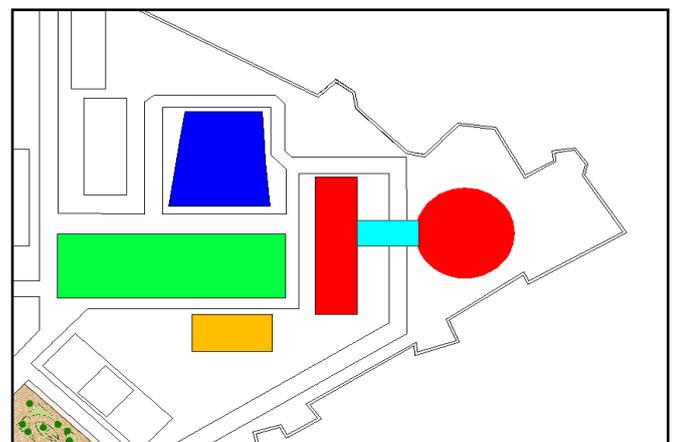


**Figure 3-135 :** coupe montrant la liaison par un aquarium  
 Source : traité par l'auteur

### III.5.2.4-2-Affectation des entités :

Après l'analyse thématique des exemples il en ressort un programme qualitatif des différents espaces d'activités suite à ça nous avons ressortir les entités et les fonctions principales de notre musée : l'exposition, la bibliothèque ; l'auditorium et les manifestations culturelles

Notre projet d'organise en 4 volumes : Le premier composé en 2 niveaux abrite l'auditorium



**Légende :**  
 ■ le jardin d'accueil  
 ■ L'exposition  
 ■ L'aquarium  
 ■ la bibliothèque  
 ■ l'auditorium

**Figure 3-136:** Affectation des entités.  
 Source : traité par l'auteur

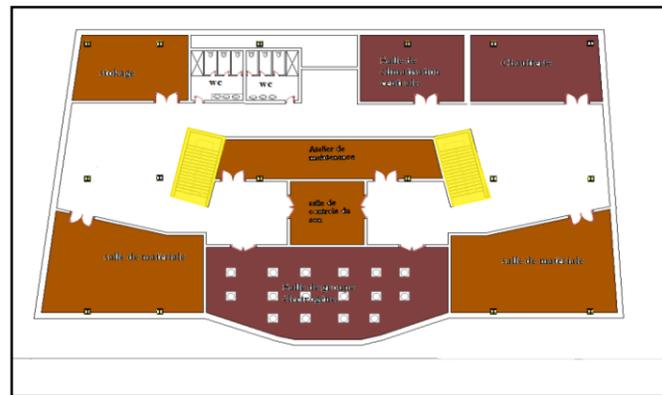
Le deuxième compose en 4 niveaux abrite une bibliothèque.

Le troisième compose en 4 niveaux et le dôme abrite entités d'exposition.

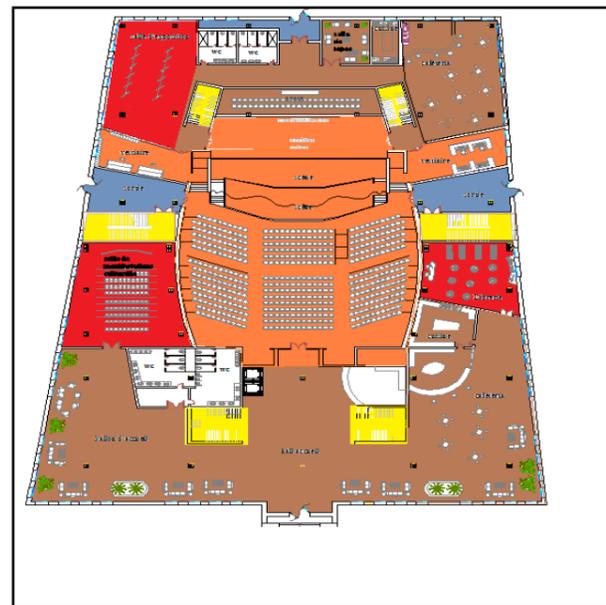
Les 2 blocs d'exposition sont articulés par un tunnel sous terrain abrite un aquarium qui permettra une promenade entre le bâtiment d'entrée et le dôme.

**Affectation des espaces :**

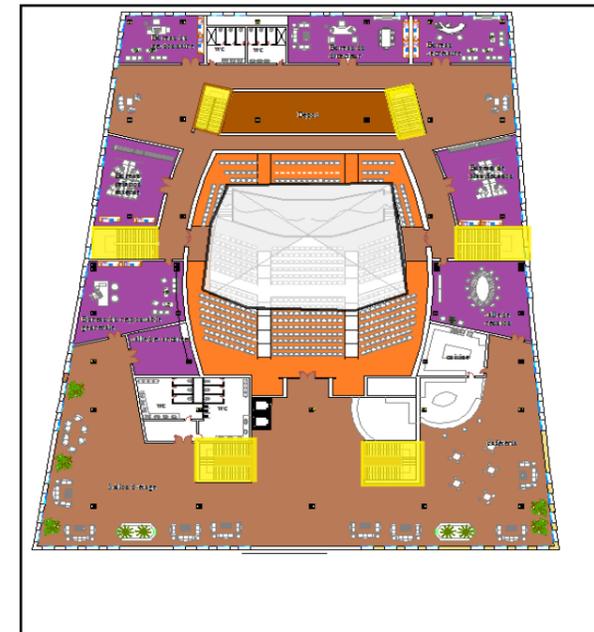
**L'auditorium :**



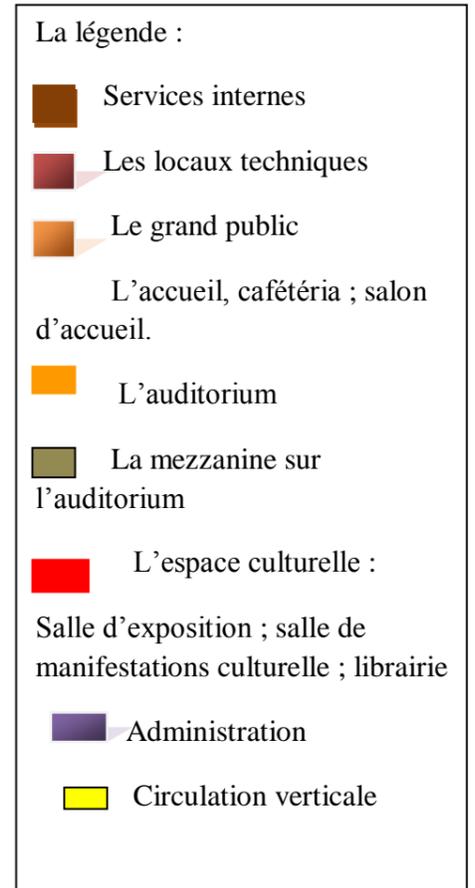
**Figure 3-137:** Schéma d'affectation des espaces de sous sol  
Source : traité par l'auteur



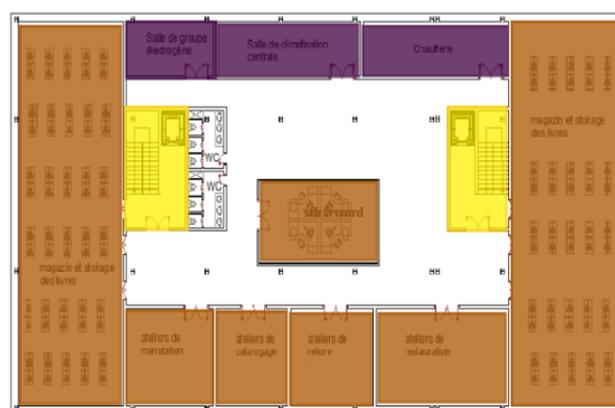
**Figure 3-138:** Schéma d'affectation des espaces de RDC  
Source : traité par l'auteur



**Figure 3-139:** Schéma d'affectation des espaces de r+1  
Source : traité par l'auteur



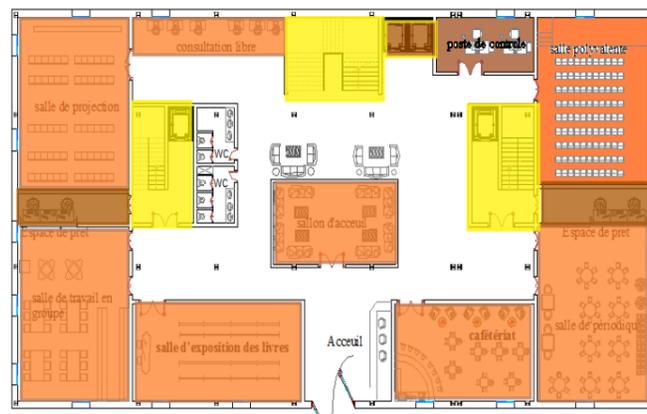
**La bibliothèque :**



**Légende :**

- Les locaux techniques.
- Le service interne.
- La circulation verticale

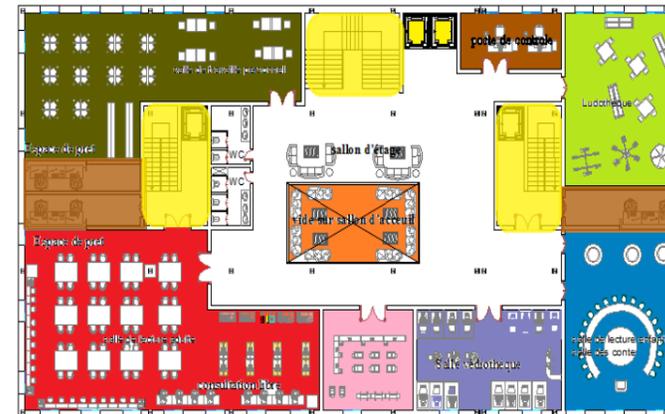
**Figure 3-140:** Schéma d'affectation des espaces de sous sol  
Source : traité par l'auteur



**Légende :**

- Le grand public: Cafeteria: périodique ; salle de travail en groupe ; salle polyvalente, salle d'exposition, salle de projection .
- Le service interne.
- La circulation verticale

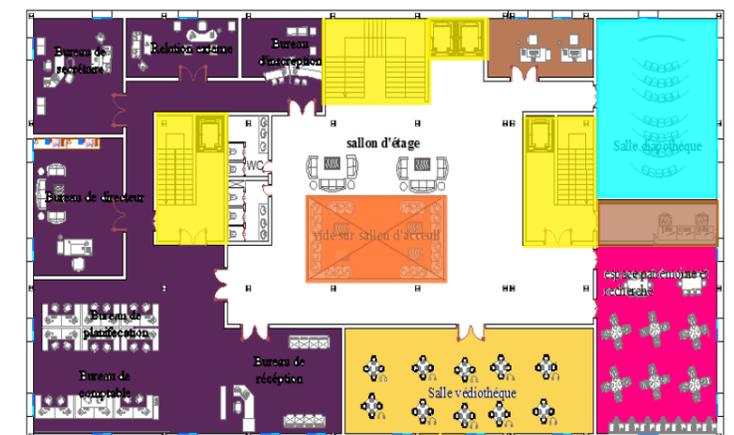
**Figure 3-141:** Schéma d'affectation de l'espace RDC  
Source : traité par l'auteur



**Légende :**

- Salle de lecture
- Salle de travail individuelle.
- Salle de photocopie
- Cyber espace
- salle de lecture ( des contes)
- Ludothèque
- Mezzanine
- Le service interne
- La circulation verticale

**Figure 3-142:** Schéma d'affectation des espaces de r+1

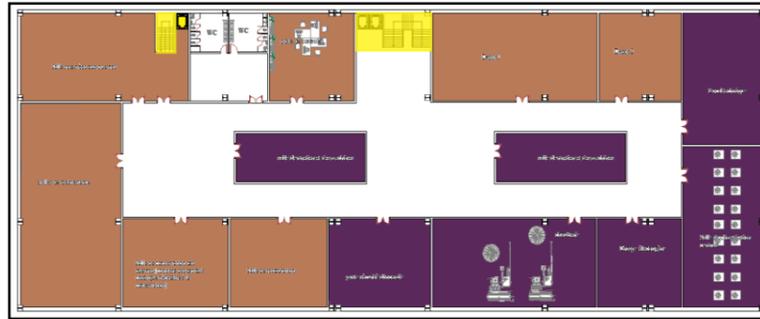


**Légende :**

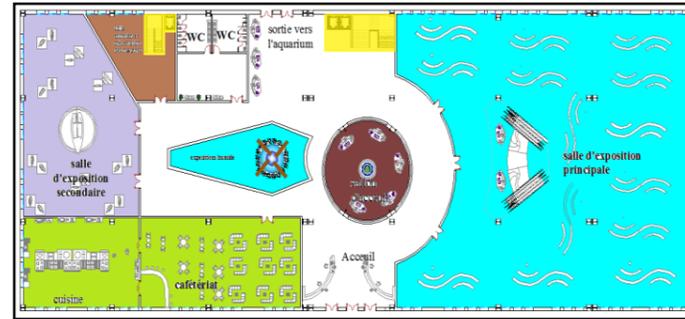
- L'administration
- Salle diapo
- Salle vidéo
- Recherche et patrimoine
- Le service interne.
- La circulation verticale

**Figure 3-143:** Schéma d'affectation des espaces de r+2  
Source : traité par l'auteur

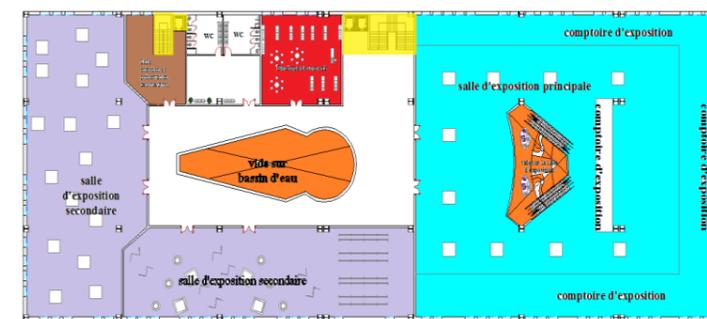
**L'exposition :**



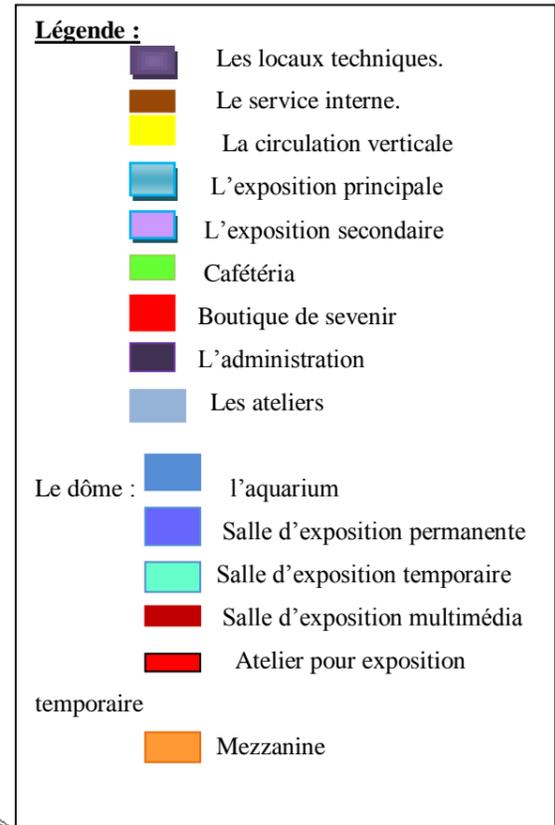
**Figure 3-144:** Schéma d' affectation des espaces de sous sol  
Source : traité par l'auteur



**Figure 3-145:** Schéma d' affectation des espaces de RDC  
Source : traité par l'auteur

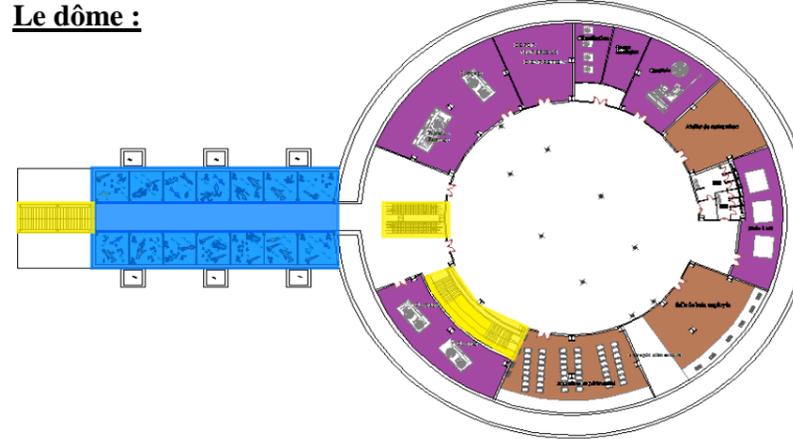


**Figure 3-146:** Schéma d' affectation des espaces de R+1  
Source : traité par l'auteur

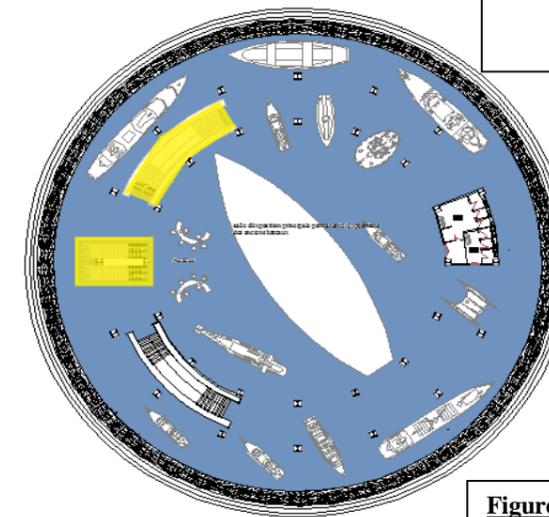


**Figure 3-147:** Schéma d' affectation des espaces de R+2  
Source : traité par l'auteur

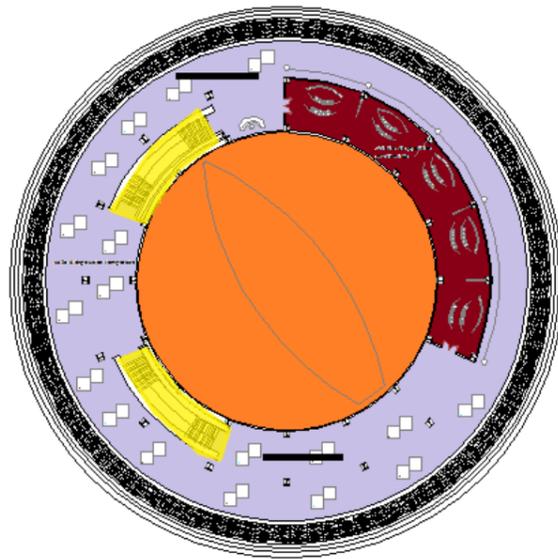
**Le dôme :**



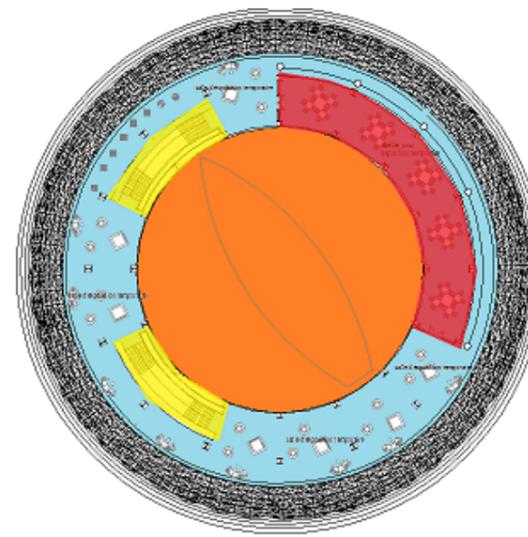
**Figure 3-148:** Schéma d' affectation des espaces de sous sol  
Source : traité par l'auteur



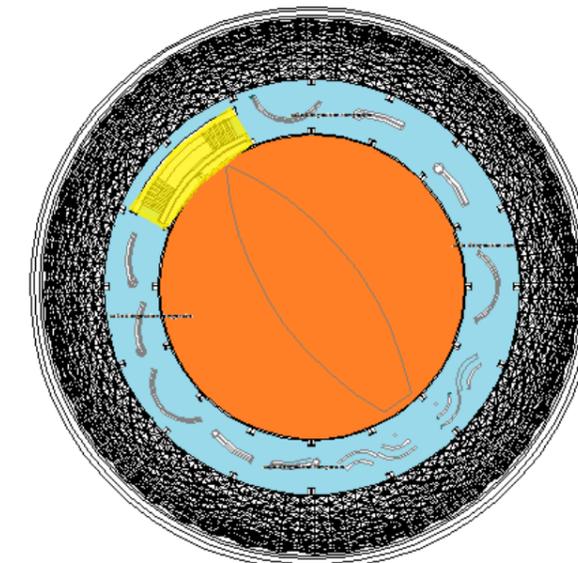
**Figure 3-149:** Schéma d' affectation des espaces de RDC  
Source : traité par l'auteur



**Figure 3-150:** Schéma d' affectation des espaces de R+1  
Source : traité par l'auteur



**Figure 3-151:** Schéma d' affectation des espaces de R+2  
Source : traité par l'auteur



**Figure 3-152:** Schéma d' affectation des espaces de R+3  
Source : traité par l'auteur

### **III.5.2.4-2 Traitement des façades :**

La façade suit la forme la fonction et le style, le langage expressif de l'enveloppe dans notre projet ce représente comme deux typologie différentes un rapport à la ville et à la mer qui contient deux styles coloniale et moderne

Concernant les façades et leur traitement on a combiné entre deux styles : **le moderne et l'ancien**, par un style architectural qui fait un lien entre les deux, et qui nous permet de faire une lecture du passage, de l'ancien vers le moderne et qui affirme la dimension publique du bâtiment et la vocation culturelle des lieux, dimension qui implique d'ouvrir le bâtiment sur la ville pour l'inviter à entrer.

- L'ancien traduit par les édifices existant de la citadelle datant d'époque coloniale (architecture militaire)

Le moderne traduit par l'utilisation du vitrage qui assure une grande transparence entre l'extérieure et l'intérieur c'est le dôme.

#### Les édifices :

Le style architectural proposé sera l'exemple même d'un ressourcement dans le patrimoine culturel de civilisation coloniale militaire. Ayant pour but de véhiculer une image authentique de la ville de Jijel.

Les façades du projet sont composées de trois parties distinctes, reprenant l'idée d'une colonne (base, fût, chapiteau) autrement dit: soubassement, corps, couronnement ou sommet.

Les façades du projet caractérisé par trois éléments

Soubassement : constitué par le RDC représentant tous les espaces publics du musée destiné aux grands publics.

Le corps : regroupant les étages du projet il se marqué par l'horizontalité ; la régularité, la symétrie par rapport un axe, L'entrée principale du projet est marquée par des porte monumentales donnant sur le jardin permet de marqué l'entré du projet ; utilisation une revêtement en brique pleine En s'inspirant de l'expérience de Pouillon qui utilise la brique pleine comme un élément de repère

Le couronnement, Adopter une terminaison par l'utilisation une toiture en pente et la tuile et utilisation une toiture plate avec une corniche au sommet dans l'auditorium.

C'est La couleur principale utilisé dans le plein en entre en fusion avec le bleu de la mer (vitrage).

#### Le dôme : la transparence

Se traduit dans la relation intérieure extérieure, dans le but d'avoir une continuité visuelle entre le projet et son environnement, (faire profiter l'usager des aménagements extérieurs et du paysage qu'offre le site).

Nous avons opté pour de grandes ouvertures en façades (quand l'orientation par rapport à la vue nous le permettait).

Ceci permettra une osmose entre l'intérieur et l'extérieur

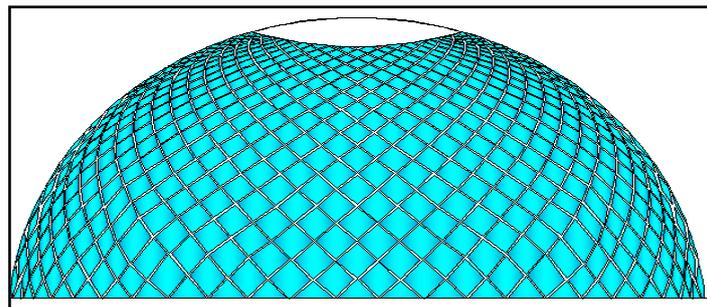
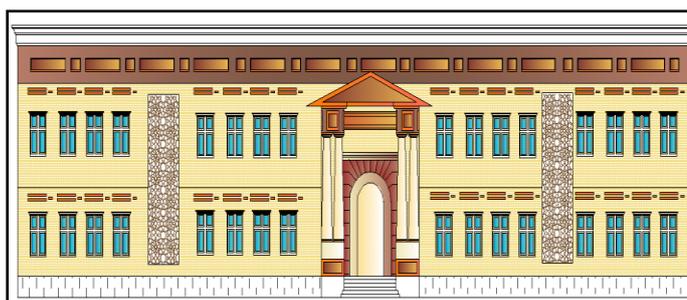
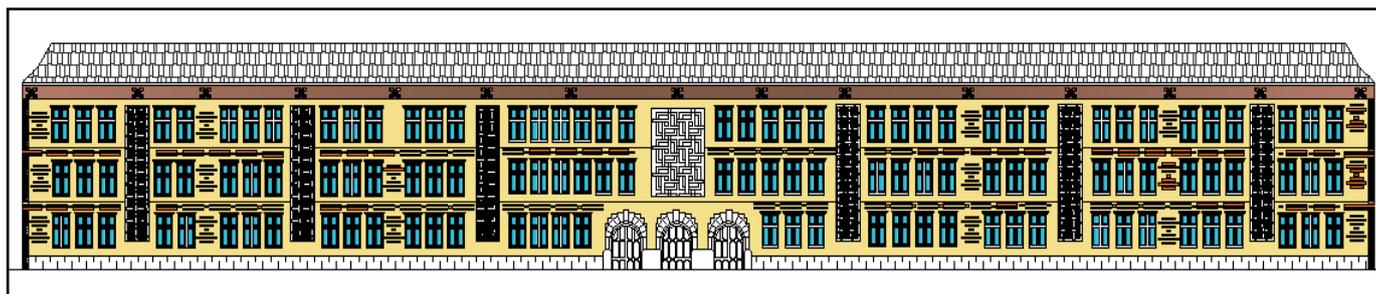


Figure 3-153- Les façades du projet.

Source : dessin fait par l'auteur.

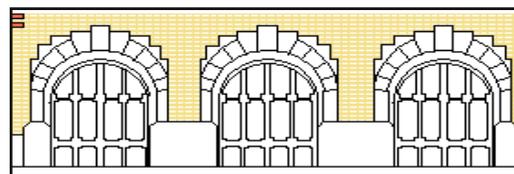
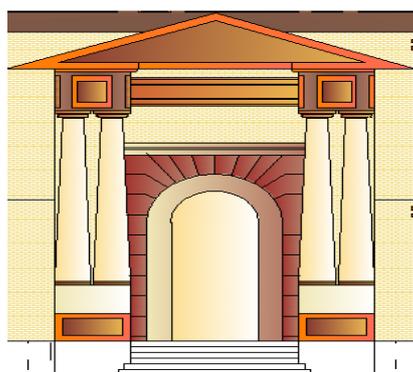
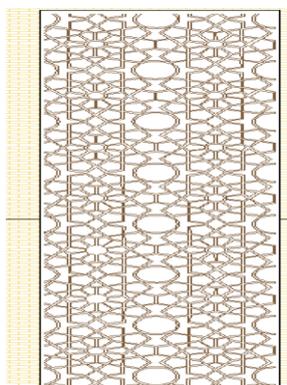


Figure 3-156- Les arcades dans la porte

Figure 3-154 - Le Moucharabieh  
Source : dessin fait par l'auteur.

Figure 3-155- la porte monumentale  
Source : dessin fait par l'auteur.



Figure 3-157- les éléments de décoration  
Source : dessin fait par l'auteur.

### II.7. CONCLUSION :

Notre objectif dans cette intervention consiste à repenser l'espace urbain dans sa globalité jusqu'à l'échelle architecturale, tout en restant fidèles au principe de la recomposition urbaine plus précisément recomposition des quartiers portuaire ancienne.

Cette opération nous a permis de répondre aux problématiques posées dans le constant qui est en premier lieu de rendre à la ville son port et cela en s'intégrant au site discrètement sans caché la

façade maritime, avec un aménagement et en prenant connaissance de l'histoire et valorisation du patrimoine, ainsi la ville portuaire retrouvant unité et cohérence.

### III.8.CONCLUSION GENERALE.

Durant ce présent projet de fin d'étude, il nous a été confié de traiter la thématique de « recomposition des quartiers portuaires anciens », suivit par les villes asiatiques et les villes australiennes et européennes par la suite. Actuellement c'est le tour des villes sud-américaines et africaines. Or, les villes portuaires du tiers monde comme c'est le cas de la ville de Jijel qui sont dans l'obligation de rejoindre ce mouvement comme il est montré à travers ce travail. Ces changements ont pour but de recomposer et revitaliser ces espaces laissés à l'abandon.

Notre travail a approché donc la question des enjeux, et les stratégies de la recomposition ville-port, l'évolution de la relation ville /port, concentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête des espaces délaissés.

Nous avons pu comprendre la relation port et ville, et l'influence de l'un sur l'autre pour constituer une unité urbaine harmonieuse et le rôle de chaque entité acteur dans la Perception de toutes les potentialités que représente le site portuaire.

Notre recherche nous a permis de comprendre l'évolution de la relation de la ville avec le port donc avec la mer, et d'appréhender les différentes mutations qu'a subies les villes portuaires avec de nombreuses et différentes stratégies de reconquêtes des espaces urbano-portuaires, toutes ces dynamiques s'insèrent dans la problématique de la recomposition ville-port c'est à dire la reconstruction de la ville sur elle « faire la ville sur la ville ».

Dans notre projet urbain, nous avons identifié une problématique spécifique à notre aire d'intervention à laquelle nous avons tenté d'apporter des solutions incluses dans les enjeux contemporains ou nous avons choisis.

La première permis de mettre l'accent sur une problématique spécifique relative à la recomposition de partie a la ville de Jijel avec son port.

La deuxième partie de ce mémoire a permis de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale et d'identifier d'autres concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés de notre intervention urbaine s'inscrivant dans notre problématique spécifique.

La troisième partie nous a permis de se référer à l'approche typo-morphologique afin de connaître la Genèse de ville Jijel sa croissance jusqu'à l'état actuel, afin d'aboutir à une structure qui serait en cohésion avec la ville et aborder notre plan d'aménagement avec des interventions pertinentes et adaptées à notre site d'intervention.

Enfin pour conclure, le projet, à ce titre constitue un élément et une réponse possible à cette problématique traitée dans ce mémoire et c'est pour cette raison que nous ouvrons le champ sur une piste de recherche, Ce travail représente le fruit de notre cursus universitaire dont nous avons été animés d'un certain réalisme et d'une constante volonté d'aboutir à un projet réalisable.

*« On ne construit pas sur le site, mais avec le site ».*

### **III.8 REFERENCES :**

#### **A-Ouvrages généraux :**

- 1-DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais. , Le projet urbain, 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris.
- 2- INGALINA Patrizia, le projet urbain, 2003, (collection, que sais-je ?), 2eme édition, paris.
- 3- PANERAI, Philippe et MANGIN, David: Projet urbain, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
- 4-PANERAI, Philippe et MANGIN, David: Projet urbain, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
- 5-PINSON, D, "Projet de ville et projets de vies", in Le projet urbain, enjeux, expérimentations et professions, 2000, (Ed. A Hayot et A. Sauvage), Éditions de la Villette, coll. Etudes et recherche, Paris.
- 6- Sitte, Camillo (1843-1903). L'art de bâtir les villes : notes et réflexions d'un architecte
- 7-ROBERT Sandrine, L'analyse morphologique des paysages entre archéologie, urbanisme et aménagement du territoire, Thèse doctorale en Archéologie, Tome 1, 2003, université de Paris Panthéon- Sorbonne

#### **B. Ouvrages spécifiques :**

- 1-CHALINE Claude,«Ces ports qui créèrent des villes", 1994, Ed. l'Harmattan, Paris
- 2- GRAS P, « Le Temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires », 2010, Editions Tallandier, coll. « APPROCHES », paris.
- 3- MATHE Aude, Le port ; figures d'un patrimoine ; l'imaginaire pour percevoir les lieux, 1994, SL, SN.
- 4- PAULET Jean Pierre, "Les villes et la mer", Editions ellipses, France, 2007.
- 5- BAUDOIN.T, COLLIN.M, PRELORENZO.C, « Urbanité des cités portuaires », 1997, l'Harmattan, collection "Maritimes", Paris.
- 6-BONILLO J.L, Ville et port, 1992, Ed : Parenthèses, Paris.
- 7-CANTAL DUPART Michel & CHALINE Claude, le port cadre de ville, 2000, Edition l'Harmattan, paris.
- 8-CARRIERE Jean-Paul (dir., Villes et projets urbains en Méditerranée, 2002, Université de Tours.
- BOUBACHA, E .D, DAVOULT, et al. 1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie. Paris. Les éditions villes et territoires. 31p.
- 9- CHALINE Claude. 1993. Du port à la ville portuaire.
- 10-CHALINE Claude. 1999. La régénération urbaine. Paris. Ed. PUF (Presse Universitaire de France).
- 11- COLLIN Michèle. 1991. Port et ville portuaire. Paris.
- 12-COLLIN Michèle. 1994. Ville et port 18e-20e siècles..
- 13-COLLIN Michèle. 2003. Ville portuaire, acteur du développement durable.
- 14- GAY F. la réutilisation des espace portuaires en voie d'abandon :port et mer :mélange martimiste. Caen. Paradigme. 272p.
- 15- GRAS Pierre. 2010. *Le Temps des ports: Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*.Paris. Tallandier. 298p.
- 16-LAURENT P. 1942. *Les ports maritimes Algériens*. Alger. Edition de France. 38p.
- 17-Feraud, C. (2009). Histoire Des Villes De La Province De Gigelly, -Paris, 1870.
- 18- BROCARD M. (1988), *Les relations fonctionnelles entre le port et la ville*, p. 69

in *Villes et Ports, Actes du Forum*. Le Havre: Association Internationale Villes et Ports, 154 p.

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

- 1-AIVP (association internationale ville et port). 2010-12<sup>ème</sup> conférence interactionnelle de l'AIVP argentine
- 2-AIVP (association internationale ville et port). 2011. Rencontre internationale (du 10 au 12 avril 2011, Québec, *Définir les relations ville-port de demain*. 9p.
- 3-BAUDOIN T., COLLIN M. 1990. *Communauté portuaire et place maritime havraise*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Port Autonome du Havre. 88 p.
- 4-BAUDOIN T., COLLIN M. 1990. *La notion de communauté portuaire, le cas d'Anvers*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV/MRT, Port Autonome du Havre. 109 p.
- 5-BAUDOIN T., COLLIN M. 1992. *Le patrimoine portuaire*, Maritime/Université Paris IV, PCA, AIVP, Ville du Havre. 136 p.
- 6-BAUDOIN T., COLLIN M. 1994. *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*, Rapport, Laboratoire d'Histoire Maritime/Université Paris IV, Plan Construction et Architecture. 87p.
- 8-BAUDOIN, T. et COLLIN, M. 1999. *L'après-friche portuaire*. Dans la Revue urbanisme. Paris.n°291. 98p.
- 9-Le master logistique portuaire et maritime. 23 et 24 Mai 2008. *Tanger : de la ville-port au pôle portuaire, quelle stratégie de reterritorialisation*. Tanger. Colloque national sur le thème. 5p. 1993. Journal de la marine. Sénécal, Gilles ; Malézieux, Jacques ; Manzagol, Claude. – Grands projets urbains et requalification, Publications de la Sorbonne, Presses de l'Université du Québec, 2002.
- 10- Sénécal, Gilles ; Malézieux, Jacques ; Manzagol, Claude. – Grands projets urbains et requalification, Publications de la Sorbonne, Presses de l'Université du Québec, 2002

### **d-Thèses :**

- 1-AOUISSI Khalil Bachir, *urbanisme et développement durable, le clivage ville et port (le cas d'Alger)*, Mémoire de post-graduation « magister », 2013, Alger
- 2- SAFRI Saïd; *RENOUVELLEMENT URBAIN D'UN CENTRE ANCIEN EN DECLIN*, cas du centre-ville de Jijel Mémoire de post-graduation « magister », 2013, Constantine
- 3- Yasmine BOUHELOUF. *L'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel*
- 4- BOUBACHA E. (1997), *Ville et port : mutations et recomposition*, Note de synthèse, Paris : Ed. Villes et Territoires
- 5-DUCRUET C. (2004), *Les Villes-ports, laboratoires de la mondialisation*, Le Havre: Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, CIRTAI, 2 vol., 435 p.
- 6-DUCRUET C. (2000), *Le Chorotype de la ville portuaire: concepts, méthodes et Applications en Europe occidentale*, Le Havre: Mémoire de DEA en Géographie et Aménagement du Territoire, Université du Havre, CIRTAI, 84 p.
- 7-GENESCO P. (2003), *La relation ville-port au sein des villes moyennes : jeux d'acteurs et enjeux d'aménagement*, CESA, 115p.
- 8-LEFRANC M. (2004), *L'aménagement Urbano Portuaire : quelles possibilités d'évolutions pour les grandes villes portuaires ?*, Mémoire de recherche Magistère 3<sup>ème</sup> année, Mémoire de master recherche 2<sup>ème</sup> année : Aménagement du Territoire : Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement

ANNEXE :

**ANNEXE 01 :**

**LECTURE CRITIQUE DES GRANDES ORIENTATIONS DES INSTRUMENTS  
D'URBANISME :**

**Les orientations du PDAU :**

- ✓ L'implantation de complexe administratif avec les ententes pour l'ensemble des équipements administratifs et de services ainsi que les places publics et les équipements de loisirs ; tourisme et de détente.
- ✓ Délocalisation des activités portuaires à l'extérieur de la ville, comme l'ont été celles de Jijel avec la construction du port de Djen Djen.
- ✓ Le réaménagement de la zone d'habitat.
- ✓ La gare maritime s'ouvrent à la croisière: pour des raisons de sureté et de sécurité. renforcement de la base économique de Jijel, d'affermir sa dimension régionale avec une ouverture à l'international par le renforcement du niveau des équipements, des activités du tertiaire supérieur et du tourisme d'affaire.
- ✓ Le développement d'un pôle de développement touristique en rapport avec le tourisme Balnéaire
- ✓ La création d'un pôle d'activités en relation avec les produits et les activités de la Pêche.
- ✓ Programmer des opérations de restructuration.
- ✓ La réorganisation et la structuration de l'espace communal
- ✓ Amélioration au niveau dévie par la programmation d'équipements et de logement
- ✓ Création de nouvelle desserte pour renforcer les relations et d'échanges entre les différentes zones.
- ✓ Réaménagement de nouveau port de pêche.
- ✓ Opération d'amélioration et de requalification urbaine.
- ✓ Valorisation des potentialités touristiques par la reconstitution des plages et programmation d'une structure d'accueil adéquate (tourisme).



## CRITIQUES ET PROPOSITIONS :

Les actions proposées par le pos en ce qui concerne les éléments suivant ont été mal étudié :

- ✓ l'idée de création d'un circuit touristique donne l'importance de tourisme de la ville mais aussi donne l'importance de l'histoire de la ville donc le mieux c'est de créer une déviation qui passerait par ce le centre ancien de la ville le patrimoine de 19<sup>e</sup> siècle.
- ✓ pour l'aménagement du front de mer, cette action a été mal exploitée, l'idée était de renouer le centre ville avec le port avec différentes constructions à activités diverses, mais ses constructions ont créé des coupures visuelles qui étaient la principale particularité de la placette. Donc il faut aménager ce front de mer de façon à ne pas couper le port du reste de la ville et de laisser la vue sur le port et préserver la façade maritime de 19<sup>e</sup> siècle.
- ✓ le pos ne donne pas sa vraie valeur historique au noyau ancien car ce dernier se compose de vestiges historiques qui doivent être préservés ainsi que la vieille ville la citadelle (actuelle caserne militaire) avec sa valeur historique et naturelle il faut entreprendre des actions pour rendre la vieille ville vestige à préserver et à protéger.
- ✓ l'alignement des activités culturelles et d'artisanat sur plusieurs façades du quartier ; cette action se trouve aussi en contradiction avec leur idée de restaurer ce quartier, surtout qu'ils ont retouché presque toutes les façades pour nous la solution et de traiter cette action mais de façon légère, aligner ses activités que sur les façades ou passe le parcours touristique.

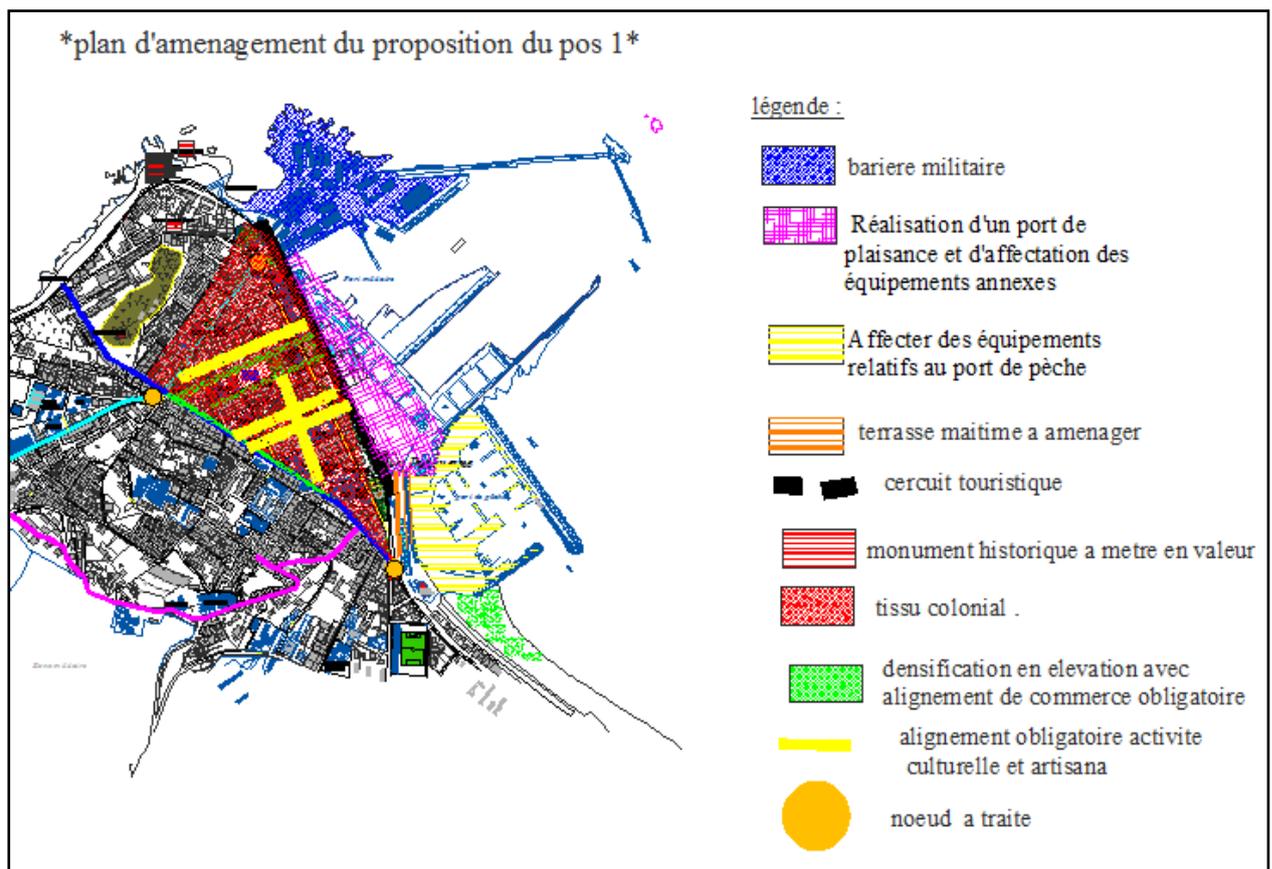


Figure : schéma des orientations des grandes orientations des instruments d'urbanisme

Source : urbaj

## ANNEXE 02 :

### Analyse thématique du projet architecturale :

-a- Objectif: Le but de la recherche thématique c'est d'élaborer un socle de données et avoir un maximum de connaissances avant d'entamer la conception architecturale.

-b- Définition du projet : Lieu, établissement où est conservée, exposée et mise en valeur une collection d'œuvres d'art, d'objets d'intérêt culturel, scientifique ou technique.

Selon le Conseil International des Musées (I.C.O.M.) : le musée est une institution permanente au service de la société et de son développement, ouverte au public et qui fait des recherches concernant les témoins matériels de l'Homme et de son environnement. Le musée acquiert ces derniers, les conserve, les communique et notamment, les expose à des fins d'études, d'éducation et de délectation. Selon la même source, le terme « Musée » s'applique à des établissements ou à des sites de nature très variée de par leurs exigences techniques et leurs situations dans le territoire.

-c- Rôle des musées :

- ✓ D'affirmer son existence et de faire reconnaître son appartenance à une civilisation.
- ✓ De conserver, présenter les objets et les oeuvres dont elle a la charge de les protéger et de les exposer.
- ✓ De transmettre aux peuples les différentes transformations qu'a connu l'humanité à travers une rétrospective des temps.
- ✓ D'améliorer le niveau culturel et scientifique par l'introduction des valeurs et des connaissances nouvelles.
- ✓ De présenter, de diffuser et de communiquer les temps et les cultures.
- ✓ De récupérer, d'acquérir, de restaurer et d'entretenir les objets de valeur culturelle et scientifique.
- ✓ De rassembler la documentation sur les monuments historiques existants; témoins de l'histoire.

#### **Musée fermé:**

Caractérisé par une architecture opaque. Sa relation avec l'extérieur est réduite.



Guggenheim de Bilbao

**Musée ouvert:** Il se caractérise par la transparence qui offre une relation visuelle entre l'espace intérieur du musée et son environnement.



Kunstmuseum Stuttgart

**Musée à ciel ouvert:** Telle que les sites archéologiques.



Les ruines de Tipaza

**Selon le mode d'organisation :**

**Le type circulaire :**

Les musées de ce type sont organisés autour d'un espace central desservant les espaces d'expositions périphériques, permettant un libre itinéraire de visite. Exemple : le Guggenheim de New York.



**Le type linéaire :**

Il respecte un schéma de circulation obligatoire, le visiteur suit un parcours orienté et préétabli qui dessert les différentes Salles.



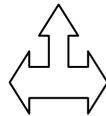
**Le type labyrinthe :**

les espaces de ce type de musées sont différenciés et bien qu'ils soient enchaînés les uns aux autres, ils n'imposent aucune contrainte de circulation aux visiteurs.



**3-Selon le type d'exposition :**

**Musée universel :** Il comprend plusieurs thèmes: l'art l'histoire;...comme le cas du musée du Louvre.



**B- Musée spécialisé :** Il se spécialise dans un thème unique. Par exemple:

**Musée d'art:** Il est consacré aux beaux-arts, il comprend les collections des sculptures, peinture, photographie et de dessin.

**Musée d'histoire:** Englobe des collections présentées l'évolution historique d'une région.

**Musée des sciences:** Destiné à l'exposition des collections fixes liées principalement à l'histoire naturelle.



Musée de l'art contemporaine à New York

Le musée juif de

Musée de science et de technologie, Pékin

## -d -Analyses s'exemples :

### 1-Musée du quai Branly :

#### 1-1- Présentation et situation du musée :

Face à la Seine, entre le musée d'Orsay et la tour Eiffel, Jean Nouvel signe un équipement destiné aux arts et aux civilisations d'Afrique, d'Asie, d'Océanie et des Amériques (civilisations non occidentales).



Situation du musée

Le musée sur la quai Branly et au pied de la tour Eiffel

#### 3-Organisation du musée :

Le musée du quai Branly est noyé dans un grand jardin. Il est composé de quatre bâtiments chacun à son originalité.

1- Le premier qui domine par sa taille les autres et qui à la caractéristique d'être un pont couvert relativement bas des immeubles voisins.

2- Un autre abrite l'administration sur la quai Branly, entièrement recouvert d'un mur végétal de 800 m<sup>2</sup>, conçu par **Patrick Blanc**.

3- Un bâtiment plus petit qui abrite l'administration et des services de la médiathèque. 4- Un dernier bâtiment à l'autre extrémité du musée sur la rue de l'université, réservé à la librairie au RDC, et laboratoires aux étages.

4- Un dernier bâtiment à l'autre extrémité du musée sur la rue de l'université, réservé à la librairie au RDC, et laboratoires aux étages.



Plan de masse

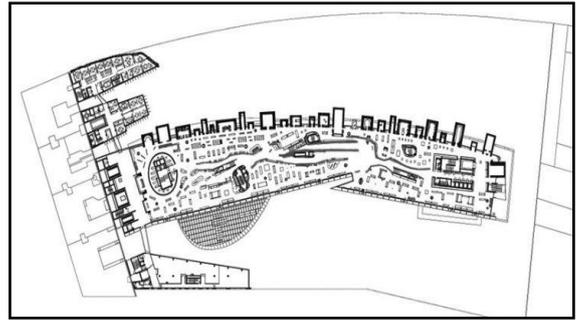
A l'intérieur du musée, une longue rampe sinueuse de faible pente conduit les visiteurs de la petite entrée du RDC à la grande galerie. Depuis le hall d'accueil, un escalier plonge vers le niveau inférieur consacré aux rencontres (un auditorium, un cinéma, des salles pédagogiques et des réserves).

**Le jardin :** L'ensemble surplombe un jardin de 18 000 m<sup>2</sup> conçu par l'architecte-paysagiste **Gilles Clément**. Ce jardin, exécrément divers de promenade, composé de sentiers, petites collines, chemins dallés de pierres de torrent, bassins propices à la méditation et à la rêverie, sera planté de 178 arbres. Le jardin est clôturé par un immense mur de verre qui abrite le musée du bruit et de la pollution.



Éclairages nocturnes du jardin

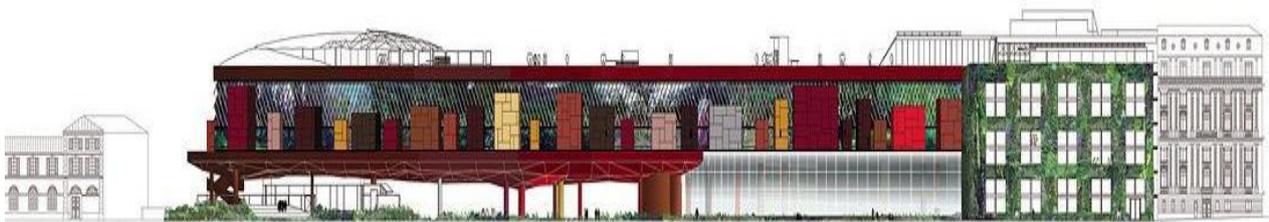
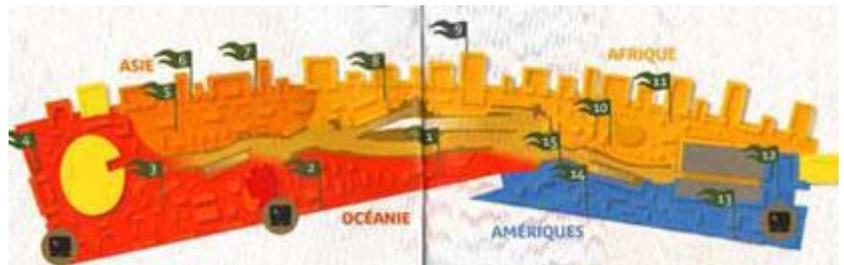
**La grande galerie :** A l'intérieur, une longue rampe sinueuse de faible pente conduit les visiteurs de la petite entrée du rez-de-chaussée à la grande galerie. La galerie est un immense espace non cloisonné surélevé par pilotis réservé aux expositions permanentes, elle est surplombée de trois mezzanines, dont deux accueillent des expositions temporaires, à chaque extrémité, une petite récapitule tous les programmes multimédia qui sont disponible dans le musée. La circulation centrale dans la galerie symbolisant une rivière.



Plan du niveau de la galerie



**La terrasse :** Pour que rien n'entrave la jouissance de point de vue, aucun parapet mais des bassins d'eau sur les bords. A l'Ouest la médiathèque réservée aux chercheurs. A l'autre extrémité le restaurant confirme la vocation publique de la terrasse.



Les façades du projet

## Conclusion

Le projet architectural du musée du quai Branly est atypique, il témoigne de la maturité du travail de Jean Nouvel, répondant à des exigences spécifiques en matière d'image, d'identité, d'accessibilité et d'insertion urbaine, bénéficiant d'un site exceptionnel à l'ombre de la tour Eiffel. C'est un espace d'échange vivant et actif.

## 2--Musée de la citadelle belle Ile :

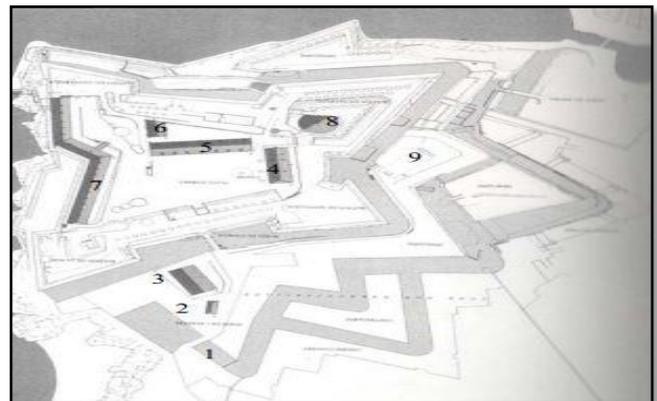
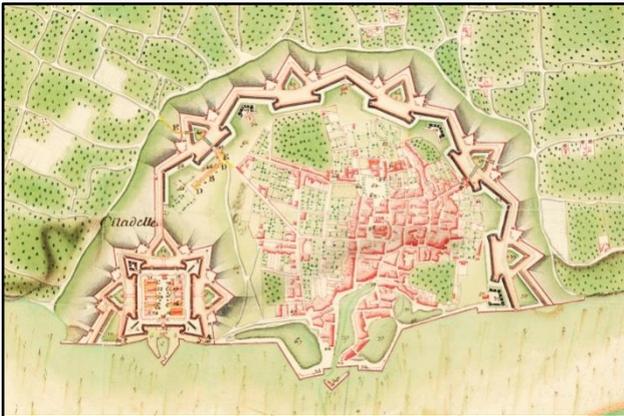
### 1-2- Présentation et situation du la citadelle :

*Dominant* le port du Palais, la Citadelle Vauban symbolise mille ans d'histoire à Belle-Ile-en-Mer. Fondée dès le Moyen-Age, remaniée par Vauban à partir de 1683, elle déploie aujourd'hui, après 40 ans de restauration, ses 10 hectares de bastions, courtines, casemates, poudrières, arsenal ... au milieu d'un parc paysagé et dans un panorama exceptionnel.



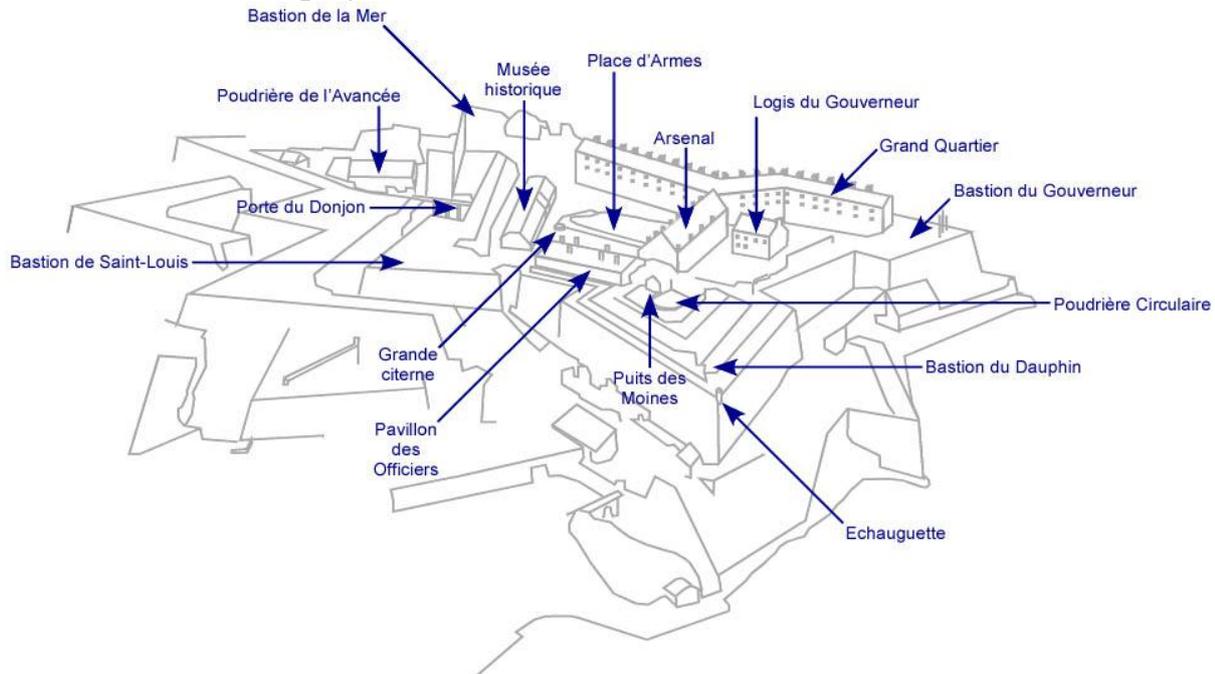
Situation du musée

**Citadelle Belle-Ile-en-Mer** aménagée par Vauban en 1683 et modifiée tout au long du 17 et 20<sup>ème</sup> siècle fut démilitarisé en 1952. cédée par les domaines en 1960. elle se trouvait dans état de vétusté alarmant et ne fut sauvée que grâce à l'action de propriétaires privés, M et Mme Larquetoux, qui de 1960 à 2002 mirent avec le soutien de l'architecte Philippe Prost, toute leur énergie à restaurer et à rendre accessible au public d'ensemble du site.



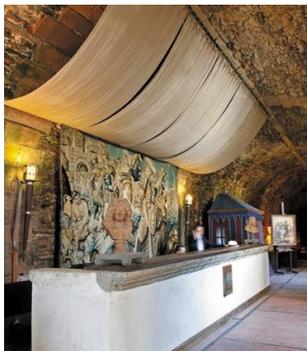
Le plan de la citadelle belle ile

## Les orientations du projet :



- ✓ Fondée au XI<sup>ème</sup> siècle, remanié par les Gondi, Nicolas Fouquet et Vauban, la Citadelle de Belle-Ile domine la rade de Le Palais. Un musée d'art et d'histoire, une salle de la marine, des concerts et expositions, une hôtellerie permettent d'y lier culture et détente.
- ✓ Groupe SAVRY, propriétaires de la citadelle depuis 2005, y ont aménagé un musée et des salles de réunions pour l'accueil des séminaires et congrès, venant ainsi ajouter une nouvelle page à cette très riche histoire. Il s'agit d'ailleurs du 1<sup>er</sup> Hôtel-Musée de France, l'équivalent des paradores (en Espagne) ou des pousadas (au Portugal).
- ✓ La salle de la marine :

Sous une charpente de 1870, cette salle invite aux grands voyages à travers de magnifiques maquettes de navires et les souvenirs des grands navigateurs. Expositions, concerts, conférences, lectures. Organisés chaque année au cœur de la Citadelle, ces événements viennent entretenir la vocation de terre d'art et d'histoire dans laquelle réside tout l'esprit de Belle-Ile-en-Mer.



L'accueil du musée



Le jardin public avec des aménagements



Le salon d'accueil

- ✓ le musée d'art et de l'histoire de Belle-île, une salle de la marine, des évènements culturels agrémentent la visite de cette cité militaire qui se présente en « ordre de bataille », auréolée de tout le lustre du Grand Siècle.



L'exposition du musée



La façades principale du musée

## E-Le programme :

### 1-Fonction principale « exposition » :

**1-1-Définition:** C'est la fonction principale des musées. C'est le moment et le lieu où des objets sont présentés au public afin de lui tenir un discours. Concevoir une exposition, c'est intégrer trois facteurs:

**Les contenus :** thèmes, messages, approches, objets.

**Le contexte et ses contraintes :** lieux, temps, moyens, public ciblé, nature des objets et environnement physique.

**Les contenants :** la mise en espace et ses moyens.



Exposition permanente au musée de la marine de Barcelone, Espagne

### 1-2-Types d'exposition :

- a- **Expositions permanentes :** Déterminent des points forts autour desquels le discours et la présentation se concentrent, elles portent l'âme d'un musée et sa singularité.
- b- **Expositions temporaires :** Animent les musées et incitent le public à y revenir offrent une plus grande liberté pour apporter un commentaire sur les collections ou introduire un aspect ludique.

**1-3- Méthodes d'exposition :** La vocation encyclopédique qui prévalait jadis est désormais souvent mise en retrait au profit d'une sélection d'œuvres représentatifs (tableaux de peintures, maquettes, œuvres,...).

**Les outils multimédias** font désormais partie intégrante du monde muséal. Ce sont des bons moyens pour approfondir les informations collectés face à des différentes vitrines.

Techniques et supports:

- Scénographie son et lumière,
- Bornes interactives,
- Vitrines interactives, audio – guides
- Cartels numériques,
- Maquettes sonorisées et mises en lumière,
- Spectacle 3D, etc....



Installation multimédia au musée du quai Branly

### 1-3- Parcours de l'exposition:

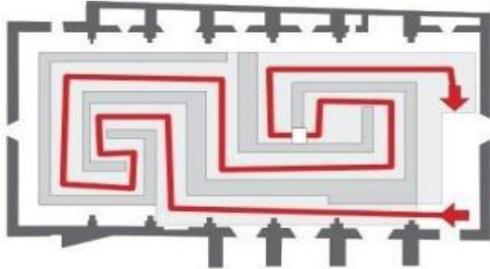
L'important, pour réussir une bonne exposition, c'est de savoir « **raconter une histoire** » avec les objets. Mais quel que soit son propos, le discours doit être construit et se traduire en un circuit. Le cheminement de l'exposition par conséquent a le but d'aider le spectateur à bien comprendre le message de l'exposition. Il doit être identifiable par le visiteur.

## a-Typologies de parcours

### 1- Parcours figé

#### **1-Le parcours labyrinthe :**

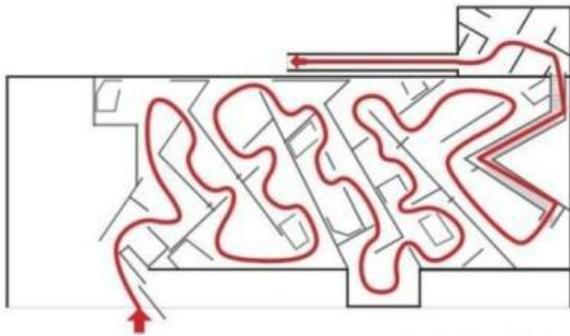
Le visiteur n'a aucune liberté de choix dans son déplacement.



Une salle d'exposition temporaire au Musée d'Histoire de la Cuitât, Barcelone

#### **2-La séquence simple (linéaire):**

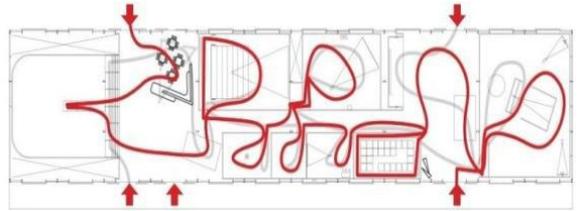
C'est une succession naturelle des salles, depuis l'entrée jusqu'à la sortie, Le spectateur n'a pas d'option.



Salle d'exposition des œuvres d'art, Grand Halle de la Villette, Paris

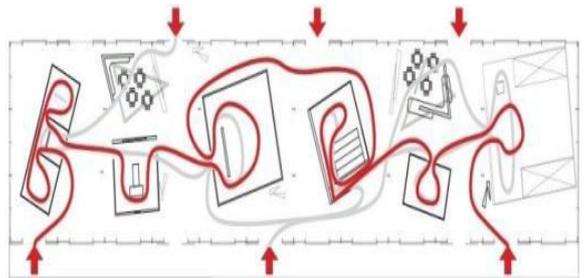
### 2- Parcours libre :

**1-parcours libre (la grille):** La disposition des salles en parallèle et en séquence, uni entre eux par une allée ou rue interne. L'espace donne au visiteur l'opportunité de choisir l'ordre de sa visite.



Salle d'exposition des oeuvres d'art contemporain au hall du port, Brésil.

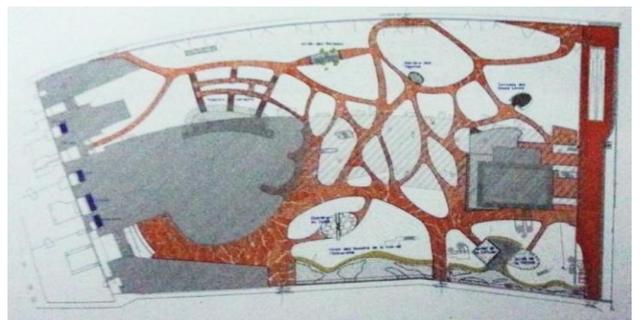
**2-Total liberté (liberté totale):** Le spectateur a libre choix sur son parcours et peut décider de voir ce qui est présenté, ou non.



Grand hall de la villette, Paris

Il est d'extrême importance pourtant d'envisager toujours le visiteur dans son parcours de découverte d'une exposition, il faut absolument penser à son état d'esprit de découverte et lui indiquer des possibles chemins vers l'utilisation d'une signalétique développée.

**b- Le parcours et son extension aux jardins :** La tendance qui unit dans un même ensemble parcours muséal et jardins se développe depuis que le musée tente d'échapper à ses murs pour se rattacher de façon fluide à ses abords et à la ville elle-même, le musée du quai Branly la montre.



Plan des cheminements du jardin, musée du quai Branly

## **-2-Fonctions secondaires :**

### **Fonctions culturelles:**

#### **1- Bibliothèque:**

**Salle de lecture:** demande un éclairage naturel latéral et zénithal pour la bonne procuration de la lumière; avec l'utilisation de l'éclairage artificiel direct par des points lumineux et indirect par des plaques lumineuses.

**Lecture des périodiques:** demande un minimum d'éclairage artificiel.

**2- Cinéma:** C'est une boîte noire qui exige un éclairage artificiel concentré sur la scène et une isolation phonique importante.

**3- Auditorium :** Salle spécialement aménagée pour les auditions d'oeuvres (musicales ou théâtrales), les émissions (radiophoniques ou télévisées), les enregistrements. Elle exige le calme, grand espace de grande hauteur, Un minimum d' éclairage naturel zénithal, température de 18° à 20°C, humidité de 50% à 60%, isolation acoustique 59dB, avec le revêtements des planchers par des matériaux absorbant le bruit.

### **Fonctions d'accueil:**

**1-Accueil:** C'est un espace d'orientation couvert, public et brouillant. Il exige le contact visuel avec l'extérieur, l'éclairage naturel latéral et zénithal (en atrium par exemple), avec un poste de contrôle.

**2- Détente:** Elle peut être dans un espace fermé (restaurant, cafeteria, boutique et librairie) ou en plein air (jardin).

### **Fonctions de gestion:**

**1- Administration :** C'est un espace privé, calme, et qui demande un minimum d'éclairage artificiel et un éclairage naturel latéral.

**2- Technique :** C'est un espace de maintenance et de stockage qui exige un accès privé, minimum d'éclairage naturel, éclairage artificiel au plafond; d'intensité 150 w, température de 17° à 18°C (pour l'archive), humidité de 55%, revêtements spéciaux de murs (plâtre, moquette,...) et un détecteur de fumée pour la sécurité.

## **Annexe 3**

### **DOSSIER GRAPHIQUE :**



## TABLES DES FIGURES.

Figure 1.1 carte de l'Algérie .....	7
Figure 1.2: carte de situation géographique de la Jijel.....	8
Figure 1.3: carte de situation administrative de la ville de Jijel .....	8
Figure 1.4 : carte montrant la zone d'intervention.....	8
Figure 2-1 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.....	16
Figures 2-3 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des Water fronts et du couple ville/port.....	17
Figure 2.4: plan de situation du port Marseille.....	23
Figure 2.5: Vue aérienne de l'aire d'intervention du projet.....	24
Figure 2.6: la façade maritime du projet.....	24
Figure 2.7: le tunnel de la Joliette.....	24
Figure 2.8: carte montrant le boulevard du littoral .....	24
Figure 2.9: carte montrant esplanade les terrasses du port .....	24
Figure 2.10 : l'esplanade les terrasses du port.....	24
Figure 2.11: carte montrant esplanade du major .....	25
Figure 2.12 : l'esplanade de la major .....	25
Figure 2.13: carte montrant esplanade J4.....	25
Figure 2.14 : l'esplanade de J4 .....	25
Figure 2.15 : Embellissement sur le plan fonctionnel.....	26
Figure 2.16 : photo montre l'axe structurant de la ville et les accès piéton .....	26
Figure 2.17: carte montrant le système d'espace public.....	27
Figure 2.18: carte montrant les équipements important dans le projet .....	27
Figure 2.19: plan fonctionnel.....	28
Figure 2.20: plan fonctionnel.....	28
Figure 2.21: carte montrant le boulevard de littoral.....	29
Figure 2.22: carte montrant les espaces publics.....	29
Figure 2.23: carte montrant le pole commerciale.....	30
Figure 2.24: carte montrant le pole culturelle.....	30
Figures 3-1 : cartes montrant l'aire d'étude.....	33
Figures 3-2 : cartes montrant le site d'intervention.....	33
Figure 3-3-carte montrant la morphologie de la ville de Jijel.....	34
Figure 3-4-carte montrant l'hydrographie de la ville de Jijel.....	34
Figure 3-5- la première phase des établissements du territoire.....	34
Figure 3-6- la deuxième phase des établissements du territoire.....	35
Figure 3-7- la troisième phase des établissements du territoire .....	35
Figure 3-8- la quatrième phase des établissements du territoire.....	35
Figure 3-9- cycle 2 : cycle de consolidation.....	36
Figure 3-10 :- cycle3 : récupération de l'implantation .....	36
Figure 3-11:- cycle4 : récupération de la consolidation.....	36
Figure 3-12 :- carte montrant la synthèse de la lecture territoriale.....	37
Figure 3-13 :- carte de la période phénicienne.....	37

Figure 3-14 :- carte de la période romaine.....	38
Figure 3-15 :- carte de la période byzantine.....	38
Figure 3-16 :- carte de La citadelle de Jijel à la période ottomane.....	38
Figure 3-17 :- La citadelle vue de la mer, façade nord-ouest à la période ottomane.....	39
Figure 3-18 : vue générale de Gigeri, lors de l'expédition du Duc De Beaufort en 1664.....	39
Figure 3-19:- carte montrant la période coloniale 1839.....	39
Figure 3-20 :- carte montrant la citadelle après le séisme 1856.....	39
Figure 3-21:- carte montrant la Vue de la citadelle avant et après le séisme.....	40
Figure 3-22:premiers plan directeur de la nouvelle ville de Jijel.....	40
Figure 3-23:carte montrant Principe de composition du noyau triangulaire colonial.....	40
Figure 3-24:carte montrant Principe de composition du noyau triangulaire colonial.....	40
Figure 3-25:carte montrant occupation du nouveau site triangulaire.....	41
Figure 3-26:photo de la mairie de la vile de Jijel.....	41
Figure 3-27:photo l'église de la ville de Jijel.....	41
Figure 3-28 le plan du port et modification du front de mer.....	41
Figure 3-29 : le plan de l'enceinte de la vieille ville & Organiser le quartier militaire, 1957.....	41
Figure 3-30: Plan montrant les directions de la croissance urbaine de la ville de Jijel....	42
Figure 3-31: carte de la période coloniale en 1933.....	42
Figure 3-32: carte de la période coloniale en 1962.....	42
Figure 3-33: photo Vue aérienne sur le corpus d'étude aux environs de 1957.....	42
Figure 3-34: carte du période poste coloniale 1962-1974.....	43
Figure 3-35: carte du période poste coloniale 1974-1980.....	43
Figure 3-36: carte du période poste coloniale 1980-1990.....	43
Figure 3-37: carte du période poste coloniale 1990-2000.....	43
Figure 3-38: carte de période poste coloniale 2000-2008.....	44
Figure 3-39. Synthèse de l'évolution de la ville.....	44
Figure 3-40 : plan de permanence.....	45
Figure 3-41 : la citadelle.....	45
Figure 3-42 : le port.....	45
Figure 3-43 : l'ancien parcours.....	45
Figure 3-44 : vue sur la ville coloniale.....	45
Figure 3-45 cartes montrant la zone d'étude.....	46
Figure 3-46 : carte montrant les limites du centre ancien.....	46
Figure 3-47 : Carte des portes du centre ville de Jijel.....	46
Figure 3-48 : porte de Bâb essor.....	46
Figure 3-49 : porte de Bâb Qacentina.....	46
Figure 3-50 : porte de Bâb Atig.....	46
Figure 3-51-carte montrant les parcours structurant la ville de Jijel.....	47
Figure 3-52 : b.hocine ruibah.....	47
Figure 3-53: La Carte qui montre le boulevard Hocine Ruibah.....	47
Figure 3-54 : la voie est alignée par des équipements.....	47
Figure 3-55 : La Carte qui montre le parcours matrice.....	47
Figure 3-56 : Rue Amir Abdelkader.....	47
Figure 3-57 : la voie est alignée par des équipements.....	47
Figure 3-58 : coupe sur la rue.....	47
Figure 3-59 : La Carte qui montre le parcours de dédoublement.....	48
Figure 3-60 : la voie est alignée par des équipements.....	48

Figure 3-61: b.abdelhamid benbadis.....	48
Figure 3-62 : La Carte qui montre le parcours de liaison.....	48
Figure 3-63 : la voie est alignée par des équipements.....	48
Figure 3-64 Rue didouche Mourad.....	48
Figure 3-65 : La Carte qui montre les places publiques.....	48
Figure 3-66 : La carte de la place de république e par rapport au centre ville.....	49
Figure 3-67 : La carte de la place de république.....	49
Figure 3-68 : la place de république.....	49
Figure 3-69 : le statut de pêcheur dans la place.....	49
Figure 3-70 : La carte des les places de la partie centrale e par rapport au centre ville.....	49
Figure 3-71 : La carte de la place de du partie centrale.....	49
Figure 3-72 : la place front de mer.....	49
Figure 3-73 : la place de l'église.....	49
Figure 3-74 : La carte de la place de baba aroudj.....	50
Figure 75: La carte montre la place de baba aroudj et le jardin d'horloge par rapport le centre ville.....	50
Figure 3-76 : La carte le jardin de l'horloge solaire.....	50
Figure 3-77: le bateau de baba aroudj.....	50
Figure 3-78 : la place de république.....	50
Figure 3-79 : le jardin d'horloge.....	50
Figure 3-80 : le jardin d'horloge.....	50
Figure 3-81 : la carte des équipements.....	51
Figure 3-82 : la mairie.....	51
Figure 3-83 : La Mosquée al kebir.....	51
Figure 3-84 : la bibliothèque communale.....	51
Figure 3-85 : la grande poste.....	51
Figure 3-86: l'ancien marché.....	51
Figure 3-87 : hôtel mezghitane.....	51
Figure 3-89: l'évolution de la trame du triangle historique.....	52
Figure 3-90 : Carte de découpage des ilots.....	52
Figure 3-91 : la typologie des ilots (les Les différentes formes des ilots).....	52
Figure 3-92 : schéma des différents parcellaires du centre ancien.....	53
Figure 3-93 : Plan montrant la typologie du cadre bâti.....	53
Figure 3-94: Habitat traditionnelle : un aspect architectural simple et austère.....	53
Figure 3-95: Habitat colonial individuel : Une architecture caractéristique.....	53
Figure 3-96: Immeuble a corsive nécessitant travaux de rénovation.....	53
Figure 3-97: Immeuble HLM d'époque coloniale.....	53
Figure 3-98: Constructions récentes : mélange de formes et de styles dans un désordre visuel.....	53
Figure 3-99: Constructions récentes : mélange de formes et de styles dans un désordre visuel.....	54
Figure 3-100Immeuble collectif sans rapport avec son environnement.....	54
Figure 3-101 : la façade d'une maison arabe a patio.....	54
Figure 3-102 : relevé d'une maison arabe a patio (RDC).....	54

Figure 3-103 : relevé d'une maison arabe a patio (R+1).....	54
Figure 3-104 : la façade d'un immeuble par rapport.....	54
Figure 3-105 : relevé d'une maison immeuble de rapport RDC.....	55
Figure 3-106 : relevé d'une maison immeuble de rapport r+1.....	55
Figure 3-107 : relevé d'une maison immeuble de rapport R+2.....	55
Figure 3-108: la façade d'une maison individuelle récente.....	55
Figure 3-109 : relevé d'une maison récente.....	55
Figure 3-110:Carte montrant situation de la mairie.....	55
Figure 3-111 : la façade de la mairie.....	55
Figure 3-112: Carte montrant gabarit du bâti.....	56
Figure 3-113 : Carte montrant état du bâti.....	56
Figure 3-114 : photo montrant le gabarit au niveau de rue Emir Abdelkader.....	56
Figure 3-115 : photo montrant le gabarit au niveau de b.hocine ruibah.....	56
Figure 3-116: photo montrant le gabarit au niveau de b.Abdelhamid benbadis.....	56
Figure 3-117: schéma de structure urbaine.....	57
Figure 3-118: schéma de bilan et diagnostic de la zone d'étude.....	58
Figure 3-119: schéma d'aménagement.....	60
Figure 3-120 : Carte de l'état du bâti de la ville de Jijel et des profils urbains sur le site.....	61
Figure 3-121: Schéma de la première intervention.....	61
Figure 3-122: Schéma de la deuxième intervention : l'esplanade maritime.....	61
Figure 3-123 : Schéma de la deuxième intervention : la reconversion de la citadelle militaire.....	62
Figure 3-124 : Schéma de la deuxième intervention : la recomposition ville –port par la promenade urbaine.....	62
Figure 3-125 : Schéma de la deuxième intervention les terrasse du port.....	62
Figure 3-126 : Schéma de la deuxième intervention : l'esplanade des monuments historiques.....	62
Figure 3-127 : Schéma de la troisième intervention : schéma de distribution fonctionnelle.....	63
Figure 3-128: Vue du plan et la 3D de la reconversion de la citadelle.....	64
Figure 3-129 : Vue du plan et la 3D de la recomposition des espaces portuaires.....	65
Figure 3-130 : Vue du plan et la 3D du réaménagement des monuments historique....	65
Figure 3-131 : Vue du plan et la 3D de la partie centrale de la ville.....	66
Figure 3-132 : vue en plan et 3d les circuits qui montre les nouveaux liens les déférents espaces public de la ville et le port.....	67
Figure 3-133 : LA façade maritime existante de la ville de Jijel.....	68
Figure 3-134: le plan de masse.....	69
Figure 3-135 : coupe montrant la liaison par un aquarium.....	69
Figure 3-136: Affectation des entités.....	69
Figure 3-137: Schéma d'affectation des espaces de sous sol.....	70
Figure 3-138: Schéma d'affectation des espaces de RDC.....	70
Figure 3-139: Schéma d'affectation des espaces de r+1.....	70
Figure 3-140: Schéma d'affectation des espaces de sous sol.....	70
Figure 3-141: Schéma d'affectation de l'espace RDC.....	70
Figure 3-142: Schéma d'affectation des espaces de r+1.....	70
Figure 3-143: Schéma d'affectation des espaces de r+2.....	70
Figure 3-147: Schéma d'affectation des espaces de R+2.....	71

Figure 3-148: Schéma d'affectation des espaces de sous sol.....	71
Figure 3-149: Schéma d'affectation des espaces de RDC .....	71
Figure 3-150: Schéma d'affectation des espaces de R+1 .....	71
Figure 3-151: Schéma d'affectation des espaces de R+2 .....	71
Figure 3-152: Schéma d'affectation des espaces de R+3.....	71
Figure 3-153-Les façades du projet.....	73
Figure 3-154- - Le Moucharabieh.....	73
Figure 3-155- la porte monumentale.....	73
Figure 3-156- Les arcades dans la porte.....	73
Figure 3-157- les éléments de décoration.....	73