

Université de Blida Saad Dahleb  
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

OPTION : Nouvelles centralités urbaines

Intervention a la périphérie Ouest de la ville de Tipaza

Projet: Affectation d'un Centre Multifonctionnel

Réalisé par : Laidani Sara

Encadrer par: Mr Sedoud  
Co-Encadreur : Mr Kharoubi  
Mr Boulerbar

Année Universitaire 2016-2017

## Résumé :

En réalité, le thème de nouvelles centralités urbaines est et reste aujourd'hui sous domination urbaine, il a fortement évolué ces dernières années, dans ses définitions et niveaux d'action. De plus, d'une manière indirecte et moins visible, « la nouvelle centralisation » est une des conditions de production qui agite aujourd'hui le plus profond des territoires anciennement ruraux. Elle est ouverte initialement dans les pays d'Europe, comme elle a pénétré rapidement comme phénomène d'actualité urbaine dans d'autres pays.

Dans le cas de la ville de Tipaza qui ressemble à plein d'autres villes algériennes dont elles souffrent de la densification anarchique des tissus anciens et la construction de quartiers inachevés et mal organisés, le territoire Algérien connaît actuellement de nouvelles processus d'urbanisation de manière de créer un équilibre des différentes fonctions urbaines d'où la nécessité de configurer soit un deuxième centre, soit une multitude de petites centralités qui ont pour but de gérer la croissance de la ville et d'offrir à ses habitants une qualité de vie urbaine meilleure.

Le présent travail a été réalisé après lecture de multiples ouvrages, de thèses et d'articles qui traitent la ville et les principes de la croissance de « Tipaza », on essaye de configurer la rupture centre-périphérie passant par un processus qui comporte trois principales parties :

- **Partie introductive :** celle qui présente la thématique spécifique ainsi la problématique spécifique de notre aire d'intervention qui est le plan d'occupation du sol Au2 de Tipaza.
- **Partie état des connaissances :** qui a pour objectif de présenter les notions clés du thème « Nouvelles Centralités Urbaines », et de développer quelques exemples à différentes échelles dans le but de définir et clarifier le concept choisi, pour pouvoir tirer des recommandations que nous avons essayé d'intégrer dans notre cas d'étude.
- **Partie cas d'étude :** cette partie présente la ville de Tipaza passant par une lecture diachronique et synchronique qui explique sa croissance et son processus de formation et transformation, pour pouvoir entamer notre projet d'intervention dont le thème est la création d'une nouvelle centralité urbaine à Tipaza.

En conclusion, notre intervention est dans l'objectif de rehausser l'image de la ville de Tipaza et s'avère une réponse possible pour recomposer le lien entre le centre et la périphérie.

**Abstract:**

In fact, the theme of new urban centralities is and remains today under urban domination, it has evolved strongly in recent years, in its definitions and levels of action. Moreover, in an indirect and less visible way, "the new centralization" is one of the conditions of production that is shaking today the deepest rural formerly territories. It is initially opened in the European countries, as it has rapidly penetrated as a recent urban phenomenon in other countries.

In the case of Tipaza city, which resembles many other Algerian cities that suffer from the anarchic densification of ancient fabrics and construction of unfinished and badly organized neighborhoods, the Algerian territory is currently experiencing new urbanization processes in order to balance the different urban functions hence the necessity to configure either a second center or a multitude of small centralities, that aim to manage the city growth and offer its inhabitants a better quality of urban life.

The present work has been realized after reading multiple works, theses and articles that deal with the city and the growth principles of "Tipaza"; we try to configure the center/periphery rupture through a process that has three main parts:

- **Introductory part:** that presents the specific theme as well the specific problematic of our area of intervention which is the plan of occupation of Tipaza soil 'Au2'.
- **State of the art:** which aims to present the key concepts of the theme « New Urban Centralities », and to develop some examples at different scales in order to define and clarify the chosen concept, to be able to draw recommendations that we have tried to integrate in our case study.
- **Case study:** this part presents Tipaza city passing by a diachronic and synchronic reading which explains its growth and its process of formation and transformation, to be able to lead off our intervention project whose theme is the creation of a new urban centrality in Tipaza.

In conclusion, our intervention aims to enhance the image of Tipaza city and proves to be a possible answer to recompose the link between the center and the periphery.

## ملخص :

في الواقع إن موضوع "المناطق الحضرية الجديدة" ما زال ولا يزال اليوم تحت السيطرة الحضرية، لقد تطور بقوة في السنوات الأخيرة في تعاريفه ومستويات تنفيذه. علاوة على ذلك، فإن "المركزية العمرانية الجديدة"، بطريقة غير مباشرة وأقل وضوحاً، هي أحد شروط الإنتاج التي تهز اليوم أعمق المناطق الريفية سابقاً. لقد بدأت بوادرها في البلدان الأوروبية، ثم توغلت بسرعة كظاهرة حضرية حديثة في البلدان الأخرى.

في حالة مدينة تيبازة التي تشبه العديد من المدن الجزائرية الأخرى التي تعاني من تكثيف السكنات الفوضوية القديمة وتشديد الأحياء غير المكتملة والعشوائية، تشهد الأراضي الجزائرية حالياً عمليات تهيئة عمرانية جديدة من أجل تحقيق التوازن بين مختلف الوظائف الحضرية، حيث ضرورة تكوين مركز ثان أو العديد من المراكز الصغيرة التي تهدف إلى إدارة النمو العمراني وتقديم نوعية حياة حضرية أفضل للسكان.

تم إنجاز العمل الحالي بعد قراءة أعمال كثيرة، أطروحات ومقالات تدرس المدينة ومبادئ النمو في "تيبازة"، حاولنا تكوين الخرق بين المركز الحضري/المحيط من خلال ثلاثة أجزاء رئيسية هي:

● **الجزء التمهيدي :** الذي يعرض الموضوع وكذا الاشكالية في مجال تدخلنا والتي هي خطة إشغال تربة AU2 لتيبازة.

● **تعريف الحالة:** يهدف إلى تقديم المفاهيم الأساسية لموضوع « المناطق الحضرية الجديدة » ، وتطوير بعض الأمثلة على مختلف المستويات من أجل تحديد وتوضيح المفهوم المختار، بهدف رسم توصيات والتي حاولنا دمجها في دراسة الحالة لدينا.

● **دراسة الحالة :** يعرض هذا الجزء مدينة تيبازة من خلال قراءة متعاقبة و متزامنة والتي تشرح نمو المدينة وعملية تشكيلها وتحولها ، وذلك من أجل البدا في مشروع تدخلنا الذي يتمثل في خلق مركز حضري جديد في تيبازة.

في الختام، يهدف تدخلنا إلى تعزيز صورة مدينة تيبازة والذي تبين أنه يمكن ان يكون الجواب لإعادة صياغة الصلة بين المركز والمحيط.

# Dédicaces

A celle qui m'a soutenu, m'a encouragé durant toute ma vie.

A celle qui a toujours voulu que je sois la meilleure, a la lumière de mes jours, à la source de mes efforts, à la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; **Maman** que j'adore : Symbole du sacrifice, de l'amour, de l'encouragement, et de la tendresse... j'aimerais te remercier pour tout ce que tu as fait et tout ce que tu feras encore pour moi...Je te dédie ce travail en témoignage de mon profond amour.

A L'homme de ma vie, Mon exemple éternel, que dieu te garde dans son vaste paradis, à toi mon **Père**.

A mes chères sœurs **Imene, Sihem, Meriem et Yasmine** ; j'avoue vraiment que si je suis arrivée à être là c'est grâce à vos aides, vos conseils et votre amour.

A ma chère tante **Louiza**, que mon travail sera le témoignage de mon respect et de mes sentiments les plus sincères.

A tous les personnes qui m'ont toujours aidé et encouragé, qui étaient toujours à mes côtés, et qui m'ont accompagné durant mon cursus d'études, mes aimables amis, collègues d'études et frères du cœur.

# Remerciements

Je remercie Dieu Tout Puissant, qui gère éternellement le monde, de m'avoir accordé de la patience, et la volonté pour pouvoir achever ce modeste travail.

Je tiens à exprimer mes remerciements et ma profonde gratitude à mes encadreurs, Mr. Seddoud, Mr. Kharoubi et Mr. Bouloubar pour leur disponibilité, leur patience et surtout leur précieux conseils durant toute cette année.

Je remercie aussi Dr M. Zerarka notre Porteur du master de ses conseils, sa patience et aussi de nous avoir bien initié à la meilleure formation au sein de son master architecture et projet urbain.

Je remercie même tous les professeurs qui, à travers mes cinq années de cursus, ont contribué de près ou de loin à ma formation.

# Table des Matières

## **Résumé**

## **Remerciements**

## **Dédicaces**

### **Chapitre 01 : Introductif**

1.1. Introduction à la thématique générale du master.....	01
1.2. Introduction à la thématique spécifique.....	05
1.3. Thématique spécifique.....	05
1.4. Problématique générale.....	06
1.5. Problématiques spécifiques.....	06
1.5.1. Questionnaire.....	07
1.5.2. Hypothèses.....	07
1.5.3. Objectifs.....	07
1.6. Cas d'étude Tipaza.....	08
1.6.1. Choix de ville.....	08
1.6.2. Choix de site.....	08
1.6.3. Situation.....	09
1.6.4. Accessibilité.....	09
1.6.5. Superficie et morphologie du site.....	09
1.7. Démarche méthodologique.....	09
1.7.1. Définition de Démarche Typo-morphologique.....	09
1.7.2. Recherche bibliographique.....	10
1.7.3. Collecte des données.....	10
1.7.4. Travail de terrain.....	10
1.8. Structure du mémoire.....	11

### **Chapitre 02 : Etat de l'Art**

2.1. Introduction.....	12
2.2. Définitions de quelques concepts.....	12
2.2.1. Le Centre.....	12
2.2.2. La Centralité.....	12

2.2.3. La Périphérie.....	13
2.3. La perception de la centralité.....	13
2.4. Développement de la centralité à travers le temps.....	13
2.5. Les caractéristiques de la centralité urbaine.....	14
2.6. Facteurs de centralité urbaine.....	15
2.6.1. Multi-fonctionnalité.....	15
2.6.2. Multi-temporalité.....	15
2.6.3. Rayonnement et attractivité.....	15
2.6.4. Accessibilité et échanges.....	15
2.6.5. Représentations.....	16
2.7. Centralités secondaire et périphérique .....	16
2.7.1. Centre secondaire.....	16
2.7.2. Centres périphériques.....	16
2.7.3. Concurrence.....	16
2.8. Etude des Exemples.....	17
2.8.1. Exemple de Projet Massena-Bruneseau.....	17
2.8.2. Exemple d'Alger.....	23
2.8.3. Exemple Le Caire.....	27
2.8.4. Synthèse.....	29

### **Chapitre 03 : Cas d'étude Tipaza**

3.1. Introduction.....	30
3.2. Le Choix de Site.....	30
3.3. Présentation de la Ville.....	31
3.3.1. Accessibilité.....	31
3.3.2. Délimitation de la ville.....	32
3.3.3. Climatologie.....	32
3.3.3.1. Les vents dominants.....	33
3.3.3.2. L'humidité.....	33
3.3.3.3. La pluviométrie.....	33
3.3.3.4. Les températures.....	33
3.3.4. Reliefs.....	33
3.4. Lecture Territoriale.....	34



3.4.1. 1 <sup>er</sup> cycle.....	34
3.4.1.1. Phase 1 : Nomadisme.....	34
3.4.1.2. Phase 2 : Etablissements des hauts promontoires.....	35
3.4.1.3. Phase 3 : Etablissements des bas promontoires.....	35
3.4.1.4. Phase 4 : Etablissements en plaine.....	35
3.4.2. 2eme cycle.....	36
3.4.3. Synthèse.....	36
3.5. Lecture Diachronique de la ville (Historique).....	37
3.5.1. L'époque phénicienne.....	37
3.5.2. L'époque romaine.....	38
3.5.3. L'époque coloniale.....	39
3.5.3.1. Phase I (1830-1854).....	39
3.5.3.2. Phase II (1854-1861).....	39
3.5.3.3. Phase III (1861-1962).....	40
3.5.4. L'époque post colonial (1962-1985).....	41
3.5.5. Période contemporaine (1985 à nos jours).....	42
3.5.6. Synthèse.....	43
3.6. Lecture Synchronique de la Ville (Structures).....	44
3.6.1. Le système Viaire.....	44
3.6.2. Le système fonctionnel.....	45
3.6.3. Le système parcellaire.....	46
3.6.4. Le système Gabarit.....	46
3.6.5. Les typologies de bâtis.....	47
3.6.5.1. Village colonial.....	47
3.6.5.2. La cité Oued Merzoug.....	47
3.6.5.3. Hai El Gharbie.....	48
3.6.5.4. Douar Rabta.....	48
3.6.6. Critique du PDAU.....	49
3.6.7. Synthèse.....	49
3.7. Etude du POS AU2.....	50
3.7.1. Présentation du pos.....	50
3.7.2. Accessibilité.....	50
3.7.3. Situation par rapport au centre-ville.....	51
3.7.4. Situation par rapport aux autres Pos .....	51

3.7.5. Etude de pos projeté.....	52
3.7.5.1. Structure viaire.....	52
3.7.5.2. Structure fonctionnelle.....	52
3.7.5.3. Gabarits.....	53
3.7.6. Contrainte d'intervention.....	53
3.7.7. Etude critique de POS.....	54
3.7.8. Etat de fait du POS.....	54
3.8. Analyse de l'assiette d'intervention.....	55
3.8.1. La situation.....	55
3.8.2. La forme.....	55
3.8.3. La superficie.....	55
3.8.4. La pente.....	55
3.8.5. Environnement immédiat.....	56
3.8.6. L'accessibilité.....	56
3.8.7. Synthèse.....	57
3.9. L'intervention .....	57
3.9.1. Introduction.....	57
3.9.2. Processus de développement du projet.....	57
3.9.2.1. Viaire.....	57
3.9.2.2. Structuration des ilots.....	58
3.9.2.3. Choix des espaces publics.....	59
3.9.2.4. Programme fonctionnel.....	59
3.8.2. Schéma d'aménagement global.....	61
3.8.3. Projet architectural.....	62
3.8.4.2. Fiche technique du projet.....	63
3.8.4.3. Genèse de la forme.....	63
3.9. Conclusion générale.....	64

## **Bibliographie**

## **Annexes**

## Table des Figures

### **Chapitre 1 : Introductif**

Fig. 1.1 : Carte de la ville de Tipaza .....	08
Fig. 1.2 : Assiette d'intervention .....	09

### **Chapitre 2 : Etat de l'Art**

Fig. 2.1 : Situation Du 13eme Arrondissement.....	17
Fig. 2.2 : Situation De Masséna Bruneseau .....	17
Fig. 2.3 : Carte Des Secteurs .....	18
Fig. 2.4 : Boulevard Périphérique .....	19
Fig. 2.5 : Les Voies Ferrées .....	19
Fig. 2.6 : L'industrie .....	19
Fig. 2.7 : Vue Sur La Ville Et La Seine .....	19
Fig. 2.8 : Immeuble Mixte.....	20
Fig. 2.9 : Entrée D'une Université.....	20
Fig. 2.10 : Reconversion d'un ancien hangar .....	20
Fig. 2.11 : Piste Cyclable .....	20
Fig. 2.12 : E.N.S.A Paris.....	21
Fig. 2.13 : Végétalisation Des Rails Du Tramway.....	21
Fig. 2.14 : Immeuble Mixte Projeté .....	21
Fig. 2.15 : Carte Des Travaux Programmés .....	22
Fig. 2.16 : Carte De Synthèse Des Intentions Urbaines .....	22
Fig. 2.17 : Carte Alger Période Précoloniale .....	23
Fig. 2.18 : Carte Alger Période Coloniale.....	23
Fig. 2.19 : Carte Alger Période Coloniale.....	24
Fig. 2.20 : Carte D'évolution Spatiale d'Alger 1987/2000.....	24
Fig. 2.21 : L'aménagement De La Baie d'Alger.....	26
Fig. 2.22 : Les Grands Projets Urbains d'Alger.....	26
Fig. 2.23 : Carte Schématique De La Capitale Caire .....	27
Fig. 2.24 : Carte Du Caire Moderne.....	28
Fig. 2.25 : Le Petit Manhattan Sur Le Nil.....	28
Fig. 2.26 : Les Autoroutes Du Caire .....	29

Fig. 2.27 : Le Métro Du Caire .....	29
-------------------------------------	----

### **Chapitre 3 : Cas D'étude Tipaza**

Fig 3.1 : la Cité Romaine .....	30
Fig 3.2 : Complexe Corne D'or.....	30
Fig 3.3 : Complexe CET .....	30
Fig 3.4 : Carte de Situation de la ville.....	31
Fig 3.5 : Carte d'accessibilité à la Ville .....	31
Fig 3.6 : Carte de délimitation de la Ville .....	32
Fig 3.7 : Les vents dominants .....	33
Fig 3.8 : Pluviométrie en mm.....	33
Fig 3.9 : Température en degré °c .....	33
Fig 3.10 : Relief de la vile .....	33
Fig 3.11 : Formation de parcours de Crête principale.....	34
Fig 3.12 : Formation de parcours de Crête secondaire.....	34
Fig 3.13 : Formation de parcours de contre Crête locale .....	35
Fig 3.14 : Formation de parcours de contre Crête continu et parcours de plaine .....	35
Fig 3.15 : L'établissement Humain Tipaza .....	36
Fig 3.16 : Carte d'époque phénicienne .....	37
Fig 3.17 : Carte d'époque Romaine .....	38
Fig 3.18 : Carte d'époque Coloniale 1830-1854.....	39
Fig 3.19 : Vue aérienne de village coloniale.....	39
Fig 3.20 : Trace du village coloniale.....	39
Fig 3.21 : Carte d'époque Coloniale 1854-1861 .....	40
Fig 3.22 : Carte d'époque Coloniale 1861-1962.....	40
Fig 3.23 : Carte d'époque Post Coloniale 1962-1985 .....	41
Fig 3.24 : Projets touristiques en 1971 .....	41
Fig 3.25 : Carte d'époque Post Coloniale 1985-1996.....	42
Fig 3.26 : Carte d'époque Contemporaine 2006 à Nos jours .....	43
Fig 3.27 : Carte de réseau routier .....	44
Fig 3.28 : Carte de cadre Bâti (fonctions) .....	45
Fig 3.29 : Carte de système parcellaire .....	46
Fig 3.30 : Carte de système Gabarit .....	47
Fig 3.31 : Village Colonial.....	47

Fig 3.32 : Cite Oued Merzoug.....	47
Fig 3.33 : Hai el Gharbie.....	48
Fig 3.34 : Douar el Rabta .....	48
Fig 3.35 : Carte de Différentes Typologies de bâtis Tipaza.....	48
Fig 3.36 : Carte de synthèse des structures .....	49
Fig 3.37 : Carte de POS.....	50
Fig 3.38 : Réseau Routier du POS .....	50
Fig 3.39 : Situation par rapport à la ville .....	51
Fig 3.40 : Situation par rapport à aux pos .....	51
Fig 3.41 : Structure Viaire du pos .....	52
Fig 3.42: Structure fonctionnelle du pos Fig 3.43 : Système Gabarit du pos .....	52
Fig 3.43 : Système gabarit du pos .....	53
Fig 3.44 : Etat de Fait du pos .....	54
Fig 3.45 : Site d'intervention .....	55
Fig 3.46 : Morphologie du terrain .....	55
Fig 3.47 : Coupe AA .....	55
Fig 3.48 : Coupe BB.....	55
Fig 3.49 : Accessibilité au terrain .....	56
Fig 3.50 : Viaire .....	57
Fig 3.51 : Nœud.....	58
Fig 3.52 : Découpage parcellaire .....	58
Fig 3.53 : Espaces publics .....	59
Fig 3.54 : Proposition du POS.....	59
Fig 3.54 : Plan de composition.....	60
Fig 3.55 : Parcelle 1 .....	60
Fig 3.56 : Parcelle 2 .....	60
Fig 3.60 : Parcelle 3 .....	61
Fig 3.61 : Schéma de principe global.....	62
Fig 3.62 : Plan de Masse .....	62

## 1.1. Introduction à la thématique générale du master :

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 fond territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affectée 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>

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** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

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.

<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)

<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.

« 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.

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 maitres 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

---

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



obligé d'inscription de l'architecture. 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, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème 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

## 1.2. Introduction à la thématique spécifique :

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

D'abord la ville est un système complexe d'ensembles de constitutions différentes, elle a besoin d'une continuité dans sa progression et son évolution urbaine afin d'éviter les ruptures et les fragmentations entre les différents tissus de la ville.<sup>5</sup>

Aussi de nombreux changements ont eu cours après la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale ont provoqué de profondes transformations dans l'urbanisation du XX<sup>ème</sup> siècle. L'étalement urbain dans les périphéries en est une des figures principales. C'est la période qui voit la fin d'une dualité vieille de plusieurs millénaires. Le résultat est qu'au lieu de s'opposer globalement, par grands blocs, les centres et les périphéries tendent aujourd'hui à s'interpénétrer, à s'imbriquer les uns dans les autres.<sup>6</sup>

## 1.3. Thématique spécifique :

Le thème choisi est la nouvelle centralité urbaine qui signifie le résultat d'une série de formations et transformations dans un organisme urbain.

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

Une centralité, contrairement au centre n'est pas définie directement par un lieu. La centralité est plutôt synonyme de contenu. « La centralité est la qualité attribuée à un espace »<sup>7</sup>.

Lorsqu'il existe plusieurs centralités urbaines au sein d'une même ville, il est possible de différencier entre elles. Celles-ci peuvent avoir des natures différentes de par leur contenu. Ainsi, on peut en mettre en évidence un certain nombre, (culturelle, économique et financière, commerciale, politique, technologique, de loisir), chacune de ces fonctions peuvent permettre à une centralité d'exister.

<sup>5</sup> Article sur l'apparition des villes au proche-orient. Kubaba.univ-paris1.fr, Margueron, septembre 2013.

<sup>6</sup> Mémoire pour l'obtention de master 02 urbanisme et projet urbain, le cas de l'agglomération du pays Montbéliard, par Samuel Belliel, août 2013.

<sup>7</sup> MONNET Jérôme, 2000.

#### 1.4. Problématique générale :

Tipaza est une cité historique dont le nom n'a pas changé depuis 2600 ans. Elle confère une richesse archéologique et revêt une singularité géologique, écologique, historique et de culture agraire qui est intégrée dans le milieu naturel en formant une entité représentative.

Comme première constatation, on remarque que l'espace urbain de Tipaza est en train de perdre peu à peu son image suite à sa formation de plusieurs entités distinctes qui ne sont pas en communication entre elles et qui ne se côtoient plus. Ces entités ont eu naissance dans un processus plus au moins régulier:

- Site archéologique doté d'un tracé assez régulier et significatif.
- Noyau colonial avec sa structure bien hiérarchisée.

Sauf ce qui concerne la période postindépendance :

- Cité oued el Merzoug qui s'est dégradée mais le PDAU a préparé ses programmes de réaménagement.
- Extension postindépendance qui a eu un développement de programme d'urgence, ce qui a engendré une croissance démesurée, mal contrôlée et ne régissant à aucune stratégie d'aménagement.

De plus, Tipaza a connu de nouvelles extensions sous formes de POS, ZET, cités administratives et puis d'autres actions de réaménagement qui restent insuffisantes par rapport à un site de plus en plus saturé qui ne répond pas à ses besoins.

Dans le cadre d'intervenir pour le développement et l'extension de la ville en considérant les nouvelles centralités ou les périphéries urbaines qui sont des réalités qui s'imposent en Algérie :

- **Comment pouvons-nous concevoir et assurer des nouvelles centralités qui peuvent éviter un étalement urbain en gardant toujours le même style de vie de Tipaza tout en sauvegardant son côté historique ?**

#### 1.5. Problématiques spécifiques :

Notre intervention consiste à proposer une planification urbaine cohérente qui répond aux exigences de la ville tout en évitant de retomber dans les problèmes soulevés, et cela se fait en créant une zone multifonctionnelle qui répond à la vocation du POS et donnera aussi une nouvelle image à la ville et renforcera la liaison entre les différentes entités de la ville.

D'après notre analyse que nous avons abordée sur la ville de Tipaza on remarque :

### 1.5.1. Questionnaire

- **Comment assurer la continuité entre la ville et ses extensions ??**
- **Quel est l'aménagement qu'on peut proposer pour cette nouvelle centralité ?**
- **Comment marquer une centralité regroupant toutes fonctions urbaines de la ville ?**
- **Comment peut-on soulager le centre-ville ?**
- **Comment assurer la jonction entre le centre-ville et la nouvelle centralité ?**
- **Comment faire insérer une typologie qu'elle construit l'espace public ?**
- **Comment créer une ambiance d'une seule zone à multifonctions qui peut répondre aux différents besoins des habitants ?**
- **Comment gérer notre site pour faire marquer l'entrée de la ville ?**

### 1.5.2. Hypothèses :

- **Une centralité** est indispensable ; en créant un élément tampon qui va marquer et valoriser les périphéries de la ville.
- **La jonction centre périphérie** par la création d'une jonction fonctionnelle en termes d'activité sportive.
- **Des équipements urbains** « touristiques et de loisir » doivent être affectés pour mettre en valeur la vocation de la ville.
- **L'espace public** appartient aux citoyens ; donc il faut créer des lieux uniques et originaux, où les habitants de la ville aimeront se retrouver.
- **Marquer l'entrée** par la création d'un point d'appel à la ville.
- **Une multifonctionnalité** ; par l'injection dans notre ville pour la création de relations inter-ilots.

### 1.5.3. Objectifs :

- Création d'une nouvelle centralité à la périphérie de Tipaza.
- Garder la vocation historique et touristique de la ville.
- Traiter notre site de façon à marquer une porte ouest à la ville.
- Intégration d'une multifonctionnalité résidentielle, commerciale et de détente.
- Injection des espaces d'intérêt commun, de rencontre et de découverte.

## 1.6. Cas d'étude Tipaza :

### 1.6.1. Choix de ville :

Comme la majorité des villes algériennes, Tipaza a vécu une densification de tissu pour répondre aux différents besoins de la population et plus précisément au besoin de logements et urbanisation.

Et pour cela notre choix de ville est fait par rapport à notre option projet urbain en périphérie qui est le cas de la ville de Tipaza dans le but de créer une nouvelle centralité urbaine en périphérie.

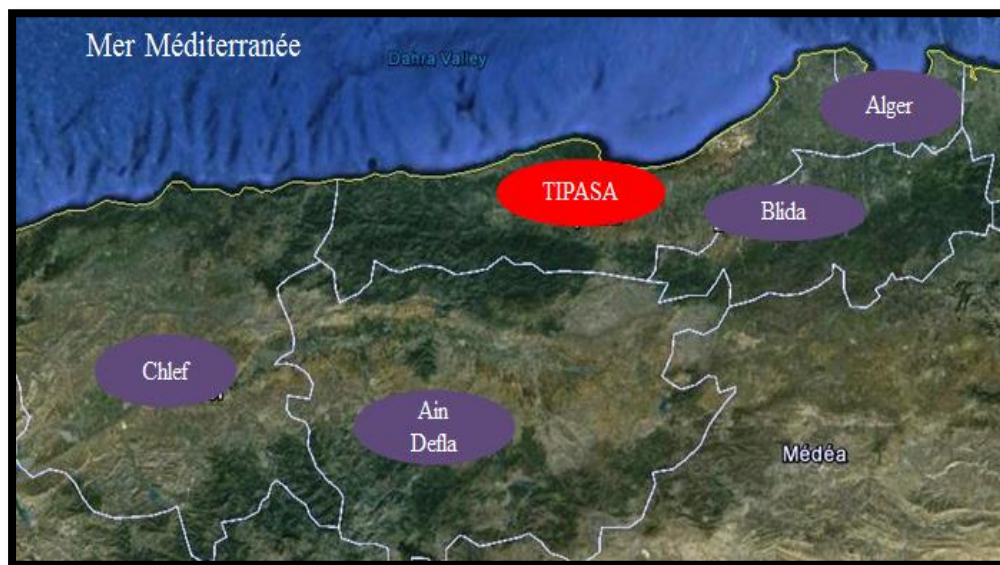


Fig 1.1 : Carte de la ville de Tipaza (Source : Google Earth)

### 1.6.2. Choix de site :

D'après l'étude que nous avons faite nous avons pu identifier les différentes parties de la ville ainsi que les problèmes qu'elles rencontrent, donc notre site d'intervention est situé au pos AU2 de la ville de Tipaza qui est un secteur à urbaniser (extension multifonctionnelle) d'une nature agricole d'une superficie de 47,8 ha.

Notre assiette d'intervention du projet urbain est choisie pour les critères suivants :

- Elle est positionnée dans une ville riche en patrimoine archéologique et à vocations multiples.
- Elle est implantée dans la région Ouest de Tipaza qui est une porte côtière intéressante.
- Elle est limitée par un axe structurant assez important la RN11.
- Elle a une topographie importante qui permet une vue panoramique donnant sur la mer, la forêt, le parc archéologique ainsi que la montagne de Chenoua.



Fig 1.2 : Assiette d'intervention (source : Google Earth)

1.6.3. Situation : Le site visé dans notre étude est situé dans la zone d'extension périphérique, l'entrée ouest de la ville de Tipaza désignée par POS AU2.

1.6.4. Accessibilité : Le site est accessible par :

- La RN 11, elle relie la commune de Tipaza à Alger et aux différentes communes voisines.
- Le chemin de wilaya CW109 (chemin des écoles) qui relie le centre-ville avec l'entrée ouest de la ville.
- Et d'autres voies tertiaires qui traversent le pos AU2, délimitent le terrain et reliant le nord et le sud.

Superficie et morphologie du site : Notre terrain est d'une superficie de 3.1 ha, présente une pente de 5% qui permet de le considérer comme un terrain peu accidenté.

## 1.7. Démarche méthodologique :

Pour élaborer cette recherche, on a opté l'approche **typo-morphologique** comme démarche méthodologique qui nous permettra de :

- Comprendre la formation et la transformation de la ville.
- De faire une évaluation critique de la forme de tissus et des organismes urbains.
- Identifier les permanences structurales de la ville.

1.7.1. Définition de Démarche Typo-morphologique : Il s'agit d'une combinaison entre l'étude de la morphologie urbaine et celle de la typologie architecturale, à la jonction des deux disciplines qui sont l'architecture et l'urbanisme. La typo-morphologie aborde la forme urbaine par les types d'édifices qui la composent et leur distribution dans la trame viaire. Plus précisément, cela consiste à penser en termes de rapports la forme urbaine (trame viaire, parcellaires, limites, etc.) et la typologie c'est-à-dire les

types de construction (position du bâti dans la parcelle, distribution interne, etc.). Les types s'inscrivent ainsi dans certaines formes urbaines plus que dans d'autres.<sup>8</sup>

Pour cela, on a suivi les démarches suivantes :

1.7.2. Recherche bibliographique : cette première partie porte sur une étude théorique visant d'abord à définir et clarifier un certain nombre de concepts pour se familiariser avec le thème de recherche, notamment les villes en périphérie et les nouvelles centralités en basant sur une bibliographie qui est la collecte d'information matérialisée par une recherche bibliographique sur l'ensemble des ouvrages et toutes les recherches dont les thèmes occupent et traitent du fond de notre problématique et qui ont servi à la maîtrise du sujet dans sa globalité (Ouvrages, articles, monographies, revues, thèses de magister et doctorat, sites internet, textes législatifs et réglementaires (ordonnance, loi, décret... Etc.).

1.7.3. Collecte des données : Aussi une recherche générale dont l'objectif est de collecter des données sur la ville de Tipaza au niveau de différents services de la wilaya (Duc, Apc, Musée de Tipaza et bibliothèque de la faculté d'architecture) afin de réaliser les différentes lectures :

- Territoriale : analyse de la formation des parcours.
- Synchronique : analyse des variations des types causés par le changement de position et de rôle dans différentes situations.
- Diachronique : analyse des types dans le temps.
- Critique de différents instruments d'urbanisation (PDAU.POS...).

1.7.4. Travail de terrain : Pour atteindre les objectifs fixés, on s'est appuyée sur un travail de terrain dans une deuxième partie qui consiste à élucider un cas réel et faire un diagnostic et puis l'analyser pour pouvoir interpréter.

Deux types de données sont à collectées : d'abord des données quantifiables qu'on peut obtenir à partir des différents organismes et administrations et des données qualitatives qu'on doit recueillir directement sur terrain.

---

<sup>8</sup> Mémoire pour l'obtention master2, option projet urbain, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, juin 2015

## 1.8. Structure du mémoire :

Notre mémoire de recherche est structuré en trois chapitres et une conclusion générale.

### Chapitre 01 : Chapitre Introductif

- Tout d'abord, une introduction générale à la thématique du master projet urbain.
- Introduction à la thématique spécifique qui parle sur « **Les Nouvelles Centralités urbaines** ».
- Brève présentation de notre cas d'étude « **ville de Tipaza** ».
- Présentation de la problématique générale et les problématiques spécifiques de la ville de **Tipaza**.
- Démarche méthodologique adoptée durant notre travail.
- Enfin, une présentation succincte des différents chapitres.

### Chapitre 02: Etat de l'Art ou Connaissance en relation avec la thématique développée

- Il s'agit d'une partie théorique ou bibliographique, elle présente le cadre conceptuel et théorique de la recherche réservée aux concepts clés permettant de se familiariser avec le vif du sujet de recherche. Autrement dit, une mise au point sur les publications et les travaux qui traitent la même thématique de recherche (livres, articles, mémoires de magistère et thèses de Doctorat) à fin d'approcher du thème choisi de notre travail.
- Analyse de quelques exemples du sujet abordé avec une conclusion synthétique.

### Chapitre 03 : Cas d'étude Tipaza.

Notre travail comprend des lectures : territoriale, synchronique et diachronique de la ville de Tipaza afin de saisir son processus de formation et transformation en faisant ressortir clairement l'application de la méthode typo morphologique, et en deuxième lieu de présenter le projet urbain de la création de la nouvelle centralité urbaine et le projet architectural en passant par deux parties principales : (partie écrite et partie graphique)

### Conclusion générale :

Notre travail de recherche est terminé par une conclusion générale qui nous a abouti à deux aspects de la recherche qui sont la base de deux modes à produire la connaissance :

- **Recherche cognitive** : production de la connaissance ouvrant des voies à la recherche doctorale, production monographique etc.
- **Recherche normative** : production de la connaissance ouvrant des voies à des indications de projets opérationnels.



## 2.1. Introduction :

Notre thème s'inscrit dans le cadre de **nouvelles centralités urbaines**, ou nous essayerons de voir les concepts et les spécificités de ces derniers, aussi leurs origines, leurs tailles, nous essayerons d'évoquer l'expérience mondiale dans la création des nouvelles centralités urbaines, et de comprendre aussi à travers quelques exemples, dans quel contexte sont prises les décisions de création des nouvelles centralités urbaines ?

## 2.2. Définitions de quelques concepts :

### 2.2.1. Le Centre :

« Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et d'un nombre variable organisé et intégré dans un réseau d'infrastructure. Il assure des prestations des services d'un certain niveau, il favorise les échanges et les diffusions des informations, il participe à la distribution, consommation de certains biens pour une population donnée distribuée dans une aire urbaine déterminée et délimitée. »<sup>9</sup>

le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui en assure la vie et l'activité, c'est le siège du pouvoir organisateur ,public et privé, spontané ou réglementé , qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale.

### 2.2.2. La Centralité :

En matière d'urbanisme, la centralité est un concept proposé par Walter Christaller (1893-1969), géographe allemand, dans son ouvrage "La théorie des lieux centraux" (1933).

Il définit la centralité comme "la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure". Le concept est précisé dans les années 1970 par Manuel Castells, professeur de sociologie et de planification urbaine espagnol pour qui "la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville".<sup>10</sup>

La centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, etc.) et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures.

Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération. Son attractivité est confortée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de

<sup>9</sup> Alberto zucchelli, « introduction à l'urbanisme opérationnel ».

<sup>10</sup> Walter Christaller (1893-1969), « La théorie des lieux centraux » (1933).

transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération. Il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des "marchés", la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.

### **2.2.3. La Périphérie :**

Selon les architectes : « un nouveau type d'espace est apparu dans les années 60 qui n'est ni la ville, ni la campagne : espace périurbain ; c'est un espace qui s'est développé dans la périphérie des villes avec une urbanisation lâche dont il est difficile de dessiner les frontières. Il ne marque pas la rupture entre urbain et rural. C'est un tissu composite qualifié de 'rurbain' ou de 'suburbain' pour signifier son caractère métis. L'expression retenue aujourd'hui pour désigner ces extensions urbaines et celles de périurbain ». <sup>11</sup>

### **2.3. La perception de la centralité :**

La centralité urbaine n'est pas qu'une qualité objective, qui peut être analysée de manière fine par les seuls indicateurs statistiques sur l'offre de commerces de services ou d'équipements publics. Être un centre urbain, c'est être reconnu comme tel par la population, cela fait appel à des perceptions et des représentations. Le statut subjectif de « centre urbain » s'acquiert dans la durée, il se gagne et ne se décrète pas. Il fait appel à des impressions, dont beaucoup sont données notamment grâce à la qualité architecturale et urbanistique ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics. Tous ces éléments participent à animer la ville, de même que les attributs symboliques qui sont fondamentaux pour garantir la reconnaissance de la ville et renforcer son image, tant pour ses habitants ou ses utilisateurs quotidiens que pour l'image qui en est renvoyée vers l'extérieur. Ces éléments doivent nécessairement. <sup>12</sup>

### **2.4. Développement de la centralité à travers le temps :**

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

<sup>11</sup> Jean Samuel Bordreuil, La production de la centralité urbaine.

<sup>12</sup> Mémoire pour l'obtention de master 2 projet urbain, d'une rupture à une nouvelle centralité urbaine (Hussein dey /el Mohammedia), Benkotbi batoul, juin2015

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

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

Par contre à la fin du XIXème siècle, la construction des gares en périphérie de la ville, crée un nouveau centre d'attraction et d'échange de personne, qui se développe autour du quartier de la gare en liaison avec le centre-ville. L'avenue de la gare, la place de la gare, les boulevards, les cours, les esplanades seront les espaces publics majeurs de sociabilité et de représentation de cette centralité. »<sup>13</sup>

## **2.5. Les caractéristiques de la centralité urbaine :**

1. la densité du milieu urbain ,la mixité des fonctions (commerces, équipements, bureaux, atelier, logements) ainsi que la présence des transports en commun.

-la centralité, elle entretient un rapport de proximité avec le centre, mais n'est pas physiquement identifiable.

En effet, elle est constituée par plusieurs processus qui correspondent plutôt à différentes modalités de la hiérarchisation urbaine, des échanges dans la ville et d'activité d'innovation propre aux centres.

2. La hiérarchie prend trois formes différentes. La hiérarchie fonctionnelle est dominée par les organisations dirigeant les activités économiques de l'espace, la hiérarchie sociale s'exprime par la localisation résidentielle et les modes de vie, et enfin la hiérarchie symbolique a trait à la monumentalité (architecturale) de certains édifices et à la présence d'institutions importantes tels les universités, musées ou palais.

-Un haut niveau d'accessibilité aux ,lieux privilégiés de la ville, tant pour les échanges commerciaux que pour la mobilité, est le deuxième processus nécessaire pour la centralité.

---

<sup>13</sup> Mémoire pour l'obtention master 2 projet urbain, Insertion des Annassers dans la nouvelle centralité métropolitaine de la ville d'Alger, Bouata sirine, 2016

3. Le troisième processus est celui d'innovation et de créativité, à savoir la valeur ajoutée à l'interaction dans un espace social, qui est lui-même constitué de la production et de la consommation.

Les trois processus constitutifs de la centralité urbaine sont influencés notamment par le politique, puisque ce qui est central ou marginal dans une ville relève, au fond des décisions politiques, mais aussi par les masses et les densités humaines présentes, qui multiplient les possibilités et l'innovation.

Ils interagissent en se recouvrant, se renforçant ou en se déstructurant mutuellement.<sup>14</sup>

## **2.6. Facteurs de centralité urbaine :**

Quels facteurs ou critères sont nécessaires pour l'affirmation de la centralité d'un lieu.

**2.6.1. Multi-fonctionnalité :** À la différence de la notion de pôle, une centralité se caractérise par la présence d'une multitude de fonctions. Le niveau de satisfaction de ce critère, à savoir le nombre, la taille et la diversité des fonctions présentes, notamment du tissu commercial, donnera des indications sur l'importance de la centralité dans l'agglomération.

**2.6.2. Multi-temporalité :** Une ville dont les espaces publics sont désertés durant la nuit peut difficilement être considérée comme un centre attractif.

En effet, une centralité a besoin « d'une animation qui joue sur des temporalités étendues pour fomentier de l'urbanité »

Nul ne doute de l'animation nocturne des grandes métropoles, contrairement aux petits centres.

**2.6.3. Rayonnement et attractivité :** Pour pouvoir être considérée comme une centralité attractive, un lieu doit « offrir un nombre de fonctions que leur seule population ne justifierait pas ».

L'attractivité est intimement liée aux autres critères de centralité, notamment l'accessibilité. Nous allons concentrer notre analyse sur les attractivités résidentielles et économiques.

**2.6.4. Accessibilité et échanges :** Une bonne qualité d'accessibilité est un ingrédient crucial de la centralité. D'une part, puisqu'elle permet des liens étroits avec le réseau de villes et de centres dans lequel elle s'intègre.

<sup>14</sup> Mémoire pour l'obtention master 2projet urbain, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, BAYATA Ilhem, 2015.

D'autre part, parce qu'une centralité se veut également être un centre de vie pour la population. Seulement si tout le monde peut s'y rendre facilement, voire si les transports sont canalisés par cet espace, des échanges de tout type peuvent naître.

**2.6.5. Représentations :** L'image d'un lieu est importante puisqu'elle est porteuse de sens et de mémoire collective. Les préjugés peuvent perdurer et contrecarrer l'attractivité résidentielle ou économique d'une commune. Ce critère nous intrigue particulièrement, puisque Renens souffre souvent d'une mauvaise image.

La centralité est le produit de l'ensemble des critères exposés, que ce soient ceux que nous avons choisi d'analyser ou ceux que nous tenons pour acquis.<sup>15</sup>

## **2.7. Centralités secondaire et périphérique :**

### **2.7.1. Centre secondaire :**

Les tissus urbains des grandes villes et notamment les grandes métropoles sont caractérisés par de multiples centralités. Dans ce contexte, une centralité dite secondaire se définit toujours par rapport à un centre-ville-mère principal « Cette référence à une échelle géographique précise est essentielle puisqu'un phénomène de centralité dans une échelle donnée ne le sera pas forcément à une autre échelle. ».

En effet outre le centre urbain principal, les grandes villes disposent en général de centres secondaires. Ces centres secondaires peuvent être classés selon deux catégories : les centres-relais irriguent des quartiers excentrés, mais toujours dans le tissu urbain, et les centres complémentaires « fonctionnant pour les activités plus usuelles aux limites de ce même centre urbain »

### **2.7.2. Centres périphériques :**

Le phénomène de la périurbanisation a fait progresser le développement des centres secondaires en périphérie.

Ces nouveaux centres périphériques sont de plus en plus spécialisés et manquent de la polyvalence nécessaire à la formation de centralité.

### **2.7.3. Concurrence :**

Les nouveaux pôles ont un rayonnement sur leur environnement immédiat et plus éloigné compte tenu de leur accessibilité. Les mécanismes économiques et politiques derrière leur formation entraînent dans les espaces périphériques des disjonctions entre les centres anciens, le plus souvent les centralités secondaires, et les nouveaux centres périphérique.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Mémoire pour l'obtention master 2 projet urbain, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, BAYATA Ilhem, 2015.

<sup>16</sup> Mémoire pour l'obtention de master 2 Ville ET territoire, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, RESSAM Radhia, juin 2015.

## 2.8. Etude des Exemples :

### 2.8.1. Exemple de Projet Massena-Bruneseau : <sup>17</sup>

#### Situation de Paris Rive Gauche :

Paris Rive Gauche, ou Seine Rive Gauche, est un nouveau quartier de Paris qui occupe la partie du 13e arrondissement située entre les voies ferrées de la gare de Paris-Austerlitz et la Seine, jusqu'au boulevard périphérique.

Sur 130 hectares, l'équivalent d'un petit arrondissement, un territoire enclavé entre le fer et l'eau, sur une longueur de 2,7Km.

#### Situation du quartier Masséna-Bruneseau:

Situé à la limite de la commune de Paris, Masséna-Bruneseau appartient à l'ancienne zone dite des fortifications (enceinte de Thiers) qui ceinture Paris sur une largeur de 250 mètres. Ce secteur accueille de nombreuses infrastructures qui le cisailent (boulevard périphérique et ses bretelles, voies ferrées du faisceau Austerlitz).

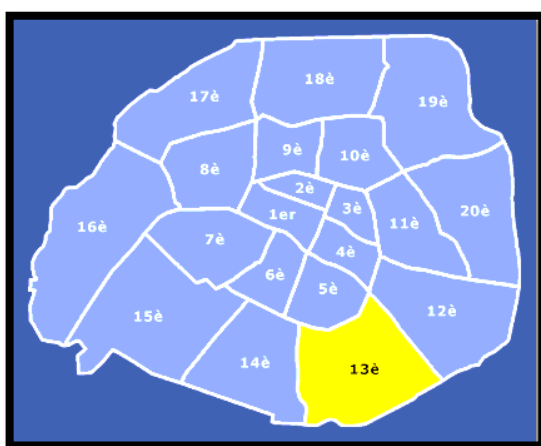


Fig 2.1 : Situation du 13e arrondissement

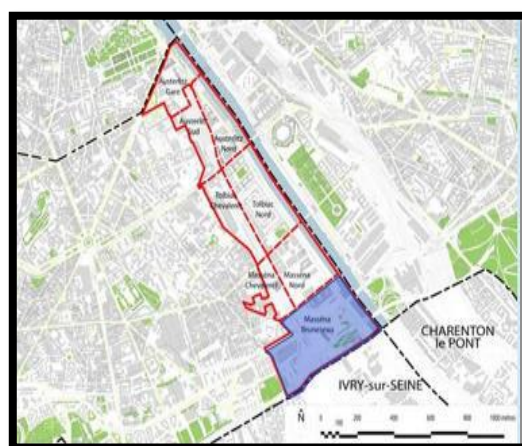


Fig 2.2 : situation de Masséna bruneseau

Nous distinguons trois secteurs qui se différencient par leur relief et leur occupation actuelle :

- Le secteur « **Rives de Seine** », compris entre le boulevard du général Jean-Simon et Ivry- sur-Seine, s'étend entre les quais de Seine et la rue Bruneseau. Ce site à 8 mètres en contrebas du boulevard est très largement occupé par l'échangeur du

<sup>17</sup> Mémoire pour l'obtention de master 2 projet urbain, Insertion des Annassers dans la nouvelle centralité métropolitaine de la ville d'Alger, Yessad Imane, juin 2016.

périphérique. Il comporte diverses activités : APC de régulation du périphérique, ciments Calcia, hôtel industriel Berlier, bâtiments municipaux.

- Le secteur « **Trapèze** » au débouché de l'avenue de France est occupé par le faisceau ferroviaire.
- Le secteur « **Triangle Sud** » accueille actuellement les ateliers de maintenance des trains Corail.



Fig 2.3 : Carte des secteurs

### Caractéristiques du site

- **La vallée de la seine** trait d'union de la métropole, se caractérise par l'attrait de ses rives pour habiter et se divertir
- **Des tissus urbains** variés le bâti le long des quais de seine, est hétérogène, tout comme les quartiers.
- **La présence d'industrie.**
- **Les voies ferrées** : constituent une vaste étendue paysagère, mettant en scène d'anciens monuments industriels comme certaines usines ou halles sur ivry. Cette voie ferrée crée une coupure profonde avec deux quartiers qui se tournent le dos
- **Le boulevard périphérique** : est une coupure physique forte, qui renforce la coupure entre Paris et les communes limitrophes.



Fig 2.4 : Boulevard périphérique



Fig 2.5 : Les voies ferrées



Fig 2.6 : L'industrie

### La problématique

« Comment redonner une vie à des quartiers longtemps restés à l'abandon et les inscrire dans une nouvelle centralité métropolitaine? »

Pour cela, une stratégie d'ensemble a été mise en place suivant une approche environnementale abordant le thème de :

« La ville et son fleuve, ses rapports avec les emprises ferroviaires et portuaires, ses tracés et ses paysages ».



Fig 2.7 : Vue sur la ville et la Seine

### Les objectifs

- La recherche de relations plus riches à la banlieue.
- Développer la mixité urbaine et sociale en rééquilibrant notamment la part du logement social et des logements étudiants
- Eviter les morceaux fragmentés pour construire un morceau de ville en continuité avec son environnement.
- Renforcer la fonction universitaire et intégrer l'université dans la ville.
- Conforter la fonction de pôle d'emplois diversifiés en augmentant les surfaces destinées aux activités liées à la recherche, à l'artisanat.
- Favoriser la conservation du patrimoine et l'affirmation d'un projet culturel.



- Créer un environnement exemplaire en augmentant la surface d'espaces verts de quartiers propices au développement de la vie sociale
- Renforcer les circulations douces et les transports collectifs
- Améliorer les "coutures" avec les tissus environnants : ancien 13<sup>ème</sup> arrondissement et Ivry sur Seine.

### Les concepts :

#### « Assurer une mixité urbaine et sociale »

- A travers l'injection d'autres typologies d'habitats pour créer de la mixité sociale.
- Injection de nouveaux équipements accompagnant l'habitat répondant aux besoins multiples et créant des centres d'intérêts touchant les différentes catégories d'âges.



Fig 2.8 : Immeuble mixte



Fig 2.9 : Entrée d'une université

#### « Inscrire la ville dans une démarche de Recyclage continue »

Favoriser les opérations de Reconversions, Réhabilitations, rénovation avant de songer à la démolition-reconstruction, à travers le maintien et la mise en valeur du patrimoine bâti ; Création de nouveaux équipements dédiés à la mémoire industrielle du lieu.



Fig 2.10 : Reconversion d'un ancien hangar

#### « Encourager une mobilité plus soucieuse de l'environnement »

Encourager les transports en commun, prévoir des pistes cyclables et des rues piétonnes ; relier les différents moyens de transport afin d'atteindre une mobilité d'une organisation optimale qui nuira au minimum possible à son environnement.



Fig 2.11 : Piste cyclable

### « Offrir la ville aux jeunes »

En reconvertissant les locaux abandonnés en des espaces d'expression et de divertissement ainsi que des lieux de rencontre et d'échange (gymnase, salle de spectacle, équipements d'accompagnement aux écoles, instituts, pôles universitaires, résidences estudiantines, aires de jeu, stades...etc.)



Fig 2.12 : E.N.S.A Paris

### « Une ville verte »

Rétablir l'équilibre entre le végétal et le minéral pour faire de la ville un système harmonieux



Fig 2.13 : Végétalisation des rails du tramway

### Les opérations projetées

- Le projet propose d'implanter les rez-de-chaussée des immeubles à l'alignement, de façon continue le long des boulevards, avenues, rues et places. Ces rez-de-chaussée accueillent commerces, services et activités.
- Un quartier animé, en lien avec son environnement direct.
- L'espace public s'inscrit dans la continuité des quartiers voisins. Il favorise les circulations douces et comporte de vastes trottoirs plantés. Au débouché de l'avenue de France, une esplanade s'ouvre sur le paysage d'Ivry-sur-Seine. Un large escalier relie le boulevard du général Jean-Simon au quai de Seine. Un jardin public donne sur l'avenue de la porte de Vitry.



Fig 2.14 : Immeuble mixte projeté

Travaux d'infrastructure et d'espaces publics programmés :

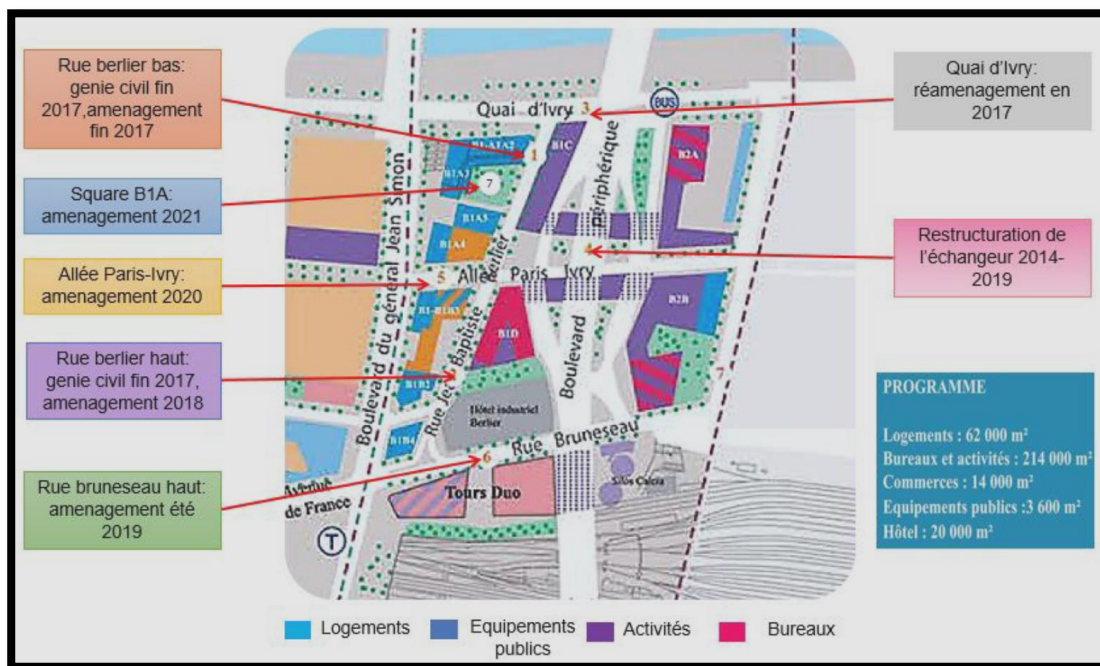


Fig 2.15 : Carte des travaux programmés

Synthèse des intentions urbaines :

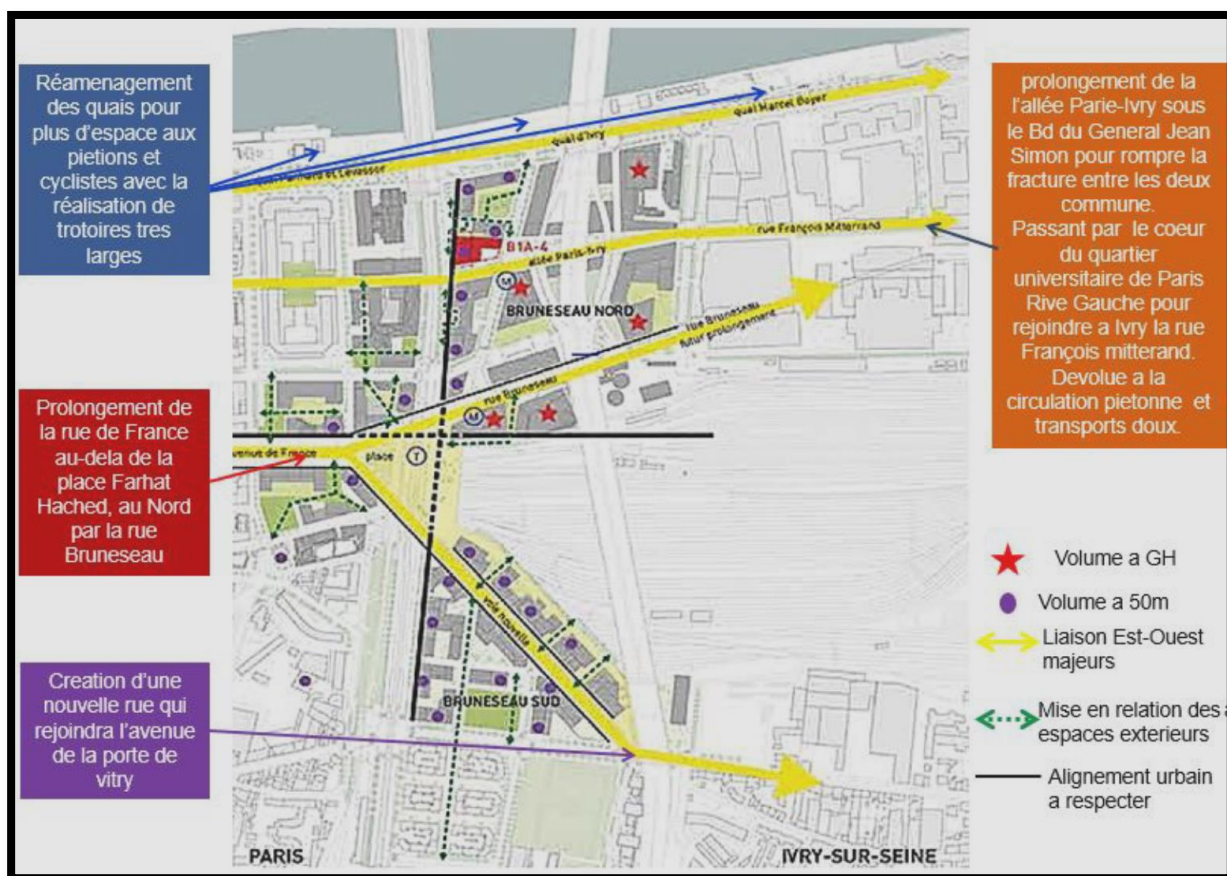


Fig 2.16: Carte de synthèse des intentions urbaines

**Conclusion :**

A cette exemple du quartier **Massena-Bruneseau**, on a pu clairement établir la relation entre l'urbain et la notion de centralité qui vont de pair, et qui sont indissociables.

Ces deux derniers représentent le principe d'organisation de l'espace des villes, où la centralité elle-même peut être munie de plusieurs centres qui la compose, à partir de là on peut décrire la centralité comme étant une assiette de différents centres. Par ailleurs, l'urbain a plusieurs aspects qui diffèrent d'un contexte à un autre.

**2.8.2. Exemple d'Alger :<sup>18</sup>**

L'aménagement d'Alger découle d'une stratégie globale et cohérente qui vise à la réhabiliter et reconquérir tous les espaces centraux de la ville.

La centralité est le fondement de la métropole c à d, c'est d'abord doter Alger des activités importantes et équipements de grandes envergures, c'est régler le problème d'accessibilité et création des parcours et séquences, c'est la succession d'image sur les façades pour les piétons (qualité architecturale). La centralité d'Alger a été affirmée par le GPU en définissant et découpant la ville en plusieurs pôles.

A lecture de différentes étapes de son évolution permet d'identifier une ligne de croissance le long du littoral, cela s'explique surtout par la nature physique du terrain.

**Alger à travers le temps :**

- Période précoloniale :

La ville était protégée derrière des remparts. Le centre urbain (centre marchand) se matérialisait à l'intersection de deux axes majeurs (Cardo max /Décumanus max).

- Période coloniale :

L'éclatement de la ville d'Alger. Avec le renversement des remparts, un nouveau centre (politique, administratif et militaire) urbain à l'intérieur des remparts.

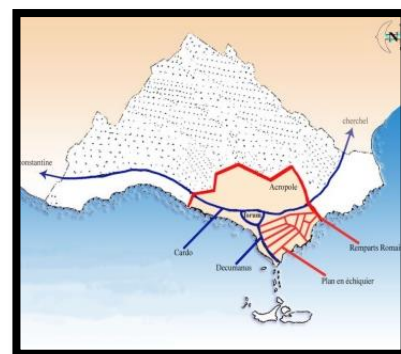


Fig 2.17 : carte Alger Période précoloniale

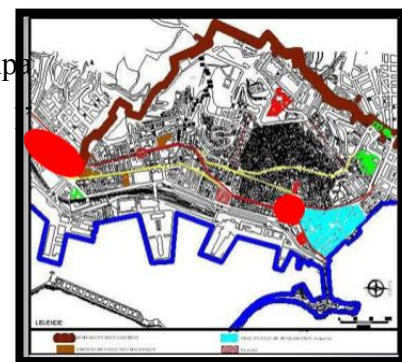


Fig 2.18 : carte Alger Période Coloniale

<sup>18</sup> Hafiane Abderrahim, "Les projets d'urbanisme récents en Algérie".

- Période post-coloniale :

La ville d'Alger a connu à la fois une co-gestion du centre et des extensions urbaines à la périphérie. Une multitude d'instruments urbanistiques ont été mis en place dans le but de remédier à cette situation.

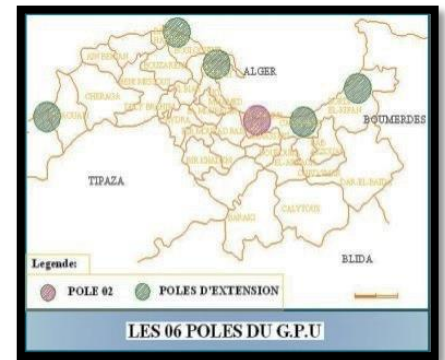


Fig 2.19 : carte Alger Période coloniale

### Les étapes importantes de l'urbanisme en Algérie

Si depuis l'indépendance du pays en 1962, le processus d'urbanisation a été problématique et parfois déstructurant les villes, l'urbanisme par ses moyens d'élaboration et d'action n'a pas pu agir sur les systèmes urbains de manière à préserver et développer des formes urbaines cohérentes.

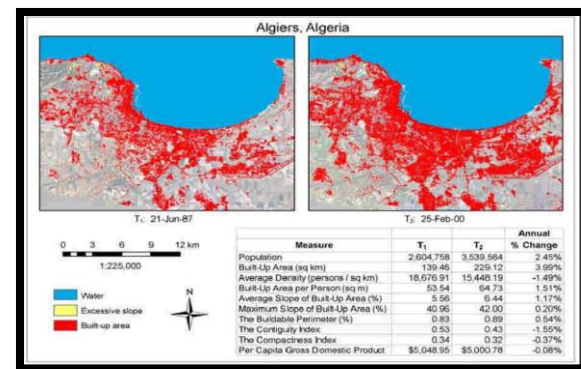


Fig 2.20 : carte d'évolution spatiale d'Alger 1987/2000

- **Stabilité physique - croissance démographique et exode rural (1962 – 1970) :**

C'est une période qui correspond à la reconquête et la réappropriation des villes dont le parc immobilier a été libéré suite au départ des européens à l'indépendance du pays.

- **Explosion urbaine et programme de développement public (1970 – 1985) :**

Suite à l'exode rural massif, les villes atteignent un seuil de saturation qui provoque le développement d'un habitat informel important sous des formes diverses (bidon villes et habitat illégal en matériaux élaborés) sur des sites non planifiés.

- **Crise économique et ralentissement (1985 – 2000) :**

Dès 1985 il y a eu une redéfinition de toute la stratégie socio-économique et une réévaluation de l'action publique sur l'espace urbain à travers :

- la régularisation de l'habitat illégal.
- la mise en place de nouveaux instruments d'urbanisme (1990).
- la libération du marché foncier.
- la libération des études d'urbanisme.

**Instruments urbanistiques mis en place :**

Les instruments urbanistiques sont des outils de gestion de l'espace.

Ces instruments tournent autour de la centralité de la ville d'Alger et la saturation de l'ancien centre, proposant ainsi une armature polycentrique avec des caractéristiques spécifiques pour chaque pôle. Le GPU structure les espaces centraux en six pôles/centres. Une hiérarchisation de centre principale et secondaire et de centre à vocation différente, ainsi que la structure de chacun d'eux.

**Le projet urbain :**

C'est véritablement l'alternative à une conception anciennement limitée par des pratiques urbanistiques. Alors que cette dernière, interpellée sur des questionnements liés à l'hygiène, la rationalité... le projet urbain, quant à lui, affirme des intentions liées aux échanges susceptibles d'assurer la continuité et l'articulation de la ville, du quartier et du projet architectural.

Le contrôle de la forme urbaine est assuré par :

- Un ordonnancement des tracés urbains, en vertu de recréer le boulevard urbain, avec toutefois, une reprise d'anciennes compositions urbaines, telles que : la symétrie et l'axialité.
- L'intégration de l'édifice dans l'îlot, le quartier et la ville, à travers la combinaison, la hiérarchisation, et l'articulation respectivement des échelles, des espaces publics et des édifices.

**Les projets mis en œuvre :**

Deux types de projets structurants sont mis en œuvre et ont nécessité la révision conséquente des méthodes d'approches des villes :

-Les projets d'infrastructures de communication et de transport,

-Les projets urbains générant de nouvelles centralités avec des opérations de requalification urbaine, renouvellement urbain ou mise en valeur de sites non exploités

Parmi les opérations les plus importantes d'une série de projets urbains structurants nous signalerons :

- **L'aménagement de la baie d'Alger :**

Avec une façade maritime s'étalant sur 25 Km et qui devra recevoir des programmes à caractère touristique et de loisirs, du tertiaire supérieur, des centres commerciaux et de l'habitat de haut standing.



Fig 2.21 : L'aménagement de la baie d'Alger

- **Le Grand projet urbain :**

Sa stratégie d'aménagement vise à reconquérir les espaces centraux suivant trois dimensions :

**Sur le plan économique :** Il vise à attirer et promouvoir des activités de haut niveau, et créer des opportunités renforçant le rayonnement national et international.

**Sur le plan urbanistique :** Il s'agit d'assurer la cohérence, l'articulation et l'unité de la ville par l'abandon de l'ordre quantitatif et le zoning.

**Sur le plan architectural :** Il s'agit d'associer patrimoine et modernité, restauration et réhabilitation du patrimoine historique et promotion de l'architecture contemporaine.

**Les pôles du GPU :**

**Pole1:** la marine-basse casbah-ben m'hidi-Didouche Mourad et le port.

**Pole2:** 1er mai-el hamma-ravin de la femme sauvage.

**Pole3:** caroubier-el Harrach –pin maritimes.

**Pole4:** Ilido-verte rive-stamboul-bordj el bahr.

**Pole5 :** front de mer ouest -cap caxine.

**Pole6:** el Djamilia-les dunes-zeralda.

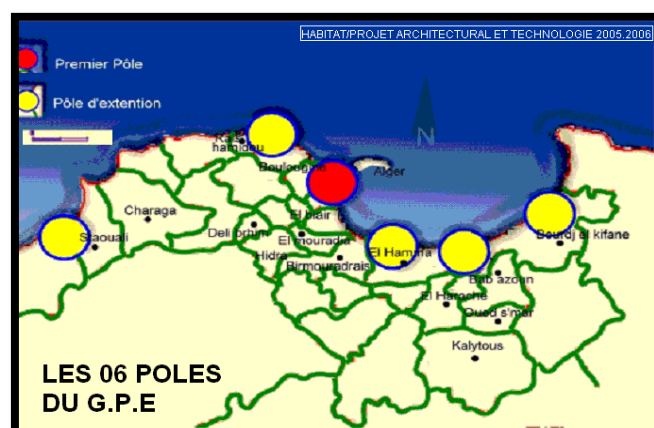


Fig 2.22 : les grands projets urbains d'Alger

## Conclusion

A partir de l'étude d'exemple de la ville d'Alger on a pu constater que :

- L'urbanisme est en train de se redéfinir et se construire à travers deux stratégies complémentaires qui sont : des projets urbains combinés à des fonctions urbaines et des infrastructures conséquentes.
- Cette nouvelle démarche permettra de parvenir à un traitement radical des disfonctionnements et des déséquilibres constatés dans les grandes villes algériennes.
- Comme il est probable qu'une reconfiguration spatiale et sociale des villes est en train de se dérouler qui peut annoncer les prémisses de la ville algérienne en formation, avec de nouveaux rapports humains et une possible nouvelle urbanité.

### 2.8.3. Exemple Le Caire :<sup>19</sup>

#### Situation et présentation :

État nation très centralisé, l'Égypte est une démocratie parlementaire depuis 1977.

Le Caire est la capitale administrative et économique du pays, située près du Nil, à l'amant du delta, avec 16 millions d'habitons, le Caire abrite aujourd'hui ¼ de la population égyptienne et ½ de la population urbaine du pays, renfermant de nombreux vestiges d'un passé brillant (mosquées, musées...)

#### Le Caire moderne :

Le centre-ville inclut les îles de Rada et de Cezira et au sud-est, Mounira, cette zone est située autour de la place Tahrir, englobant les rues Talaat Harb, Tahrir, Quasar el Nil, les places Att Aba, Abdeen, Talaat Harb et palais. La place Tahrir est facilement identifiable, il s'agit de la plus grande place du Caire, s'y trouve le musée égyptien, l'hôtel Nil Hilton, l'université américaine et le Mu gamma.

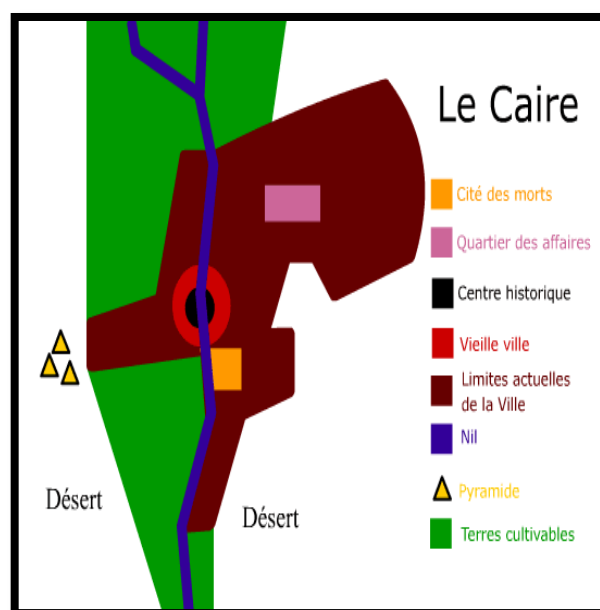


Fig 2.23 : carte schématique de la capitale Caire

<sup>19</sup> Caire Mémoire pour l'obtention de master 2 ville et territoire, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, RESSAM Radhia, juin 2015.





Fig 2.24 : carte du Caire moderne

### Le quartier du Caire comporte :

- Une densité importante d'agences de voyage.
- Bâtiment de l'administration égyptienne.
- Des galeries d'arts.
- Des restaurants et des bars à bière.
- Un marché couvert, deux bons labos photos...

### Centre et périphérie au Caire :

La fonction étatique, les nombreux équipements militaires et l'administration nationale rassemble dans la capitale un gros effectif de fonctionnaires.

Les universités accueillent 50% des étudiants du pays. Le centre d'affaires étire sur la rive droite du fleuve de haut building créant un « petit Manhattan sur le Nil »



Fig 2.25 : Le Petit Manhattan sur le Nil

Les quartiers centraux étant saturés, l'espace urbanisé s'étend dans toutes les directions, principalement dans l'axe de la vallée du Nil. Avec une telle densité de population et une forte demande de logements, une solution a été trouvée par les plans directeurs afin de

congestionner le centre ancien, en créant des villes satellites desservies par des autoroutes et le métro.



Fig 2.26 : Les autoroutes du Caire



Fig 2.27 : Le métro du Caire

### Conclusion :

A partir de l'étude d'exemple de la ville du Caire on a pu constater que les solutions trouvées par les plans directeurs d'urbanisation sont pour soulager les quartiers saturés avec la restructuration des périphéries de façon de créer une substitution ou en créant des nouveaux pôles urbains.

Dont cette nouvelle méthode de nouvelle centralité urbaine à la périphérie est devenue un nouvel outil qui semble être devenu une doctrine officielle dans le champ de l'urbanisme.

### 2.8.4. Synthèse :

A travers les différentes notions abordées dans ce chapitre, on a pu distinguer la relation entre l'urbain et la notion de centralité qui sont deux pairs indissociables.

Ainsi, les exemples analysés nous ont permis d'acquérir un bagage pour rapprocher fortement à notre champ d'intervention, ou la solution que nous avons proposée est la création d'une nouvelle centralité urbaine en périphérie. Cette dernière répond à tous les besoins de la population dont elle est désormais utilisée pour désigner des actions d'urbanisme concernant une grande diversité de situation en ville, par une mixité fonctionnelle à recomposer des équilibres à différentes échelles.

### 3.1. Introduction

La ville est un organisme en mutation permanente, elle change de forme, de composante et de structure constamment, on ne connaît pas le plan type pour une ville parfaite et pour cela il faut élaborer un bon projet architectural sur un site donné et aussi il est essentiel de bien analyser ses caractéristiques sous différentes échelles.

### 3.2. Le Choix de Site

Nous avons choisi la ville de "**TIPAZA**" pour les motifs suivants :

- Sa proximité d'Alger la capitale.
- Elle possède une histoire assez riche : l'existence d'une **Cité Romaine** classée au patrimoine mondiale par l'**UNISCO**<sup>20</sup>
- Elle fait partie de la région nord centre fortement urbanisée et polarisante à la fois.
- Ses potentialités riches et diverses par sa situation géographique dans le bassin méditerranéen, son magnifique littoral : paysage-plage-mer-criques-mont de Chenoua et ses terres agricoles très fertiles qui font le prolongement de la Mitidja
- Elle possède une structure urbaine qui a connu un bouleversement du fonctionnement de son territoire.
- Elle a aussi des infrastructures touristiques : le complexe Matares réalisé en 1970 par l'architecte Pouillon destiné pour le tourisme international, le Cet, la corne d'or.
- C'est une ville d'une vocation multiple.
- Tipaza est une ville qui nécessite une prise en charge urbanistique.

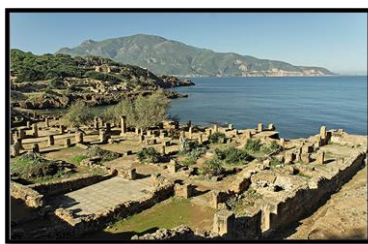


Fig 3.1 : la Cité Romaine

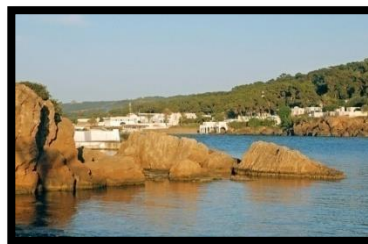


Fig 3.2 : Complexe Corne D'or



Fig 3.3 : Complexe CET

<sup>20</sup> Le cadre juridique et de gestion de ce bien comprend les lois 90-30 (loi domaniale), 98-04 (relative à la protection du patrimoine culturel), le Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du site (PPSMV), le Plan d'occupation du sol approuvé par délibération de l'assemblée communale de Tipasa (POS) et le Plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et de leur zone de protection (PPMVA), en phase d'élaboration, codifié par le décret exécutif n° 324-2003. La gestion des sites archéologiques de Tipasa relève d'un nouvel établissement : l'Office de gestion et d'exploitation des biens culturels, en coordination avec la Direction de la culture de la Wilaya (province). <http://whc.unesco.org/fr/list/193/>

### 3.3. Présentation de la Ville

Tipaza est Créée en 1884, sur une bande côtière de 123km, elle présente comme un long quadrilatère qui longe la côte de l'ouest d'Alger.

#### 3.3.1. Situation :

Tipaza est située sur la côte ouest d'Alger (70 km) à l'Ouest d'Alger 60 km au Nord Est de Blida, 53 KM au Nord Est de Ain Defla et 142 KM à l'Est de Chlef .

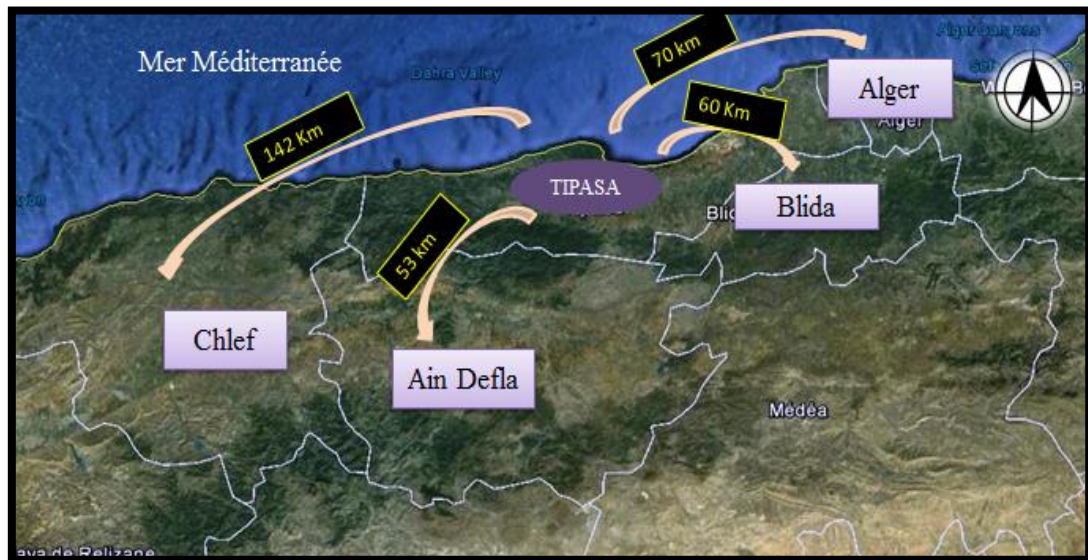


Fig 3.4 : Carte de Situation de la ville (source GE)

#### 3.3.2. Accessibilité :

Tipaza est desservie principalement par :

- **RN n°11** relie Tipasa- Alger et les différentes villes situées sur l'axe Est-ouest.
- **Le CW106** qui relie Tipaza à Sidi Rachid.
- **Le CW109** qui représente l'axe principal longeant la corniche de Chenoua pour rejoindre plus loin la RN11.
- **La voie express** qui est liée avec la **RN11** et le **CW106**

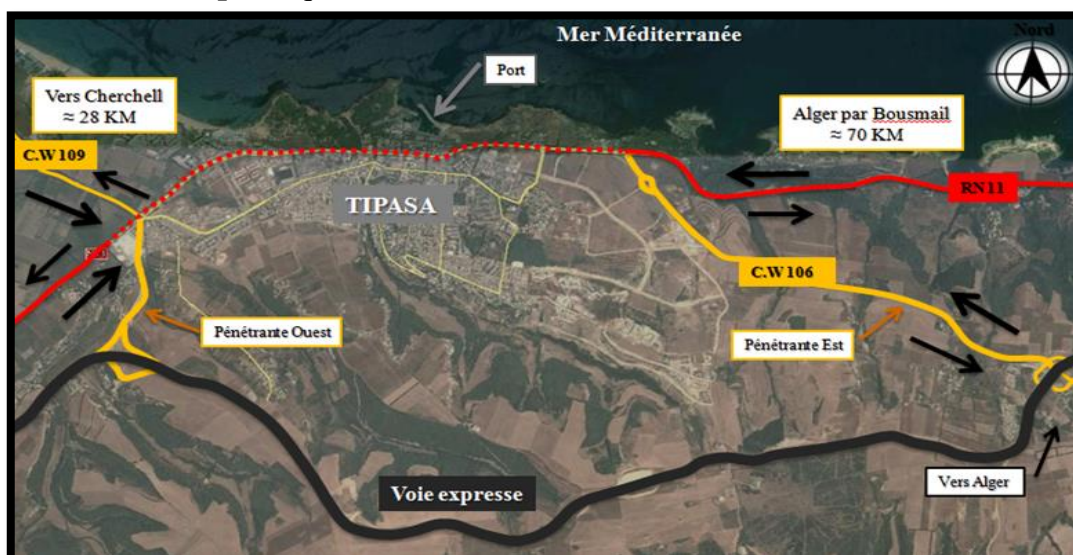


Fig 3.5 : Carte d'accessibilité à la Ville (source GE)

### 3.3.3. Délimitation de la ville :

Tipaza est limitée par :

- La mer méditerranée au Nord.
- Les complexes européens touristiques (le C.E.T et la Corne d'Or) et les terrains agricoles à l'Est.
- Les terrains agricoles au Sud.
- Le complexe touristique Matares, le mont Chenoua et les terrains agricoles à l'Ouest.



Fig 3.6 : Carte de délimitation de la Ville (source GE)

### 3.3.4. Climatologie :

La ville de Tipaza se situe dans un seul étage bioclimatique en hiver subdivisé en 02 variantes :

- L'étage subhumide caractérisé par un hiver doux dans la partie Nord.
- L'étage subhumide caractérisé par un hiver chaud dans la partie Sud.

Et en été c'est un climat chaud et humide dans la partie Sud et Nord.

3.3.4.1. Les vents dominants :

Les vents ont des fréquences différentes durant l'année ; les plus dominantes sont de direction sud et ouest ; quant au siroco, il est rarement enregistré au cours de l'hiver. Par contre les gelées sont fortement influencées par l'altitude.

3.3.4.2. L'humidité :

L'humidité relative est de 80% en janvier et de 70% en juillet.

3.3.4.3. La pluviométrie :

Les précipitations tombent surtout en hiver, mais elles sont très irrégulières et ceci d'une saison à une autre, mais aussi d'une année à une autre.

3.3.4.4. Les températures :

Les températures sont élevées en été, basses en hiver mais ont une moyenne annuelle de 17,550 C.

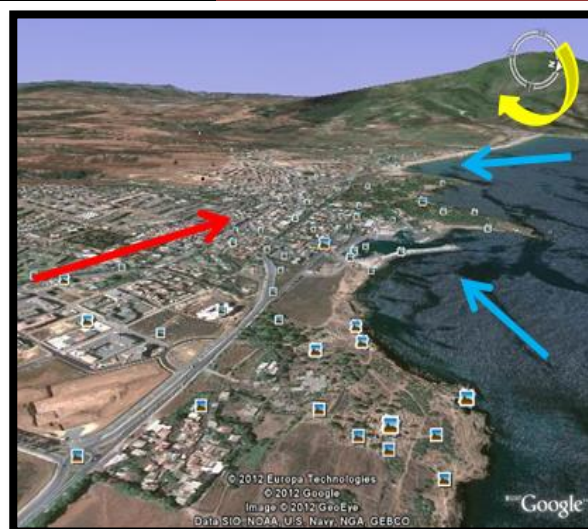


Fig 3.7 : Les vents dominants (source GE)

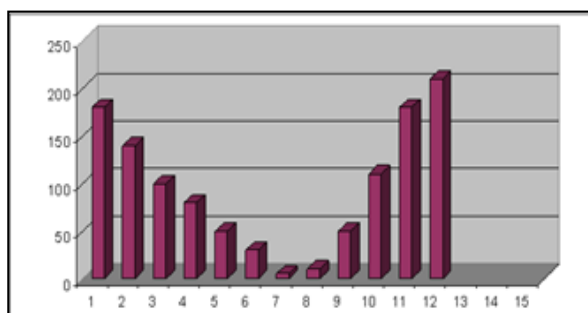


Fig 3.8 : pluviométrie en mm (source MFE)

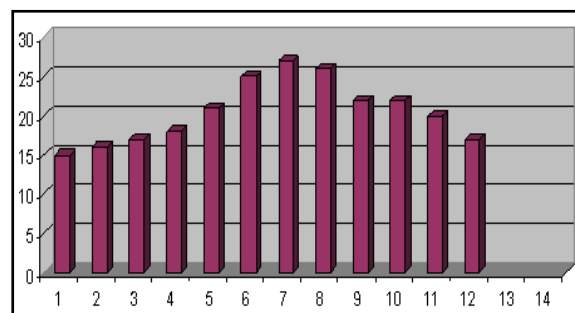


Fig 3.9 : température en degré °C (source MFE)

3.3.5. **Reliefs :**

Au Nord Est, la Mitidja se trouve limitée au niveau de Tipaza par le bourrelet constitué par le Sahel (altitude moyenne 230 m). Au Nord du sahel un cordon littoral présente un rétrécissement et une élévation graduelle d'Est en Ouest.

**La morphologie :** La plaine de Tipaza s'inscrit dans une large cuvette en forme d'hémicycle qui glisse et s'enfonce sous le mont du Chenoua.

**La topographie :** Il existe une différence entre la valeur des pentes du flanc Sud des collines qui dépasse largement les 20% et celle de la plaine où elle n'atteint guère le 01%.



Fig 3.10 : Relief de la ville (source GE)

### 3.4. Lecture Territoriale

L'évolution des parcours permettent de bien comprendre la logique de formation de la structure urbaine et l'organisation interne de la ville, ils permettent aussi de nous renseigner sur les relations qui entretiennent la ville avec son environnement.

Notre site est passé par deux cycles d'occupation :

- 1<sup>er</sup> cycle de la descente de la montagne vers la plaine.
- 2eme cycle de la consolidation qui est la remontée vers la montagne.

#### 3.4.1. 1<sup>er</sup> cycle :

##### 3.4.1.1. Phase 1: Nomadisme (formation de parcours de crête principal) :

C'est la phase de l'homme primitive, ou il a choisi de s'installer sur les points les plus hauts de la montagne pour des raisons de sécurité, donc le 1<sup>er</sup> chemin était placé sur les sommets des montagnes il s'appelait le chemin de crête principal.

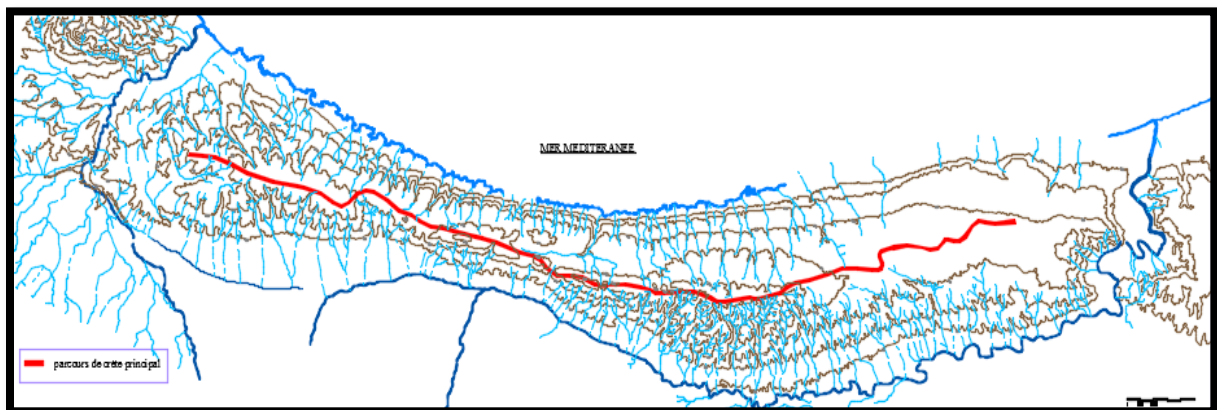


Fig 3.11 : formation de parcours de Crête principale (source pdau)

##### 3.4.1.2. Phase 2: Etablissements des hauts promontoires (formation de parcours de crête secondaire) :

Cette phase a connu la dérivée des parcours secondaires (crêtes secondaires) qui suivent les cours d'eau à partir de crête principale, puis l'apparition des établissements saisonniers sur les hauts promontoires ou l'homme a commencé à cultiver et élever.

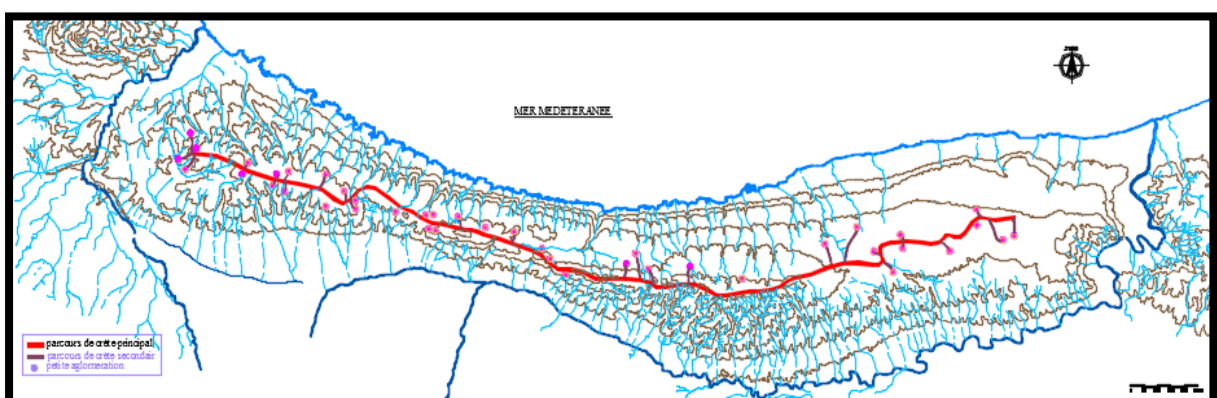


Fig 3.12 : formation de parcours de Crête secondaire (source PDAU)

3.4.1.3. Phase 3: Etablissements des bas promontoires (formation de parcours de contre crête local) :

Cette phase est caractérisée par l'apparition des agglomérations des bas promontoires, aussi la naissance des parcours de liaison entre les établissements appelés parcours de contre crête local. Là où il y avait l'apparition des échanges entre établissements.

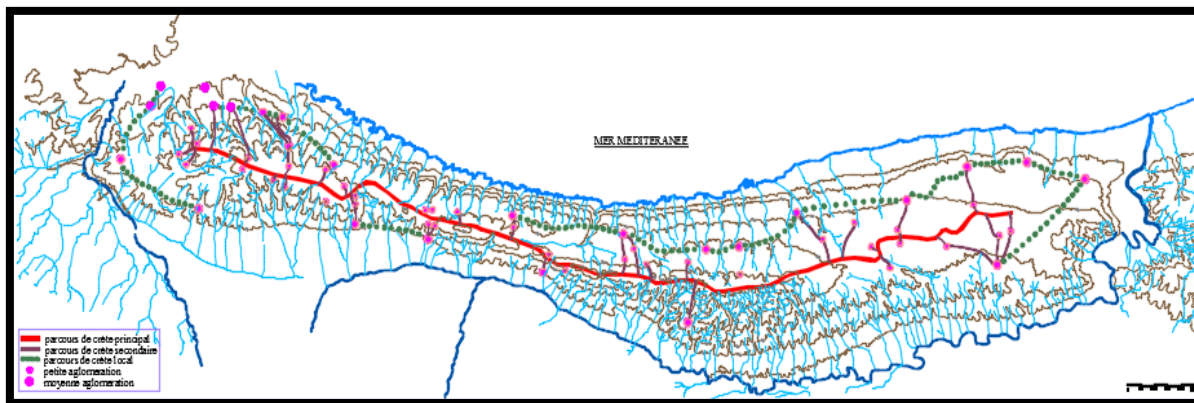


Fig 3.13 : formation de parcours de contre Crête locale (source PDAU)

3.4.1.4. Phase 4: Etablissements en plaine (formation de parcours de contre crête continu) :

Cette phase est caractérisée par l'occupation de la plaine et la cote par des noyaux urbains ou l'homme a appris à faire l'agriculture irriguée, plus tard les phéniciens ont établi des colonies tout le long du littoral de Tipaza ou cette dernière a connu :

- La naissance de parcours côtier (parcours de contre crête continue qui relie Icosium-Cesari).
- La naissance de parcours de plaine (parcours de la contre crête interne).

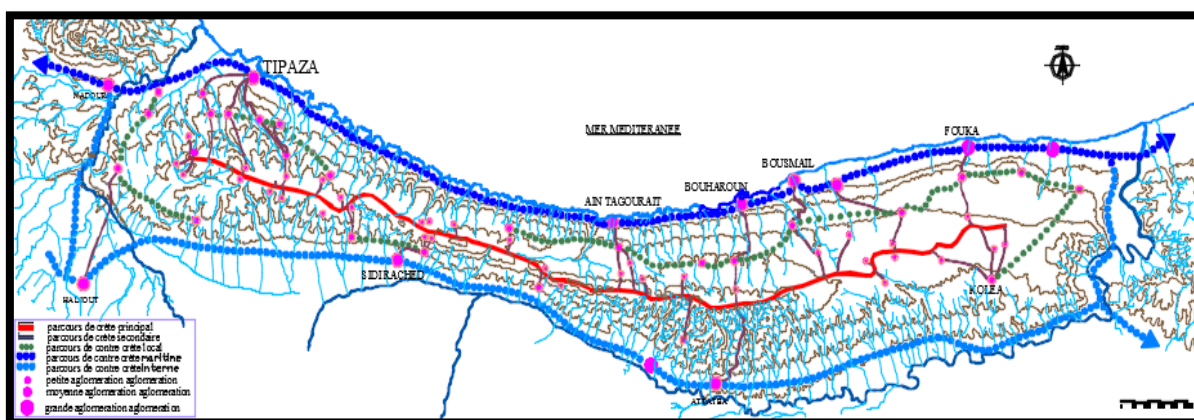


Fig 3.14 : formation de parcours de contre Crête continu et parcours de plaine (source PDAU)



### 3.4.2. 2<sup>ème</sup> cycle :

C'est un cycle de consolidation, qui est caractérisé par la remontée vers la montagne après la saturation au niveau de la plaine.

### 3.4.3. Synthèse :

Nous avons constaté d'après cette lecture de territoire que l'homme a occupé le territoire de façon stratégique ou il a choisi les sites qui répondent à ses besoins.

Aussi on a pu distinguer les parcours principaux qui structurent le territoire et qui donnent une implantation à une ville d'une forte polarité et peuvent aussi relier les établissements humains par le reste du territoire et ils sont comme suit :

- Parcours de contre crête continu (maritime) Est Ouest RN11.
- Le Parcours de contre crête interne.
- Les Parcours matrices nord sud.
- Le Parcours de crête principal (parcours d'exploitation).

On peut dire aussi que Notre aire d'étude (établissement humain **Tipaza**) appartient à la 4<sup>ème</sup> phase du 1<sup>er</sup> cycle de structuration du territoire, grâce à la contre crête continue et aussi au parcours côtier qui renforce sa position dans le territoire Algérois.

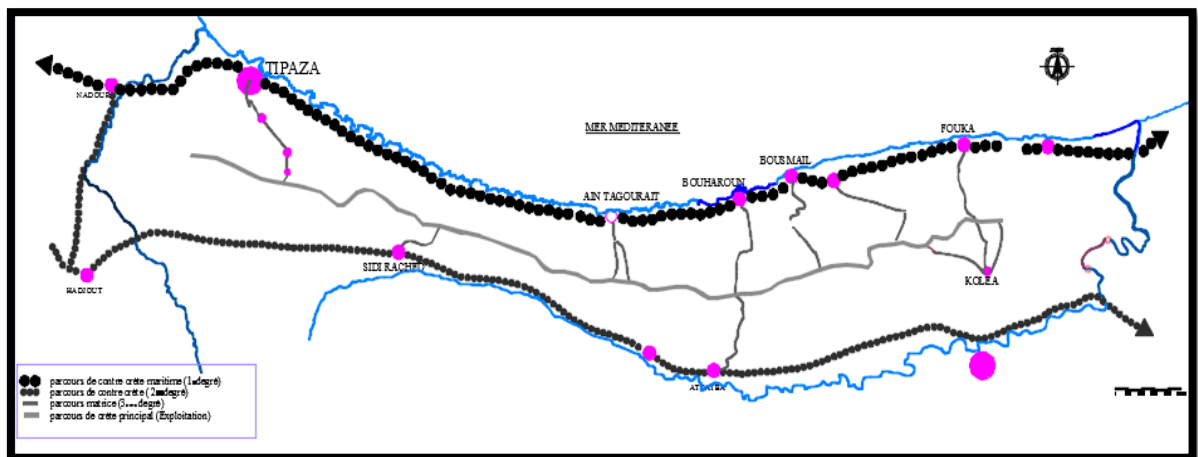


Fig 3.15 : l'établissement Humain Tipaza (source PDAU)

### 3.5. Lecture Diachronique de la ville (Historique)

« L'étude de la structure urbaine d'une ville ne se conçoit que dans sa dimension historique car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réaction et de croissance, à partir d'un état antérieur »<sup>21</sup>.

L'analyse de l'évolution historique nous permet de comprendre le pourquoi et le comment de la croissance de la ville, ainsi que la connaissance du site en matière de production et d'organisation du cadre bâti, on pourra donc déterminer les paramètres qui ont causé une telle croissance ainsi que les transformations synchroniques du tissu à travers son histoire qui va de la première installation jusqu'à la période actuelle. On doit également faire ressortir les différentes persistances et les éléments de liaison dans le tissu.

#### 3.5.1. L'époque phénicienne :

A cette époque, Tipaza n'est pas restée en dehors du mouvement d'expansion phénicienne à travers le bassin méditerranéen, ou elle devient par la suite un comptoir maritime, et toutes traces d'urbanisation avaient disparues, et seules les nécropoles demeurent témoins de celle-ci

La création de Tipasa remonte vers le 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> siècle avant J.C par les phéniciens, ou Tipaza a passé par 4 principaux périodes :

**Découverte** : c'est une phase d'observation et choix du site grâce à sa situation stratégique (de défense militaire) et à la fertilité des terres et présence de sources d'eau.

**Pré-installation** : caractérisée par la construction du port primitif au niveau des deux îlots.

**Installation** : caractérisée par la construction des établissements d'un petit comptoir d'échange.

**Occupation** : caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important, attestée par la présence des nécropoles Est et Ouest.

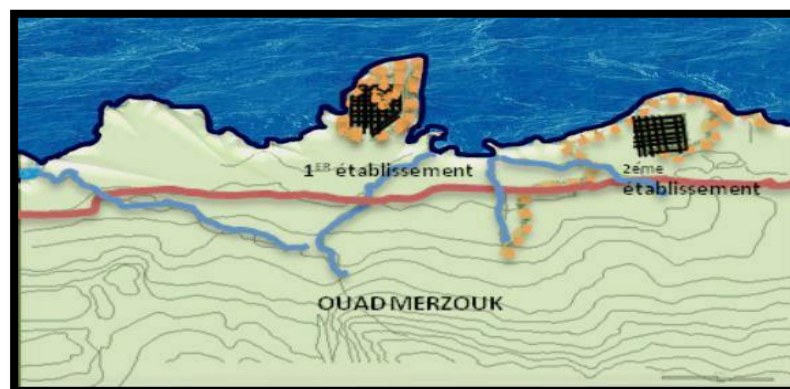


Fig 3.16 : Carte d'époque phénicienne (source Mémoire PFE AST.2012)

<sup>21</sup> G. Cannigia, lecture de Florence.

### 3.5.2. L'époque romaine :

Le noyau urbain primitif se situe sur le promontoire central ou le développement de cette période a passé par 2 remarquables phases :

**Installation et fortification :** (Premier noyau de 40avant JC - 150apres JC)

La ville romaine primitive s'est installée en 46 après JC, la ville est alors confirmée au niveau du promontoire central, les romains se sont établis sur le comptoir phénicien, sont tracés à épouser celui de la ville préexistente.

Son enceinte était caractérisée par deux axes principaux, le **CARDO MAXIMUS** et le **DECUMANUS MAXIMUS**.

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

**Edification :** (Deuxième noyau de 150apres JC - 450apresJC")

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

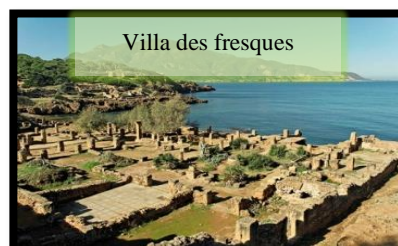
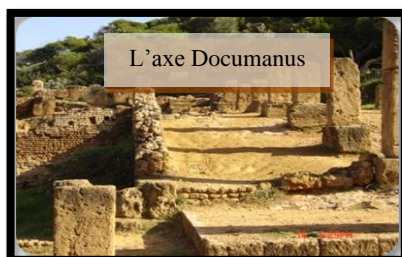
L'accroissement de population a engendré une croissance de la ville dans 03 directions (sud, est, ouest) en dépassant la clôture primitive.

La construction d'un nouveau rempart doté de 03 portes (est, ouest et sud).

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



Fig 3.17 : Carte d'époque Romaine (source Mémoire PFE AST.2012)



### 3.5.3. L'époque coloniale :

Ce n'est qu'à l'arrivée des français que la ville de Tipaza a sorti de l'oubli et elle a passé par trois grandes phases qui sont comme suit :

#### 3.5.3.1. Phase I (1830-1854) :

**En 1830** découverte du rampât romain Récupération monuments historiques et des tracées de la ville romaine.

**En 1849** l'édification de deux villages agricoles qui s'étalent sur 600ha comportant 10 familles chacun.

**De 1850 à 1854** Tipaza devait être « le port de Marengo », sa construction devrait être réalisée par des déportés politiques.



Fig 3.18: Carte d'époque Coloniale 1830-1854 (source Mémoire PFE AST.2012)

#### 3.5.3.2. Phase II (1854-1861):

**1854** : l'état français a chargé Demonchy de construire un village agricole de 50 maisons qui s'étend sur 9,8ha divisée en cinq îlots. Le lotissement a pris le grand axe central Nord - Sud comme axe de symétrie qui divise les quatre îlots rectangulaires de dimension (106 x 78) m<sup>2</sup>, dont chacun dispose de 8 parcelles de surface égale 1100 m<sup>2</sup>, une grande place centrale avec une grande parcelle destinée à des édifices principaux ont été construit (mairie, église, école).



Fig 3.19: vue aérienne du village colonial

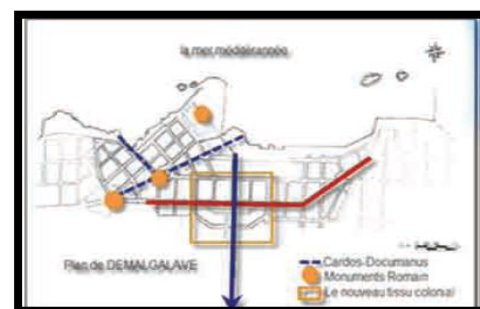


Fig 3.20 : trace du village colonial

**En 1861** : Une croissance urbaine vers le Nord - Ouest par la construction de l'îlot industriel (chaix- trémeaux) et quelques bâtiments bordant.



Fig 3.21 : Carte d'époque Coloniale 1854-1861 (source Mémoire PFE AST.2012)

#### 3.5.3.3. Phase III (1861-1962) :

Durant cette époque des extensions des noyaux de base furent réalisées :

**En 1864** : La réalisation de la rue cave coopérative et la rue (BNA) dans l'axe Nord – Sud

**En 1925** : Vers le Sud-ouest par la construction de Plot de Bourgard suivie d'une extension vers l'Est.

**En 1948** : Une dernière extension vers le Nord par la construction du port tout en respectant les limites des sites antiques.

Le village se caractérise jusque-là par la place, le quai du port, et le bâti

**En 1959** : l'extension se fait vers le Sud avec la création de la cité Oued Merzoug et la cité HLM dans le cadre du Plan de Constantine (1958-1962).

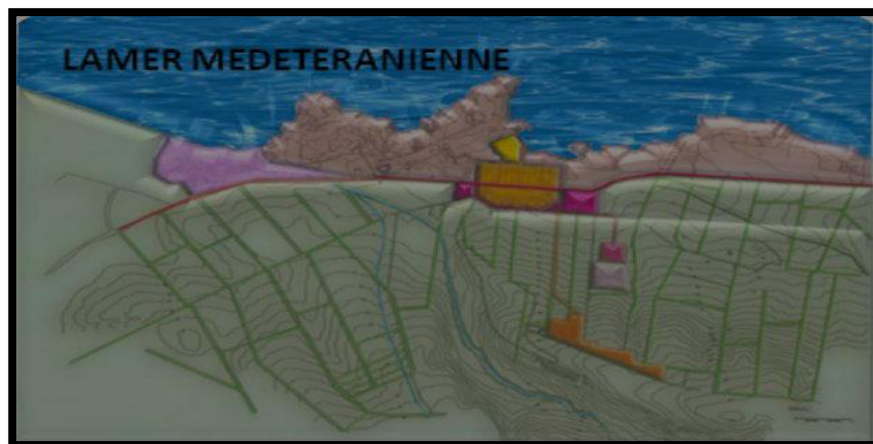


Fig 3.22 : Carte d'époque Coloniale 1861-1962 (source Mémoire PFE AST.2012)

### 3.5.4. L'époque post coloniale (1962-1985) :

Elle se caractérise par une croissance sous deux formes distinctes :

- Une densification des ilots à l'intérieur du centre historique.
- Extension de la cité administrative et construction d'édifices de type HLM.

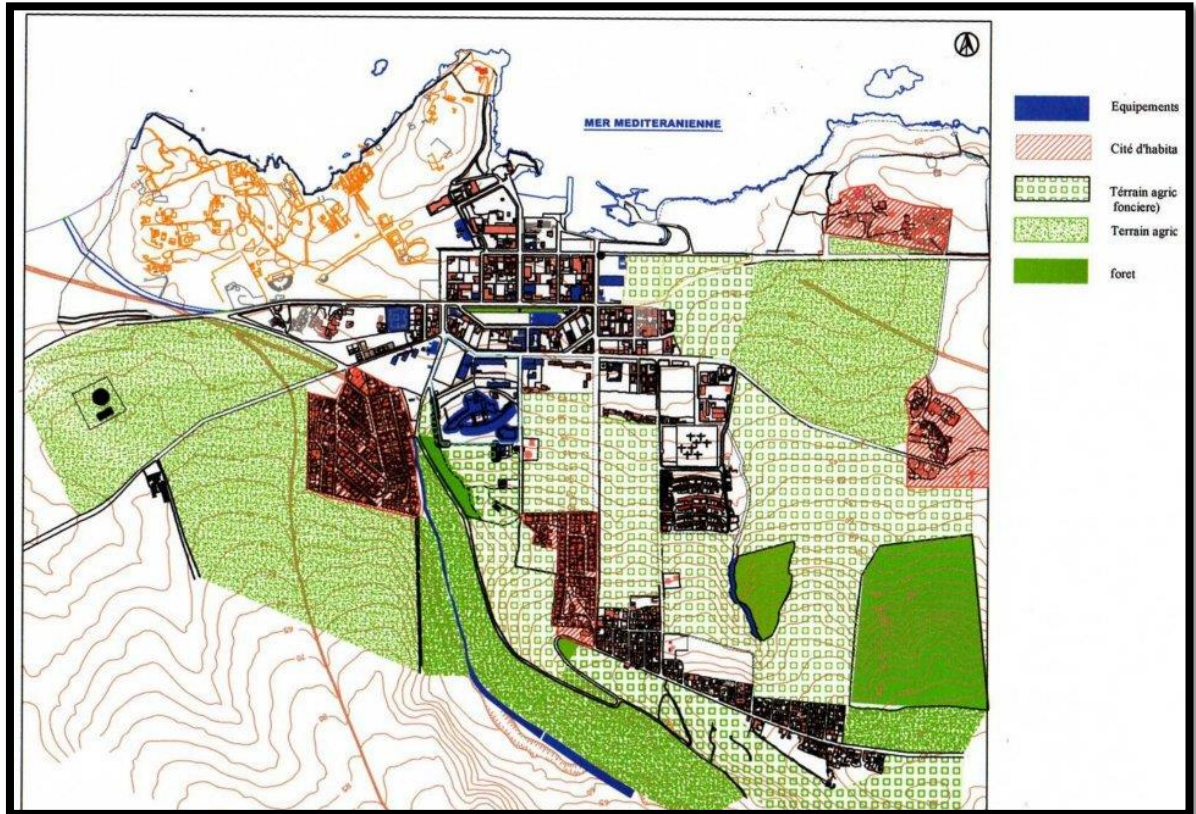


Fig 3.23 : Carte d'époque Post Coloniale 1962-1985 (source cadastre Alger)

- **En 1971**, la réalisation des projets touristiques, le complexe **Matares** qui a été réalisé par l'architecte **POUILLON** et destiné pour le tourisme international, le **CET**, **Le grand bleu**, **la corne d'or**.
- **Depuis 1984**, la ville est promue chef-lieu d'une nouvelle Wilaya.

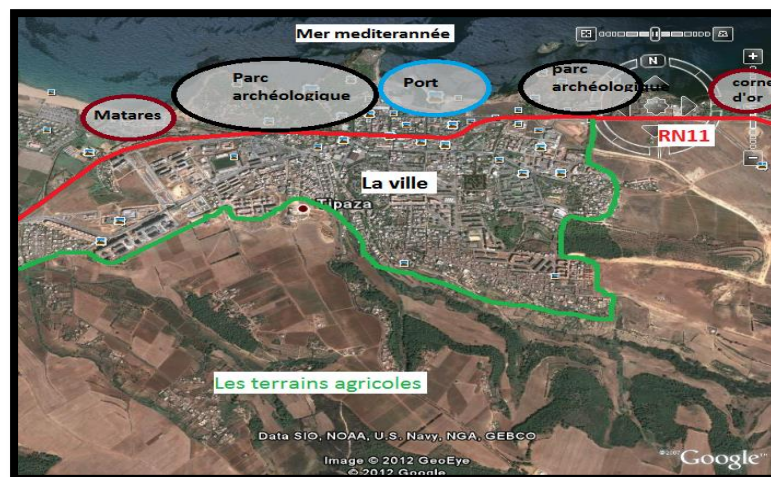


Fig 3.24 : projets touristiques en 1971 (source G.E)

### 3.5.5. Période contemporaine (1985 à nos jours) :

La ville de Tipasa est promue chef-lieu de la wilaya depuis le découpage territorial de 1985, suite à cette promotion la ville a subi un remodelage en matière d'urbanisme, elle a été dotée d'un important programme de logements, équipements et infrastructures seulement, malgré l'adoption d'un plan directeur d'aménagement et d'urbanisme.

En 1995, la ville s'est développée d'une manière incontrôlée, l'extension s'est faite essentiellement au détriment des terres agricoles fertiles dans la partie sud du village colonial.

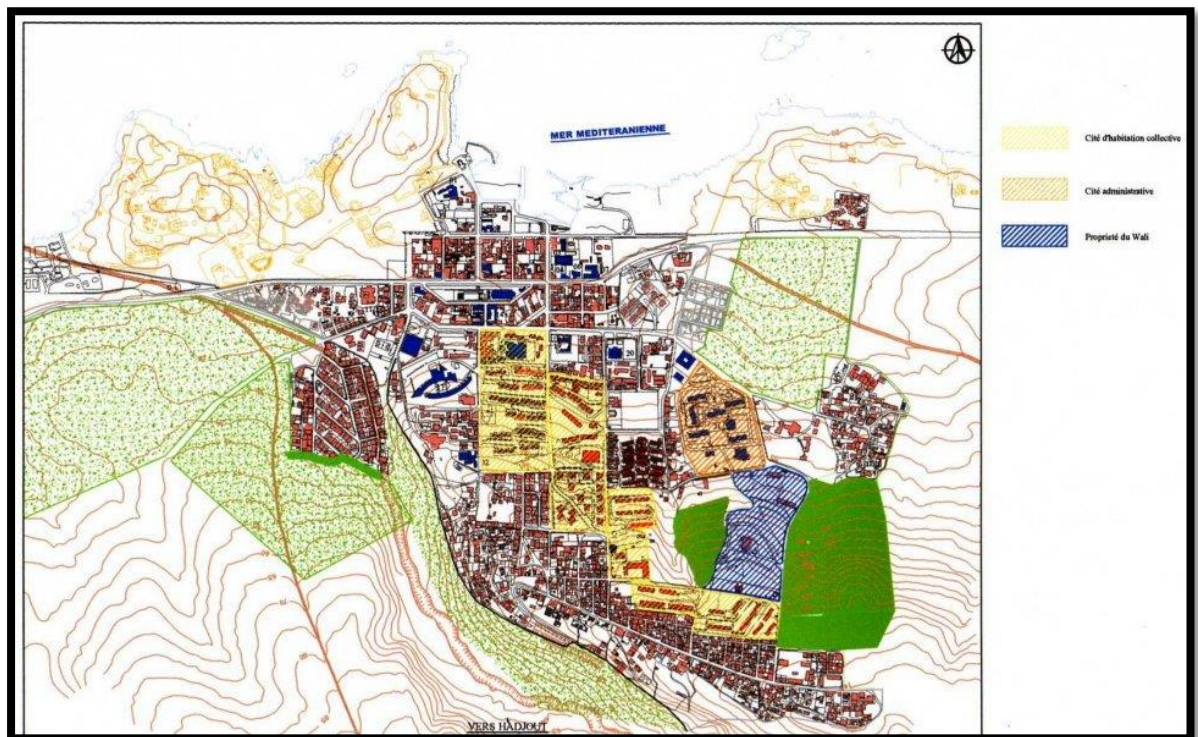


Fig 3.25 : Carte d'époque Post Coloniale 1985-1996 (source cadastre Alger)

Mais dernièrement la ville de Tipasa a connu une extension vers les deux cotés Est et Ouest de la ville par le développement de deux pôles importants (POS AU3, AU2).

Par ailleurs, durant cette même période il y a eu la prolifération des constructions illicites ainsi que l'empiétement sur les deux sites archéologiques.

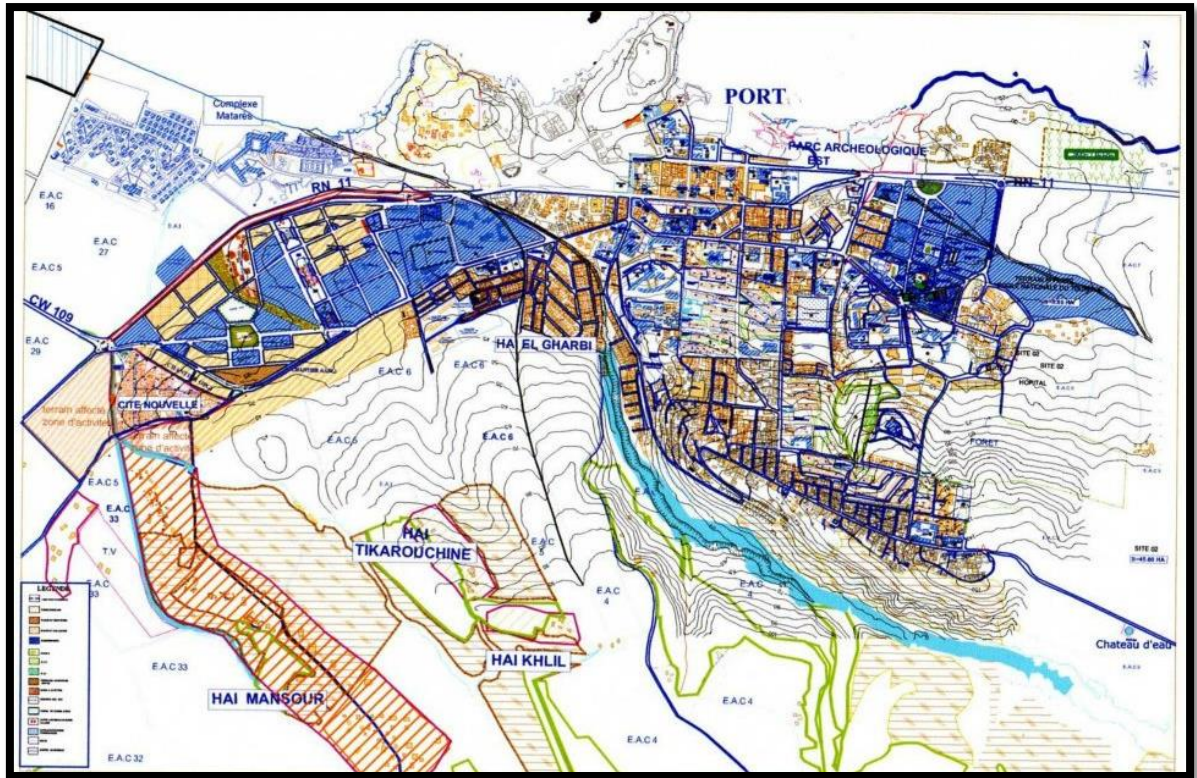


Fig 3.26 : Carte d'époque Contemporaine 2006 à Nos jours (source CNERU)

### 3.5.6. Synthèse :

L'étude de croissance nous a permis de revoir les points fixes de transformations antérieurs, la compréhension de la structure urbaine de son fonctionnement qui peut être la base d'interventions futures. On a constaté que :

- La mer constitue le principal élément inducteur de la création de la ville « phénicienne ou romaine ».
- Des sites archéologiques datant de la période romaine destinée au développement touristique mais ils sont malheureusement délaissés.
- La période coloniale est la plus marquante dans l'histoire de la ville (projet Demonchey) sur le développement architectural ou urbanistique.
- La période post coloniale a connu une urbanisation éparpillée dans toutes les directions (urbanisme d'urgence).
- La présence d'une forte infrastructure touristique (Matares, Cet, Grand bleu et la Corne d'or).
- La période contemporaine qui se caractérise par l'extension de la ville de côtés Est et Ouest de la ville (pos AU1 –Pos AU2).



### 3.6. Lecture Synchronique de la Ville (Structures)

#### 3.6.1. Le système Viaire :

« Les voies sont les chenaux le long desquels l'observation se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement, ce peut être des rues, des allées piétonnes, des voies métropolitaines, des canaux et des voies de chemin de fer »<sup>22</sup>.

Les réseaux viaires existant sont composés de:

- Un axe majeur (**RN 11**) (Est-Ouest) qui joue le rôle d'un élément ordonnateur de la croissance urbaine et relie la ville d'Alger à Cherchel, c'est un axe de transition.
- Un axe de franchissement (**CW106**) perpendiculaire à la RN11 (Nord - Sud) toute l'extension de la ville s'est faite par cet axe à caractère résidentiel et commercial.
- Un axe de transition (**CW109**), parallèle à la (RN11), il relie entre le centre historique et le port.

Donc, on constate que le système viaire permet une perméabilité et un franchissement vers la mer et présente une structuration hiérarchique.



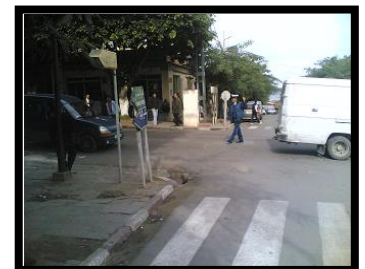
Fig 3.27: Carte de réseau routier (source G.E)



RN11



CW106



CW109

<sup>22</sup> Kevin Lynch, analyse urbaine de la ville de Tipaza

### 3.6.2. Le système fonctionnel :

La ville de Tipaza est partagée en trois zones Culturelle Administrative et d'habitation.

- **Ville touristique et culturelle** : elle est dotée d'un site archéologique, aussi en matière d'équipement touristique et de loisir en remarque la présence de deux complexes (C.E.T, MATARES).
- **Ville administrative** : elle est devenue depuis 1984 le chef-lieu de wilaya contrôlant des activités administratives de 42 communes.
- **Ville d'habitation** : par la présence de différents types d'habitat sur presque tous les secteurs de la ville individuelle (centre historique) collectifs (HLM, cité Oued el Merzoug ...etc.).

Donc, on constate qu'il y a un déséquilibre fonctionnel, manque de mixité (des activités) et la continuité entre les différentes entités.

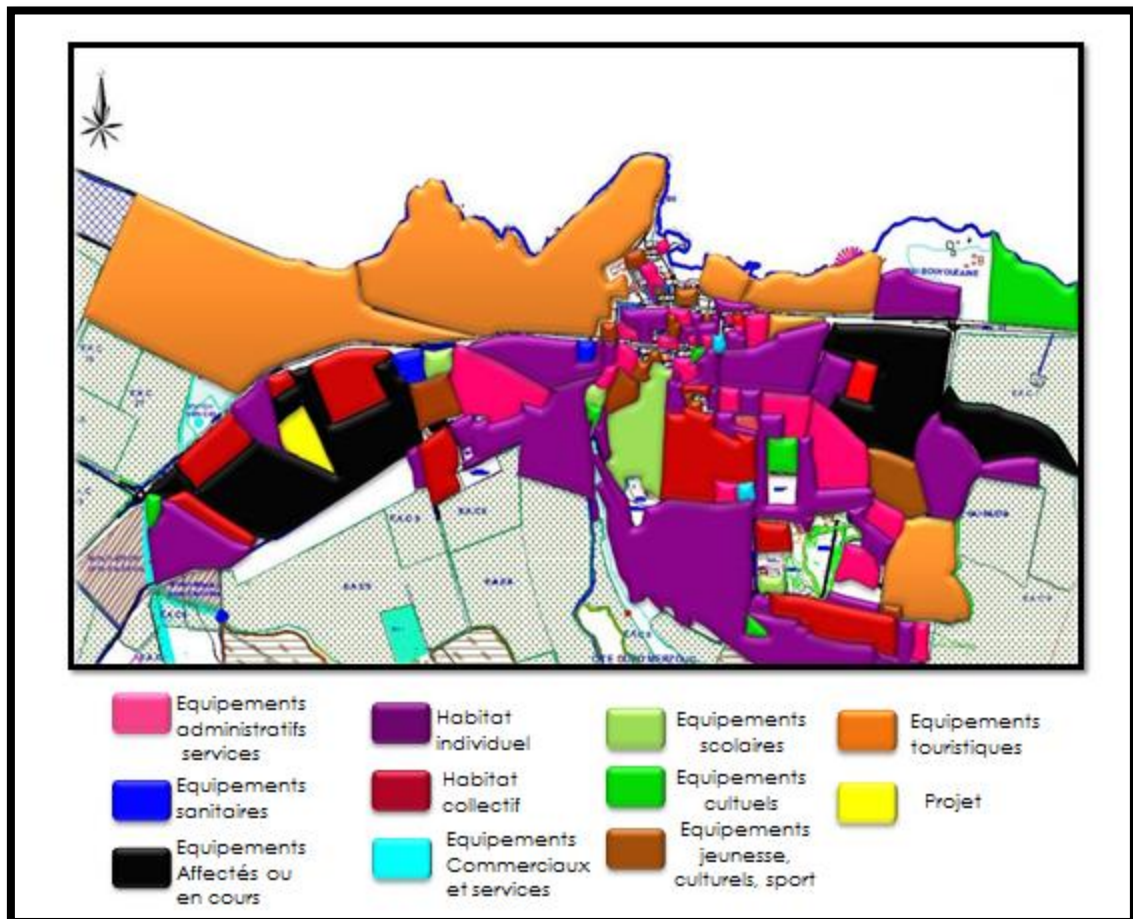


Fig 3.28: Carte de cadre Bâti (fonctions) (Source Mémoire PFE AST.2012)

### 3.6.3. Le système parcellaire :

La ville de Tipaza est composée de deux parties, l'une intra-muros composée d'un système régulier et homogène (tissu romain, tissu colonial) et l'autre extra-muros composée d'un système hétérogène et incohérent (nouvelles extensions).

On peut distinguer les différents systèmes de parcellaires passés par la ville de Tipaza :

- **La trame romaine** : est un tracé orienté vers la mer avec une trame régulière.
- **La trame coloniale** : est une trame régulière orientée aussi vers la mer.
- **La trame de l'époque post coloniale** : vu que la construction a répondu à l'urgence, ils ont alors construit sans tenir compte du tissu colonial et la mer arrivant à un tracé irrégulier.
- **La trame des nouvelles extensions** : sont des trames irrégulières on remarque une rupture structurelle entre le centre historique et la périphérie.



Fig 3.29: Carte de système parcellaire (Source G.E)

### 3.6.4. Le système Gabarit :

Le gabarit au niveau du centre historique ne dépasse pas le R+1 ce qui permet de garder le contact visuel avec la mer.

La majorité de constructions ont une faible hauteur entre RDC et R+2, où il y a des maisons individuelles.

L'apparence des gabarits plus importants apparaît dans les équipements administratives et quartiers H.L.M.

Tandis que les gabarits R+5 et plus sont perçus dans les nouvelles constructions de AADL et de l'OPGI, dans la partie ouest de la ville sous forme de logements.

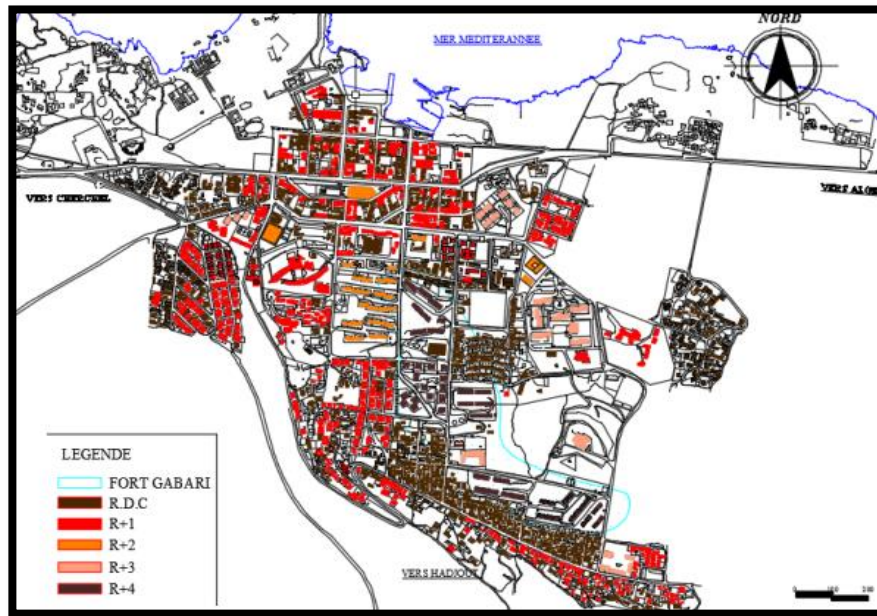


Fig 3.30 : Carte de système Gabarit (Source G.E)

### 3.6.5. Les typologies de bâtis :

#### 3.6.5.1. Village colonial :

Il se situe au nord du chef-lieu, de part et d'autre de la RN11, il se caractérise par une symétrie du réseau viaire. Cette trame Orthogonale suivant les axes nord-sud, et est-ouest, il contient environ 81% des constructions ne dépassant pas R+1, maisons individuelles avec une toiture en pente de type villa à l'étage avec commerce au RDC. Il est doté par la place du marché qui constitue le cœur de la ville elle regroupe (mosquée, mairie, place des martyrs...etc.).

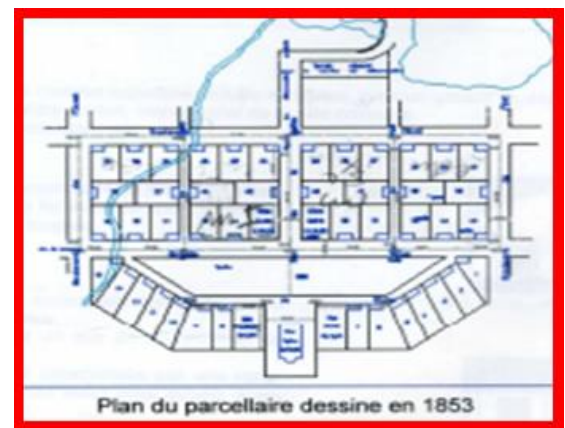


Fig 3.31 : Village Colonial

#### 3.6.5.2. La cité Oued Merzoug :

Elle a été construite sur la ligne de crête, la limite visuelle par rapports au noyau colonial, sur un plateau très haut de 90-130m par rapport au niveau de la mer, elle s'est développée suite à l'implantation de programme de logements collectifs importants.



Fig 3.32 : Cité Oued Merzoug

### 3.6.5.3. Hai El Gharbie :

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

Il y a eu la réalisation du programme de logements et d'équipement tel que le stade la direction d'hydraulique, direction des affaires religieuses, la cité des enseignants, ainsi que de nombreuses constructions illicites.



Fig 3.33 : Hai el Gharbie

### 3.6.5.4. Douar Rabta :

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

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



Fig 3.34 : Douar el Rabta

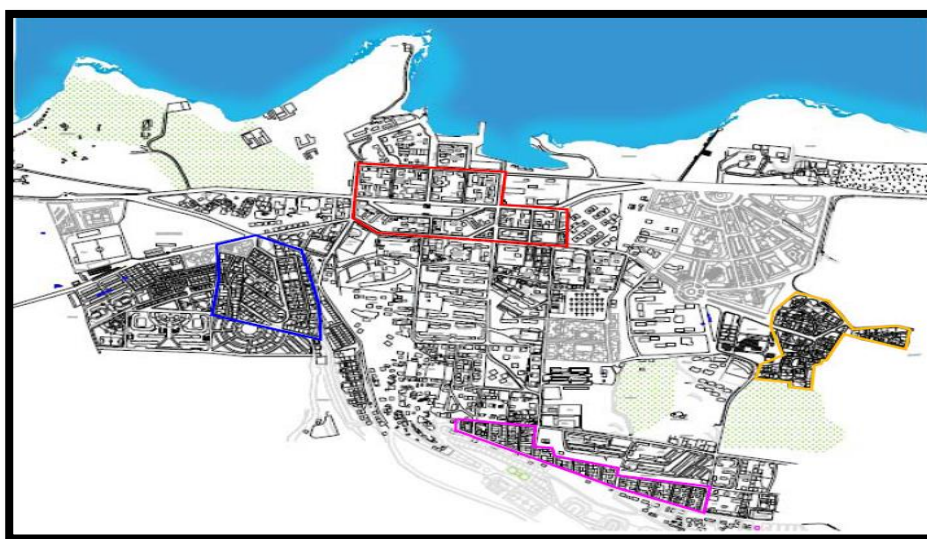


Fig 3.35 : Carte de Différentes Typologies de bâtis Tipaza

### 3.6.6. Critique du PDAU :

La proposition assiste à un étalement de la ville sur les terrains à vocations agricoles et économiques très importants à l'Est et à l'Ouest de la ville, la densification de cadre bâti à l'intérieur des ilots existants est une des orientations générales de PDAU qui induit une croissance aux termes des besoins des habitants au lieu de profiter de fonciers déjà existants au niveau de la commune, cas de la cité HLM qui est en état de démolition.

Cette proposition marque une rupture de mixité formelle et fonctionnelle par la création d'un zoning (AU2, AU3) fonctionnel et d'une rupture d'échelle très importante. Cette rupture résulte un fonctionnement occasionnel des nouveaux pôles créés, ou le disfonctionnement de la ville la nuit.

### 3.6.7. Synthèse :

Après la lecture de différentes structures de la ville on a constaté que :

- La saturation de tronçon RN11 qui traverse la ville.
- La prédominance de l'habitat, plus précisément de l'habitat individuel à l'échelle de la commune de « Tipasa ».
- Absence des activités urbaines qui marquent les entrées de la ville.
- Absence des parcours de promenade et d'aires de détente et de loisir
- Le manque d'équipements sportifs et éducatifs.
- Concentration d'équipement administratif sur le même axe (la route des écoles).

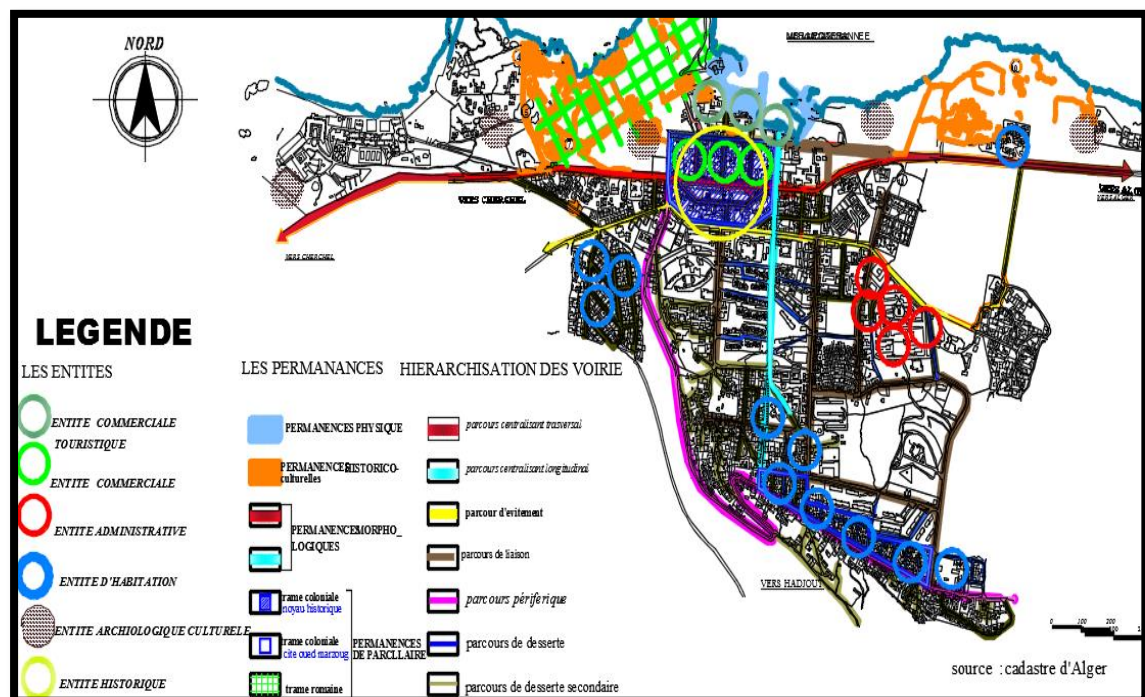


Fig 3.36 : carte de synthèse des structures (source cadastre Alger)

### 3.7. Etude du POS AU2

#### 3.7.1. Présentation du pos :

Le pos AU2 est un secteur à urbaniser (extension multifonctionnelle) d'une nature agricole d'une superficie de 47,8 h.

Il se développe sur la partie Ouest du chef-lieu futur pôle de développement.

Le pos au2 comporte notre site d'intervention, il est limité par :

Au Nord : la RN 11, A l'Est : Haï El-Garbi, Au Sud : les terres agricoles (EAC 5), A l'Ouest : la Cité nouvelle.

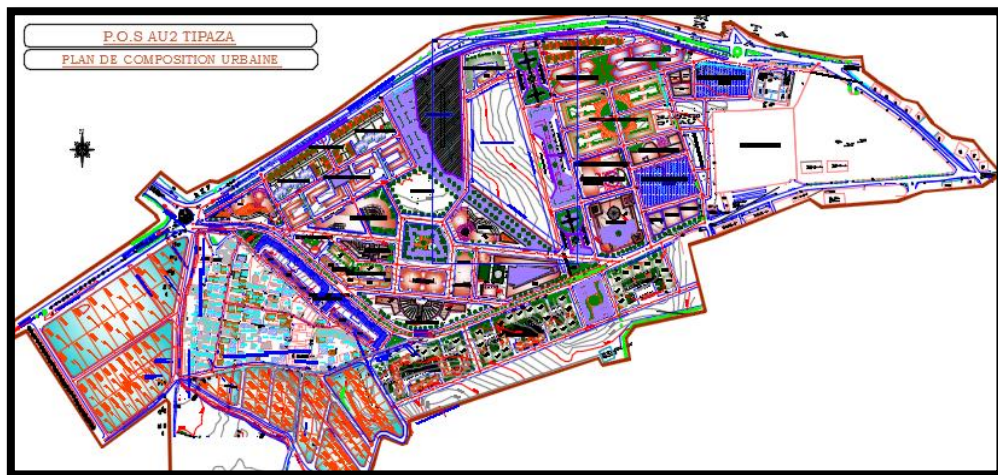


Fig 3.37 : carte de POS (source cadastre Alger)

#### 3.7.2. Accessibilité :

Le périmètre d'intervention est desservi principalement par :

- Une voie principale du côté nord qui est La RN 11 : elle relie la commune de Tipaza à Alger et aux différentes communes avoisinantes.
- Et une voie secondaire du côté sud qui est le chemin communal (chemin des écoles), elle relie le centre-ville avec l'entrée ouest de la ville.
- Aussi d'autres voies tertiaires qui traversent le pos et relient le nord et le sud.



Fig 3.38 : Réseau Routier du POS (source G.E)

### 3.7.3. Situation par rapport au centre-ville :

Notre Pos est situé à la partie ouest de la ville, par sa vocation multifonctionnelle (administrations, équipements...etc.), il représente un nouveau centre ou le centre-ville ancien a toujours une force de pouvoir et un point de communication avec les différentes extensions.

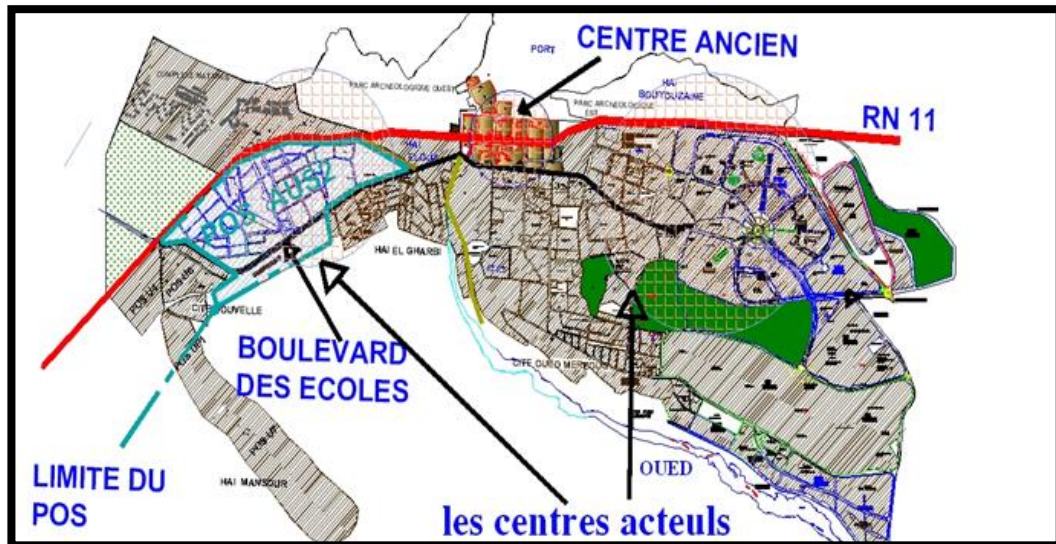


Fig 3.39 : Situation par rapport à la ville (source cadastre)

### 3.7.4. Situation par rapport aux autres Pos :

Notre Pos est un secteur a urbanisé, il représente une nouvelle extension à l'ouest de la ville. Il est délimité par :

Au nord : RN11, Au sud : POS U4, A l'Ouest : POS U6, A l'est : POS U2

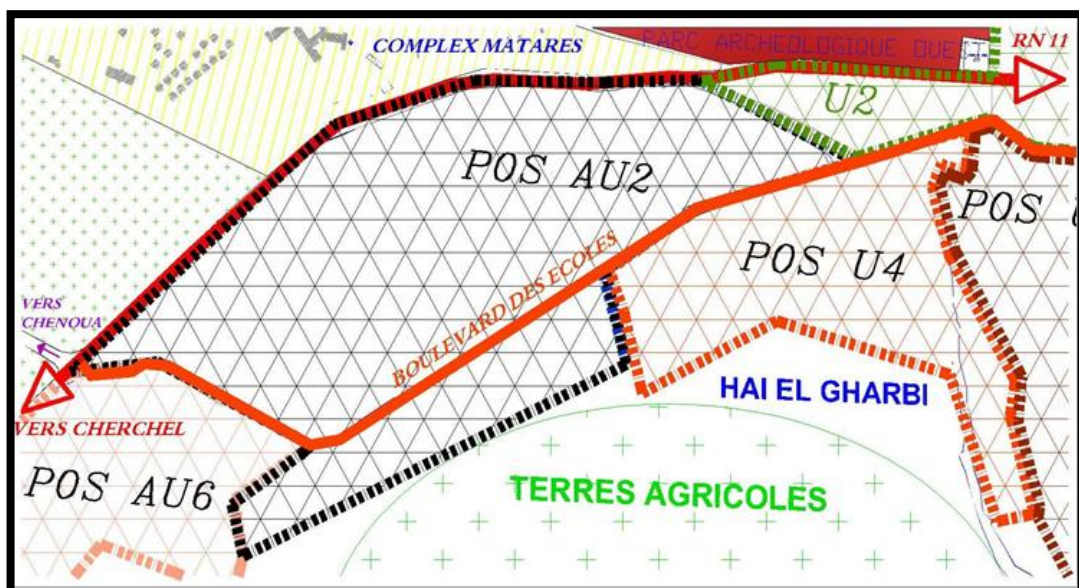


Fig 3.40 : Situation par rapport à aux pos (source cadastre)



### 3.7.5. Etude de pos projeté :

#### 3.7.5.1. Structure viaire :

Notre POS est composé de :

- Les deux éléments principaux RN11 et le boulevard des écoles qui ont déterminé sa forme.
- Les voies internes importantes qui traversent le POS longitudinalement du Nord au sud.
- Et d'autres voies moins importantes qui relient les différentes pièces du POS entre eux.

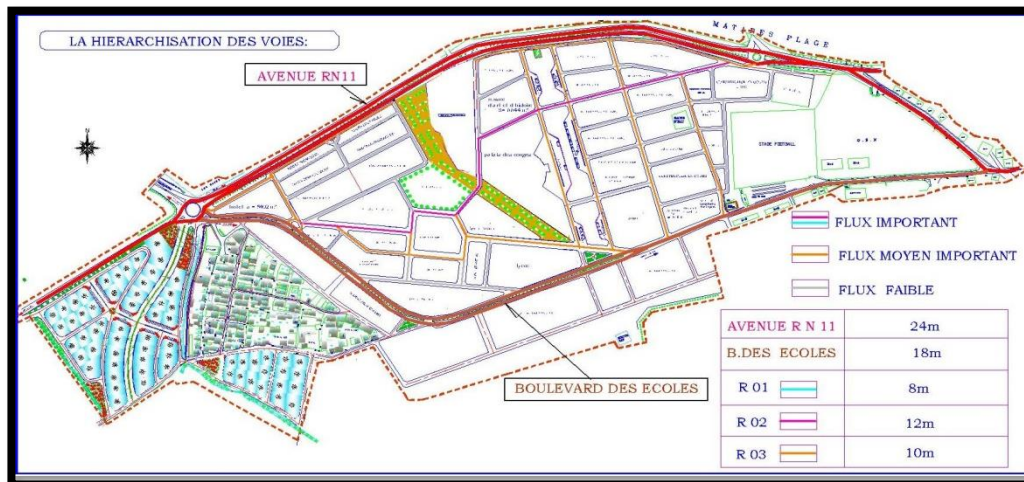


Fig 3.41 : Structure Viaire du pos (source cadastre)

#### 3.7.5.2. Structure fonctionnelle :

Principalement, il est composé de deux entités majeures :

- Habitat : (individuel, semi collectif, collectif), elle occupe la majorité de la surface de POS avec un pourcentage de 57% de la superficie totale.
- Equipement : il occupe 43% de la surface totale, concentré au sud le long de boulevard des écoles.

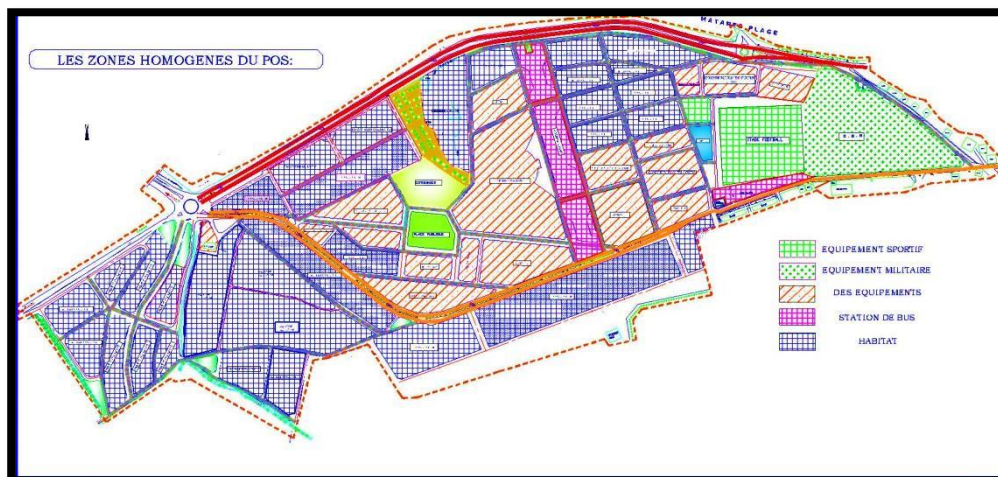


Fig 3.42: Structure fonctionnelle du pos (source cadastre)

On trouve aussi la nouvelle gare routière qui est un élément fort significatif par sa situation et sa fonction.

Le programme du POS est comme suit :

Un (01) lycée, 1220 logements collectifs, Deux (02) écoles et Un (01) C.E.M, Un (01) centre de formation Une (01) crèche, Un (01) jardin d'enfants, Une (01) clinique spécialisée, Un (01) Hôtel urbain, Une (01) Mosquée, Un (01) Centre culturel, Un (01) Centre culturel, Un (01) Centre commercial, des commerces, des administrations, terrains de sport, Placette, Espaces verts, Aires de jeux et des Aires de stationnement.

### 3.7.5.3. Gabarits :

Notre POS est de gabarit de :

- R+2 maximal pour équipements.
- R+6 maximal pour habitations.
- Donc il varie entre R jusqu'à R+6

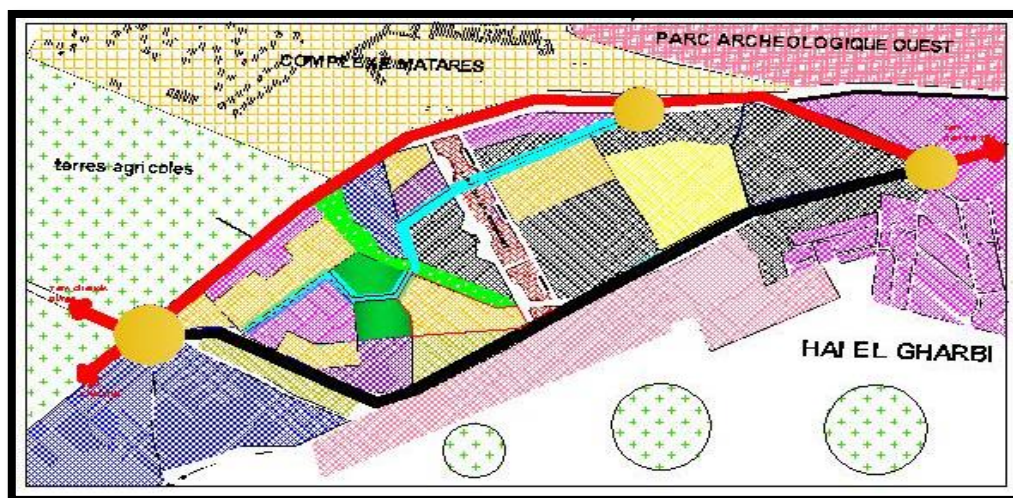


Fig 3.43 : Système Gabarit du pos (source Cadastre)

### 3.7.6. Contrainte d'intervention :

Le pos a pu identifier plusieurs niveaux de difficultés qui sont comme suit :

- La ligne de gaz.
- L'oued qui traverse le milieu du terrain.
- Le groupement d'habitations précaires.
- La morphologie de terrain (pente jusqu'à 30%).
- Le développement d'un tissu informel à réorganiser.

### 3.7.7. Etude critique de POS :

D'après notre analyse sur l'aménagement du POS AU2, on a noté plusieurs points positifs qui reflètent un intérêt particulier à la correction des schémas d'aménagement précédemment préconisés, toutefois nous avons noté quelques réserves en relation avec le thème de notre recherche et qui peuvent être résumées comme suit :

- Le manque d'espace vert, et la non structuration par rapport à l'échelle globale de la ville.
- La forte densification de la zone surtout en équipements.
- Le manque de schéma de valorisation des transports en commun.
- L'absence du concept de la mixité sociale par la mise en place de programmes spécifiques pour chaque classe sociale.
- Le manque des espaces du regroupement communautaire.

### 3.7.8. Etat de fait du POS :



Fig 3.44 : Etat de Fait du pos (source G.E)

### 3.8. Analyse de l'assiette d'intervention

#### 3.8.1. La situation :

Notre site se trouve au milieu du POS AU2 entre les deux voies RN11 du côté nord et la voie d'évitement (rue des écoles) du côté sud.

#### 3.8.2. La forme :

Notre site est caractérisé par une forme irrégulière (trapézoïdale).

#### 3.8.3. La superficie :

Notre site est d'une superficie de 3.5 Ha.



Fig 3.45 : Site d'intervention (source G.E)

#### 3.8.4. La pente :

La géomorphologie du site est caractérisée par un relief vallonné allant jusqu'à 25% de pente, ouverte sur la baie de Tipaza et le mont de Chenoua.

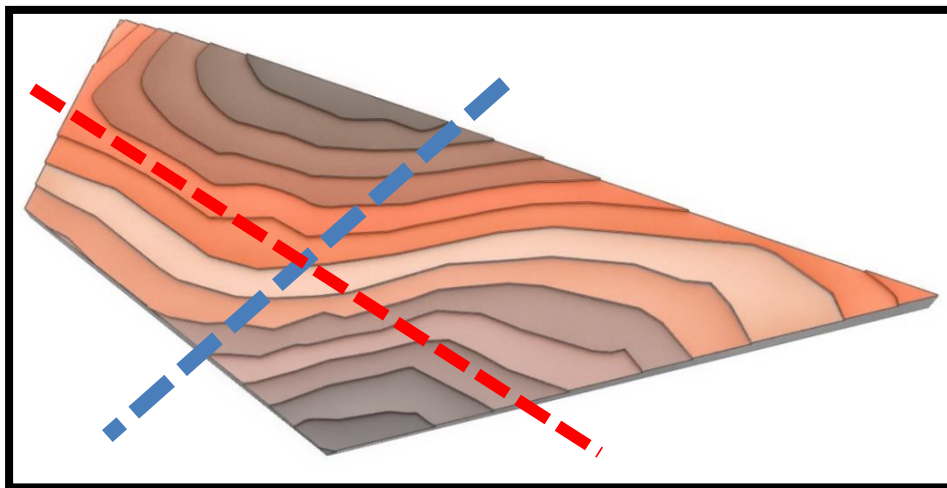


Fig 3.46 : Morphologie du terrain (Travail personnel)

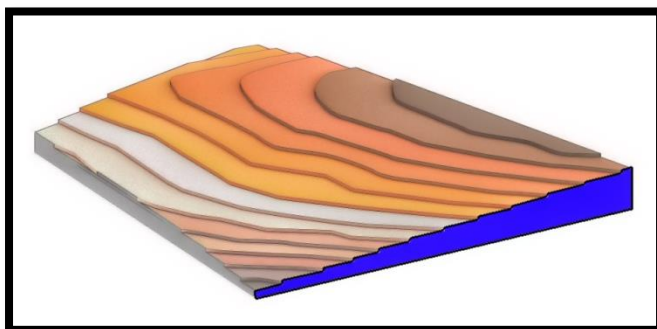


Fig 3.47 : Coupe AA (travail personnel)

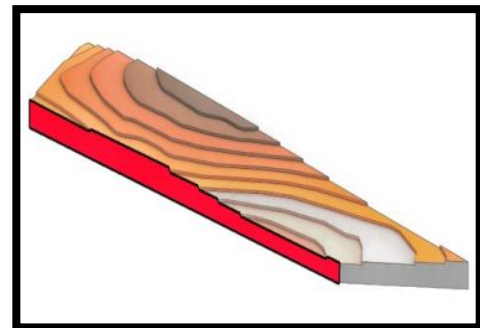


Fig 3.48 : Coupe BB (travail personnel)

### 3.8.5. Environnement immédiat :



### 3.8.6. L'accessibilité :

Le périmètre d'intervention est desservi principalement par :

- La RN 11 qui joue le rôle principal de liaison en reliant la commune de TIPAZA à ALGER et aux différentes communes avoisinantes situées sur l'axe Est-Ouest, et qui permet l'accès au terrain de la partie nord.
- Et la voies d'évitement, qui facilite l'accès au terrain de la partie sud.



Fig 3.49 : Accessibilité au terrain (source G.E)

### 3.8.7. Synthèse :

La situation géographique de notre site et son climat agréable, lui donnent des avantages touristiques, économiques et même administratives considérables, comme elle fût un lieu d'articulation de la ville et son extension ouest.

D'après l'étude qu'on a fait sur le site, on déduit que notre assiette et les typologies architecturale adjacentes peuvent recevoir un repère, réseau ou un pont d'orientation au environnement immédiat soit par la fonction qu'elle abrite ou l'impact qu'elle procure à la zone (POS AU2).

## 3.9. L'intervention

### 3.9.1. Introduction :

**« L'objectif de projet urbain est de réconcilier l'architecture et la ville, en instaurant l'indissociabilité tant négligée par la vision contemporaine, la ville doit être perçue comme étant une structure allant du local au global, dont les espaces publics-collectifs sont les composantes fondamentales. » Jean nouvel.**

Le projet urbain est un projet de ville ou une partie de ville, il contrôle la forme urbaine comme il a deux fonctions essentielles :

- Gérer les différentes fonctions ponctuelles architecturales par la proposition d'une structure normative d'implantation.
- Définir les différentes espaces publics, espaces libres, espaces privés et leurs affectations pour une composition urbaine d'ensemble.

### 3.9.2. Processus de développement du projet :

#### 3.9.2.1. Viaire :

1) Selon l'image satellite on trouve une voie créée en forme de piste et pour une meilleure intégration au site, on a projeté une voie (Axe 01) de 10m de largeur pour assurer le déplacement habituel, comme on remarque que cette voie proposée est une continuité d'une voie existante du coté EST.

2) On remarque une deuxième forme de piste, alors on a projeté une deuxième voie (Axe 02) qui est aussi une continuité d'une voie existante.

3) Création d'une troisième voie (Axe 03) pour

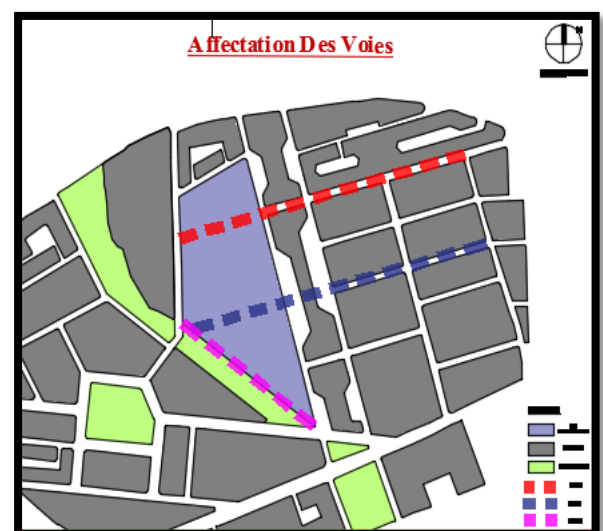


Fig 3.50 : Viaire (travail personnel)

relier les voies existantes et les voies projetés afin d'assurer la liaison entre les différentes parties de notre site.

- Donc, on distingue trois axes projetés qui sont des voies mécaniques de doubles sens et de 10 mètres de largeur pour assurer le déplacement habituel sur tout notre site d'intervention.
- Ensuite, l'intersection des deux Axes 02 et 03 qu'on a projeté avec les voies projetées par le pos nous donne un triangle où on opte créer un Nœud (rondpoint) pour organiser le flux énorme comme il sera un nœud très important sur notre site.
- Et enfin on a créé un recule de 2 mètres sur tout le périmètre de notre site pour assurer la voie piétonne.

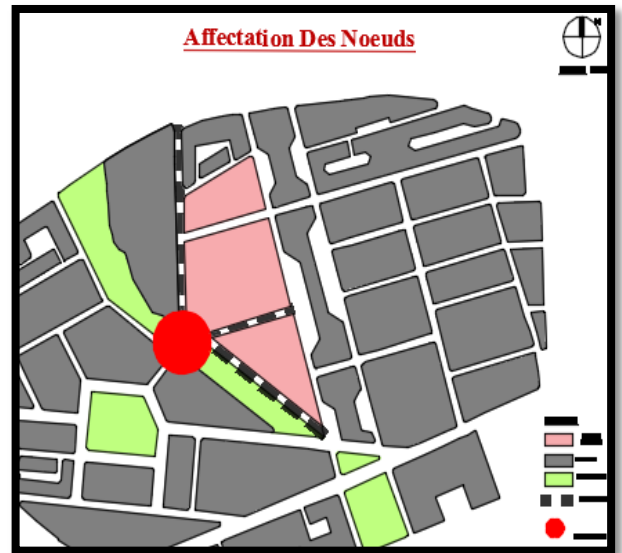


Fig 3.51 : Nœud (travail personnel)

### 3.9.2.2. Structuration des ilots :

Après avoir projeté les axes, nous sommes passés à découper notre assiette d'intervention à trois (03) parcelles en essayant d'aménager notre site en créant une continuité avec la zone (Au2) et puis la ville.

A ce découpage, on a obtenu un tracé régulier matérialisé par des ilots de formes plus au moins régulières.

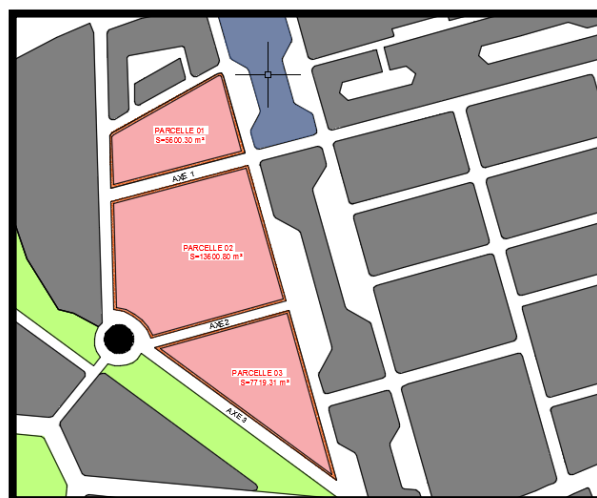


Fig 3.52 : Découpage parcellaire (travail personnel)

### 3.9.2.3. Choix des espaces publics :

On a essayé de proposer et aménager des espaces publics pour faire entrer de la nature à notre ville et puis faire une ambiance piétonne et équilibrer notre entité bâti et non bâti.

- Aménager l'esplanade qui était proposée par le pos, elle donne sur notre site et elle offre une vue directe sur notre projet.
- Réaménager la servitude de gaz qui se situe sur l'extrémité Est du site comme des abris de bus afin d'assurer l'accessibilité à notre projet.
- Créer des espaces verts et des jardins sur les trois îlots projetés afin de créer une fluidité et une communication tout le long de notre site.

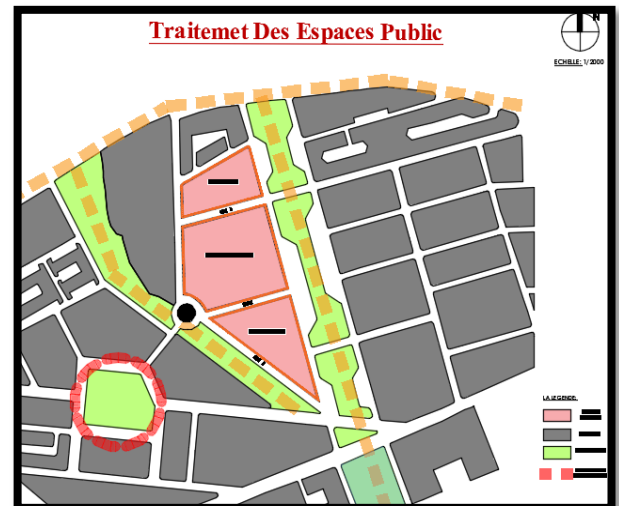


Fig 3.53 : Espaces publics (travail personnel)

### 3.9.2.4. Programme fonctionnel :

La proposition du programme projeté par le CNERU sur notre site d'intervention ne répond pas à notre objectif de travail, où il repose sur l'idée de projeter « un palais de congrès » dont on trouve que :

- Il a une densité énorme dans un nouveau pôle urbain multifonctionnel.
- Il est mal placé.
- Il n'est pas accessible.
- Et il est aussi encaissé.

Et pour cela on a essayé de :

- Délimiter les entités de façon d'équilibrer et gérer le découpage de pos.
- Améliorer le programme en créant une mixité de fonctions par l'affectation des activités qui répondent aux besoins du site, de la ville et aux citoyens

Donc notre plan de composition est devisé en trois parcelles où la mise en forme de projets est suivant la forme et l'alignement de terrain.

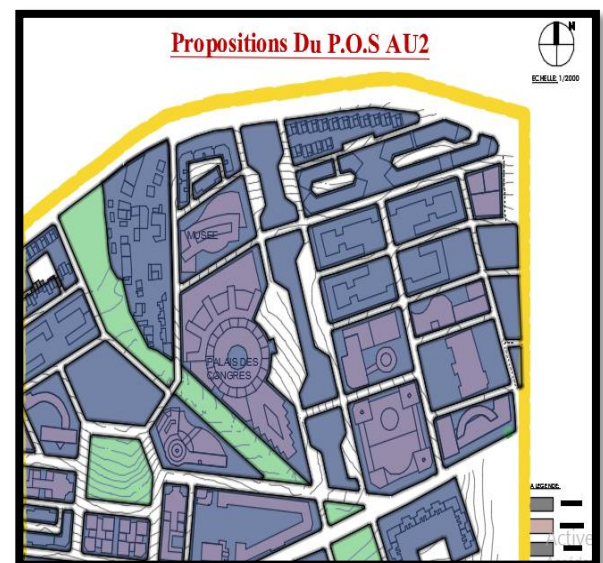


Fig 3.54 : Proposition du POS (travail personnel)



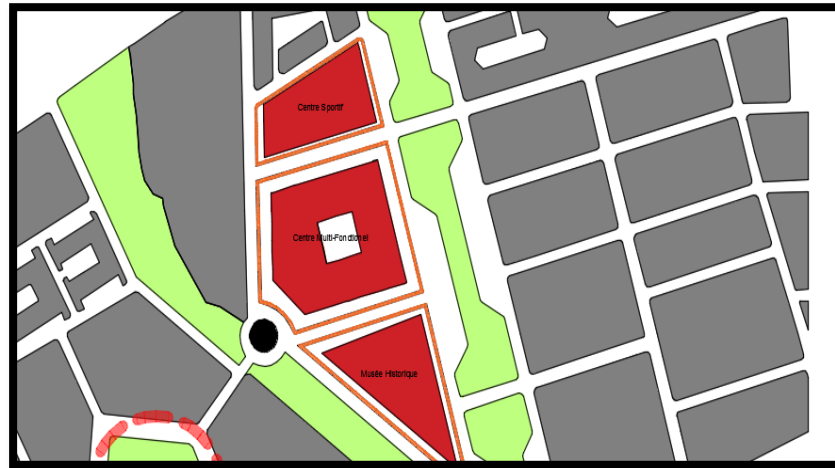


Fig 3.54 : Plan de composition (travail personnel)

**Parcelle 01** : destinée à un centre omnisport qui est :

- Proche des stations de bus ce qui le rend accessible.
- Il passe par la même voie qui mène au stade ce qui crée une relation complétive entre eux.
- Un équipement complet aux habitations tout autour.

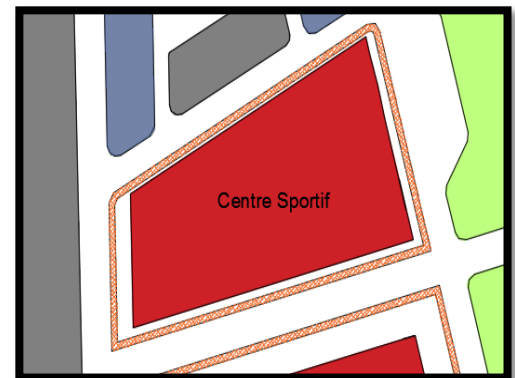


Fig 3.55 : parcelle 1 (travail personnel)

**Parcelle 02** : destinée à un centre multifonctionnel où il aura :

- Création d'une multifonctionnalité avec des activités multiples (affaires, commerce, détente et habitation) afin de bien intégrer à la zone de vocation multifonction et aussi avec les autres entités proposées.
- Création d'un élément d'appel avec son gabarit important.
- Création d'un repère dans le côté ouest de la ville afin de renforcer et marquer l'entrée de la porte ouest de Tipaza.
- Création d'un cœur d'îlot (espace public) qui assure la relation entre les trois entités et facilite la circulation.

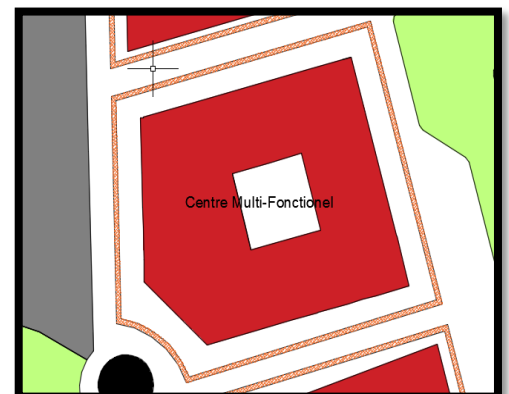


Fig 3.56 : parcelle 2 (travail personnel)

**Parcelle 03** : destinée à un musée historique de la ville qui va avoir ;

- Une fréquentation ultime vu sa position et son orientation vers l'esplanade.
- Une relation complétive avec la multifonctionnalité de la zone.
- Une jonction avec le parc historique de la ville.

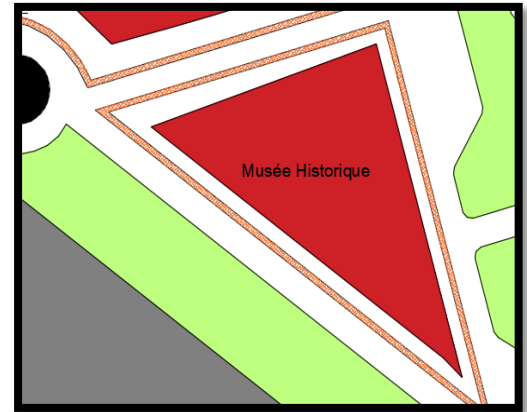


Fig 3.60 : parcelle 3 (travail personnel)

Equipements	Surface parcelle	Emprise au sol	Gabarit	COS
Centre Sportif	5432 m <sup>2</sup>	2806 m <sup>2</sup>	R+3	0.5
Centre Multifonctionnel	13585 m <sup>2</sup>	6741 m <sup>2</sup>	R+13	0.52
Musée Historique	7719 m <sup>2</sup>	2370 m <sup>2</sup>	R+2	0.3

### 3.9.3. Schéma d'aménagement global :

Implantation de trois équipements de fonctions différentes afin de créer une multifonctionnalité (centre sportif/centre multifonctionnel/musée historique)

Aménagement de l'esplanade afin de créer une relation entre notre projet et le parc archéologique au nord.

Aménagement des axes projetés et existants afin de faciliter la circulation.

Création des cœurs d'ilots pour offrir un lieu de regroupement au même temps reliant les trois entités projetées.

Création des espaces verts pour chaque parcelle afin de faire entrer la nature à notre site.

Aménagement des abris de bus (stations de bus) pour assurer l'accessibilité à notre site.

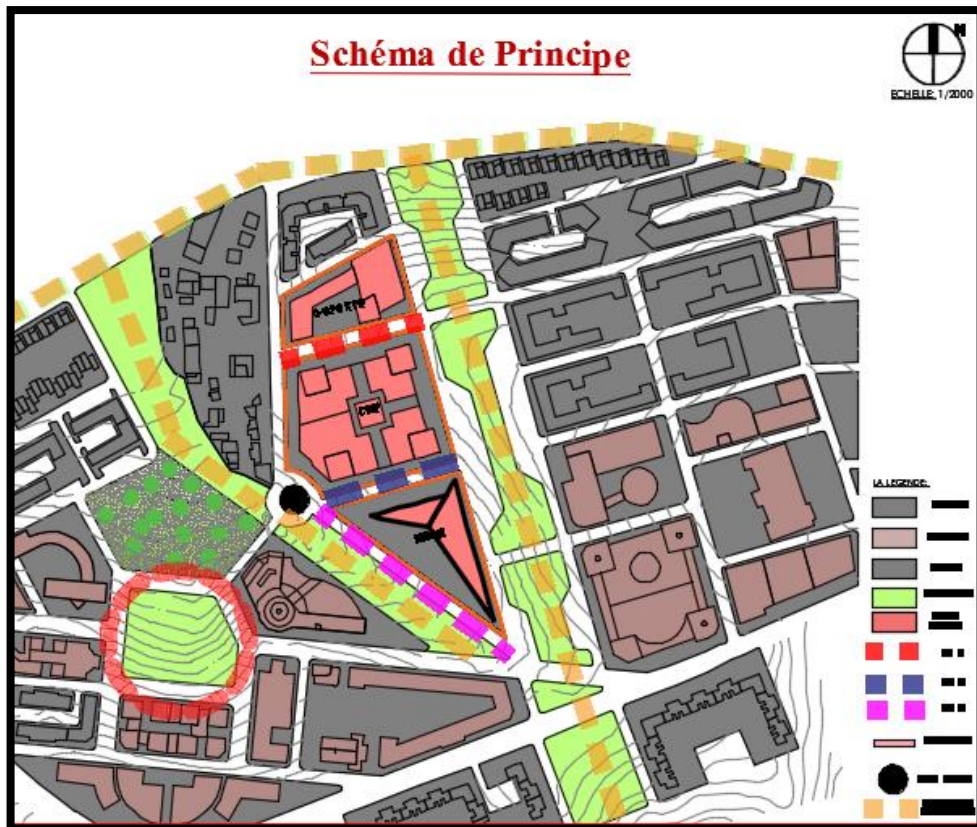


Fig 3.61 : Schéma de principe global (travail personnel)

#### 3.9.4. Projet architectural :

Nous avons choisi de développer comme projet architectural un centre multifonctionnel

Ce projet occupe un emplacement important sur notre site.

La vocation touristique commerciale sera traduite par cet équipement qui regroupe différentes activités.

Le C.M.F sera un élément tampon qui va marquer et valoriser l'extension ouest de la ville par son Gabarit important.

La présence des Tours sera un pont de réseau et d'orientation par ses hauteurs qui donnent un repère à la hauteur de la zone soit par les fonctions qu'elles abritent et l'impact qu'elles procurent à la zone.

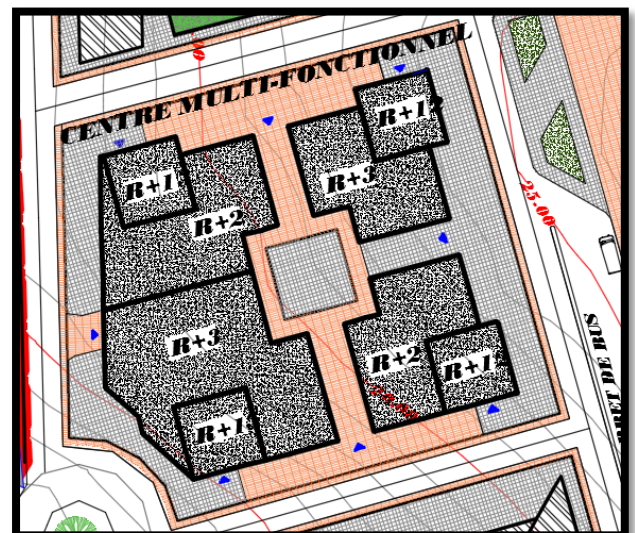
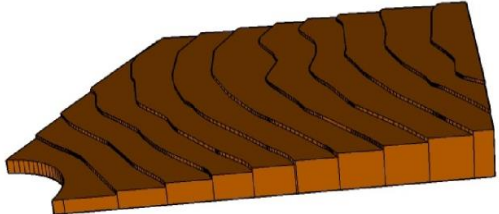
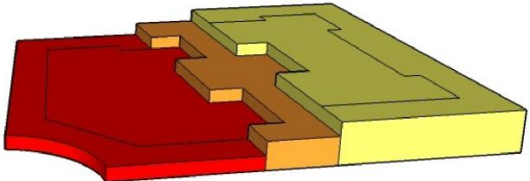


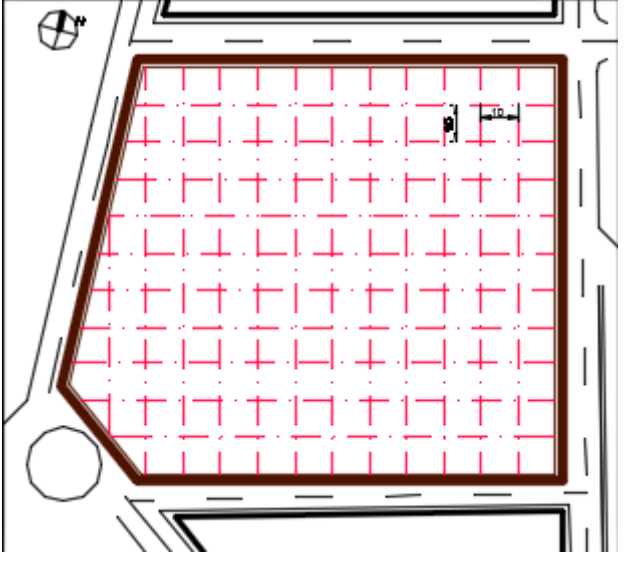
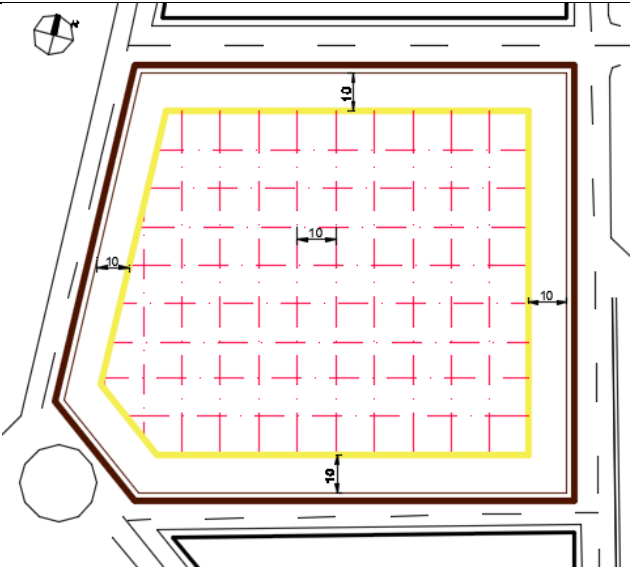
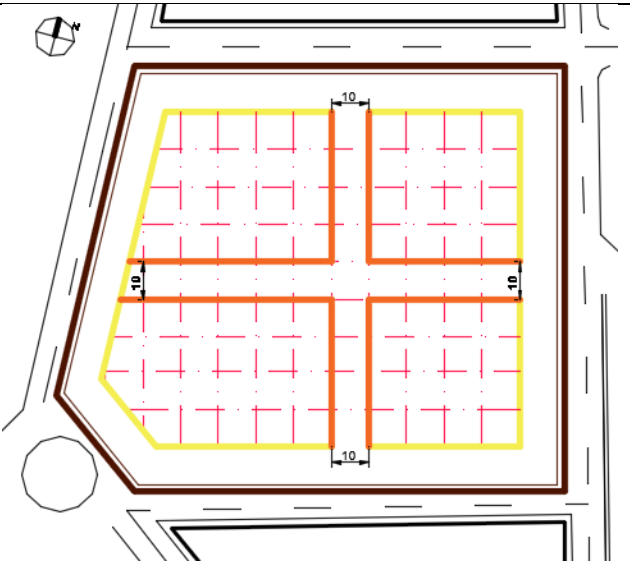
Fig 3.62 : Plan de Masse (travail personnel)

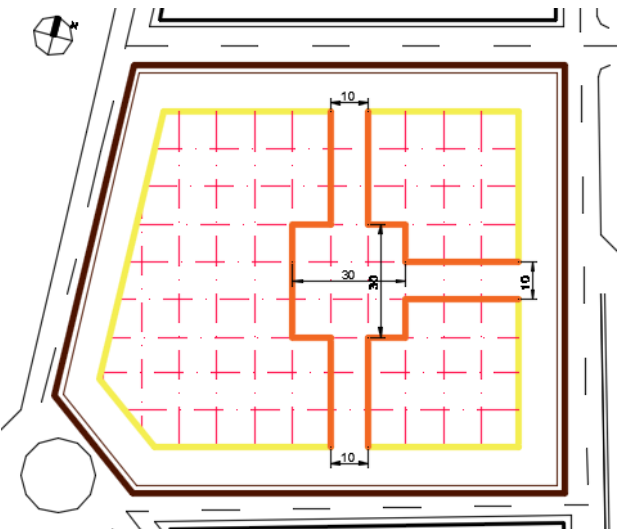
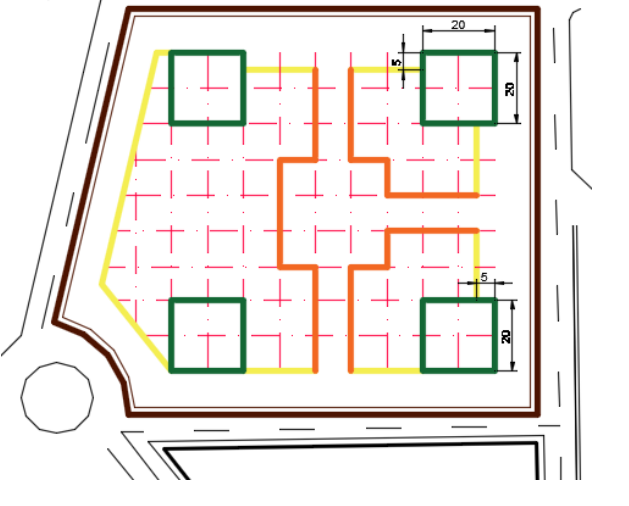
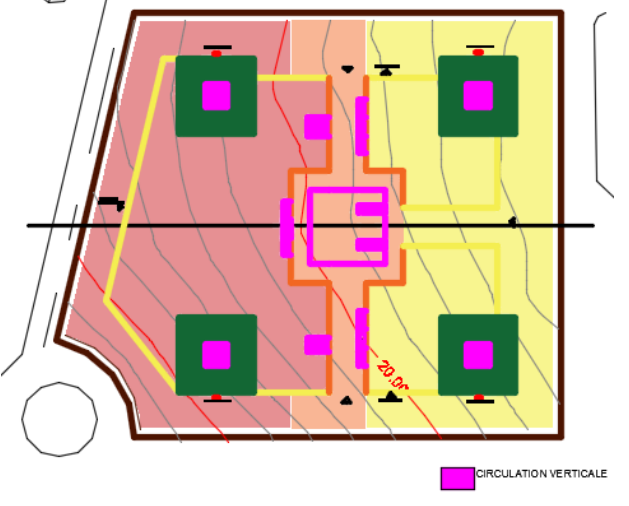
3.9.4.1. Fiche technique du projet :

Niveaux	Programme
Entre sol	<b>Parking.</b>
RDC	<b>Boutiques et Patio.</b>
1 <sup>er</sup> étage	<b>Super marche, boutiques, restauration, salle de cinéma, salle de lecture, salle d'exposition et ateliers.</b>
2 <sup>ème</sup> étage	<b>Bibliothèque, bureau et appartements simplex.</b>
3 <sup>ème</sup> étage	<b>Entreprises, et appartements simplex.</b>
4 <sup>ème</sup> au 12 <sup>ème</sup> étage	<b>Appartement Simplex (F3).</b>
13 <sup>ème</sup> et 14 <sup>ème</sup> étage	<b>Appartement Duplex (F4).</b>

3.9.4.2. Genèse de la forme :

Notre site se situe dans une zone d'une pente qui est de 25% où le point culminant est du côté nord-est du site.	
Pour entamer notre projet on a opté terrasser notre site en trois 03 plates-formes.	

<p>1. On a tramé notre terrain avec une trame Perpendiculaire au axes 01 et 02 proposés d'un côté et parallèle d'un autre avec un module de (10*10).</p>	
<p>2. On a occupé tout le terrain par la création d'un socle qui suit l'alignement et la forme du terrain. On a fait un recule de 10m de chaque côté du terrain.</p>	
<p>3. On a créé des passages de chaque côté perpendiculaire aux axes afin d'avoir quatre 04 unités indépendantes en assurant une fluidité au projet.</p>	

<p>4. On a créé un patio au centre (lieu de regroupement) afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer de l'emprise au sol et le terrain sera pas trop condensé.</li> <li>• Aérer le service et créer un micro climat.</li> </ul>	
<p>5. On a valorisé les quatre 04 coins du terrain par des tours d'un gabarit important.</p>	
<p>5. Afin d'assurer une meilleure circulation verticale dans notre projet on a positionné plusieurs éléments (escalier, ascenseur, escalateur).</p>	

### 3.10. Conclusion générale

**"Pour qu'une œuvre d'architecture soit belle, il faut que tous les éléments possèdent une justesse de situation, de dimensions, de formes et de couleurs." Antoni GAUDI**

À travers notre étude basée sur le thème « nouvelle centralité urbaine a Tipaza », on a tenté de produire une architecture simple, fonctionnelle, et adaptée aux mutations sociales, économiques et technologiques.

On peut affirmer qu'au fil de notre étude, on a acquis un ensemble de connaissances sur les villes dans leur contexte en général mais aussi sur le plan architectural et urbanistique en particulier.

Bien que la conception d'un projet architectural ne peut jamais être finie, on a tenté à travers notre intervention de répondre aux problématiques posées et par rapport aux objectifs de l'option ainsi que ce qu'on va apporter à cette étude.

Pour cela, une analyse détaillée du site et plusieurs réflexions ont eu lieu sur la thématique de nouvelle centralité, qui nous a permis de structurer notre champ d'action, et d'éveiller l'intérêt de l'aménagement de la ville de Tipaza.

Un travail de recherche a été accompli, et l'aboutissement de toutes les données s'est concrétisé par un aménagement urbain, et vérifié par un projet architectural, comme solution à la problématique posée.

Notre intervention nous a permis de prendre conscience et d'aboutir un projet bien réfléchi en relevant tous les éléments physiques et naturels présents sur site, et en prenant connaissance de l'histoire, afin de les interpréter en un projet propre au site.

## **Bibliographie**

### **Livres :**

- 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.
- Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118.
- MONNET Jérôme, 2000.
- Alberto zucchelli, « introduction à l'urbanisme opérationnel ».
- Walter Christaller (1893-1969), « La théorie des lieux centraux » (1933).
- Jean Samuel Bordreuil, La production de la centralité urbaine.
- Hafiane Abderrahim, "Les projets d'urbanisme récents en Algérie".
- G. Cannigia, lecture de florence.
- Kevin Lynch, analyse urbaine de la ville de Tipaza.

### **Thèses :**

- 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).
- Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille.
- Boudali Amina, mise en valeur du potentiel naturel et culturel de Tipasa dans l'optique d'une réintégration durable, thèse de Magister, EPAU 2000.

### **Mémoires :**

- Mémoire pour l'obtention de master 02 urbanisme et projet urbain, le cas de l'agglomération du pays Montbéliard, par Samuel Belliel, Aout 2013.
- Mémoire pour l'obtention master2, option projet urbain, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, Juin 2015.



- Mémoire pour l'obtention de master 2 projet urbain, d'une rupture à une nouvelle centralité urbaine (Hussein dey /el Mohammedia), Benkotbi batoul, Juin 2015.
- Mémoire pour l'obtention master 2 projet urbain, Insertion des Annassers dans la nouvelle centralité métropolitaine de la ville d'Alger, Bouata sirine, 2016.
- Mémoire pour l'obtention master 2 projet urbain, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, BAYATA Ilhem, 2015.
- Mémoire pour l'obtention de master 2 Ville ET territoire, Vers une nouvelle centralité urbaine à Tipaza, RESSAM Radhia, Juin 2015.
- Mémoire pour l'obtention de master 2 projet urbain, Insertion des Annassers dans la nouvelle centralité métropolitaine de la ville d'Alger, Yessad Imane, Juin 2016.
- Belaid Amel ; Moustfaoui Farida, Tipasa pour une future image touristique d'un patrimoine historique, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'état en architecture, EPAU 2007.

### **Articles :**

- Article sur l'apparition des villes au proche-orient. Kubaba. univ paris1.fr, Margueron, Septembre 2013.
- Article sur la protection de patrimoine culturel, publié sur <http://whc.unesco.org/fr/list/193/>.