

République Algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université de Blida 1

Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Projet urbain en centre historique

Thème : La recomposition urbaine des quartiers portuaires en centre
historique

Intitulé du mémoire

LA REQUALIFICATION DE QUARTIER PORTUAIRE DU
CENTRE HISTORIQUE DE DELLYS

Projet : Hotel balnéaire

Etudiantes :

- KOBİ Hadjer
- ZELILEF Khalissa

Encadreur: Mr. M.KACI

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

Octobre 2017

REMERCIEMENT

Tout d'abord, nous remercions Allah de nous avoir donné la force, la volonté et le courage nécessaire pour braver tous les obstacles auxquels nous avons dû faire face tout le long de notre cursus universitaire, et pour réaliser ce travail.

Nous remercions Nos chers Parents, qui ont tant contribué à la réussite de nos études et à qui on sera éternellement reconnaissants.

Nous tenons à exprimer nos remerciements à notre encadreur Mr M. Kaci, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses orientations et ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter nos réflexions et de nous guider tout le long de notre travail,

Nous voudrions exprimer notre reconnaissance envers les amis et collègues qui nous ont apporté leur support moral et intellectuel tout au long de notre cursus universitaire,

Merci.

Dédicace

D'abord, je suis plein de reconnaissance envers celui qui m'a donné la force...Dieu Merci

À ma chère mère ; aucun mot suffit pour vous remercier. Puisse Dieu, le tout puissant vous préserver du mal, vous combler de santé, de bonheur et vous procurer une longue vie ;

À la mémoire de mon père ; je vous dédie aujourd'hui ma réussite. Que Dieu, le miséricordieux, vous accueille dans son éternel paradis.

*À tous mes proches de la famille **ZELLEF**, et plus particulièrement, mes sœurs et mes frères; mes beaux frères, mes belles sœurs, mes nièces et mes neveux chacun à son nom ; qui m'ont accompagné et supporté durant mon cursus ;*

À tous mes chers amis et mes collègues de l'Université, Assia, Fella, Nihad, Madina, Ahmad ; vous avez su rendre mes années inoubliables et pleines de beaux souvenirs.

Spécial dédicace à ma chère amie Mouma qui m'a bien soutenu et aidé le long de mon parcours universitaire.

À ma chère binôme Hadjer, qui m'a accompagné tout au long de cette année pour la réalisation de ce travail, ainsi que tous les membres de sa famille ;

A tout ceux qui ont su m'apporter aide et soutien aux moments propices, je dédie ce travail, reconnaissant et remerciant chaleureusement.

Merci.

Dédicace

*D'abord je remercie le grand dieu qui m'a donné la force, l'énergie, la patience pour continuer ce travail Alhamdoulilah.
Je dédie ce modeste travail de fin d'étude ;*

*A ma mère,
Qui m'a donné la vie, qui m'a encouragé durant toutes mes études, et qui sans elle, cette réussite n'aura pas eu lieu. Tout ce que je peux t'offrir ne pourra exprimer l'amour et la reconnaissance que je te porte... merci.*

*A mon père ;
L'épaulé solide et la personne la plus digne de mon estime et de mon respect. Aucune dédicace ne saurait exprimer mes sentiments, que dieu te préserve et te procure santé et longue vie.*

A mon frère Rafik et mes chères sœurs Chahra et khadidja.

*A ma grande mère et mon grand père
Qu'ils étaient toujours là pour m'encourager, ils n'ont jamais m'oublier avec leurs Douaa, que dieu les garde pour nous.*

*A ma chère tante Lynda
Qu'elle était toujours à mes côtés, me conseillé et m'aide..... Merci infiniment*

A mes collègues : Asma, Madina, Thiziri, Ahmed,

A mes amies : Sarah, Lyna, Houda, Assia,...

Pour leurs présences, leurs soutiens, leurs disponibilités et leurs conseils durant mon cursus.

A ma sœur binôme ZELLEF Khalissa pour sa patience et ses efforts le long de cette année, on a vécu ensemble des moments inoubliables, et bien sur elle a travaillé au fond de son cœur pour aboutir à ce travaille Merci

Ainsi à toutes la famille KOBI

Merci .

RESUME

L'étude du centre ville est intimement liée à sa proximité de la mer. En effet la mer a été la raison d'être de Dellys, lieu de navigation, mais également d'accostage pour l'approvisionnement et le transfert des biens et richesses. Les différentes civilisations qui ont fait escale, ou ont occupé les lieux ont imprégné la ville de leurs empreintes. Chaque civilisation a laissé des traces de sa culture ; de son patrimoine et de son organisation urbaine et sociale.

A travers ce mémoire, nous allons aborder le phénomène de dissociation des villes de leurs ports à l'instar des anciens centres historiques de leurs quartiers portuaires à l'image de Dellys, Ténès, Cherchell,...

Aujourd'hui la question des centres historiques ne peut être dissociée du problème global (Rupture ville-port) dont ils sont partis intégrantes. C'est pourquoi le centre ville est à la fois l'image de la ville et le moteur pour toute action de renouvellement de la ville et de sa valorisation.

Dellys, ville portuaire recèle d'énormes potentialités qui pourront faire d'elle une ville potentiellement touristique, ces potentialités pourront être prises en considération à travers un processus qui devrait nécessairement conjuguer les différentes potentialités et fragilités, c'est-à-dire qu'il doit prôner une valorisation des atouts du site, ce processus est concrétisé à travers l'outil du projet urbain qui va déterminer une nouvelle manière d'aborder la notion de la ville- port et d'ouverture de la ville sur la mer.

L'objectif de notre travail est d'inscrire le quartier portuaire du centre historique de Dellys dans une grande opération de recomposition urbaine qui vise à la requalification de son front de mer, voire sa façade maritime, en proposant des projets touristiques mais aussi d'habitat, tout en préservant le patrimoine naturel et culturel, et mettant en valeur les éléments majeurs d'un développement du tourisme et de la plaisance.

Mots clés : centre historique, Dellys, ville portuaire, rupture ville-port, projet urbain, recomposition urbaine, requalification urbaine, tourisme.

ABSTRACT

The study of the city center is intimately linked to its proximity to the sea. Indeed the sea was the reason for being Dellys, place of navigation, but also docking for the supply and transfer of goods and wealth. The various civilizations that have stopped, or occupied the place have permeated the city with their footprints. Every civilization has left traces of its culture; its heritage and its urban and social organization.

Through this brief, we will address the phenomenon of dissociation the cities of their ports like the old historic centers of their port districts in the image of Dellys, Ténès, Cherchell,...

Today, the question of historic centers cannot be dissociated from the global problem (Rupture city-port) of which they are an integral part. This is why the city center is both the image of the city and the driving force for any action to renew the city and its valorization.

Dellys, a port city, has enormous potentialities that can make it a potentially tourist city, these potentialities can be taken into consideration through a process that should necessarily combine the different potentialities and fragilities, that is to say that he must advocate a valorization of the assets of the site, this process is concretized through the tool of the urban project which will determine a new way of approaching the notion of the city-port and opening of the city on the sea.

The objective of our work is to inscribe the port area of the historic center of Dellys in a major urban redevelopment project which aims at prequalifying its waterfront, and even its maritime façade, by proposing tourist projects, habitat, while preserving the natural and cultural heritage, and highlighting the major elements of a development of tourism and pleasure.

Keywords: historic center, Dellys, port city, city-port break, urban project, urban recomposition, urban requalification, tourism

PREAMBULE

Si les villes s'installaient à proximité d'un fleuve, d'un estuaire ou du littoral, cela était dû à la présence de l'eau et donc de la navigation propice aux échanges et aux commerces. Les ports ont toujours un rôle de premier ordre dans l'économie de la ville. Lieu économiquement fort et puissant, le port permettait le développement de la ville.

Le rôle des ports dans le développement des villes a été d'une importance capitale durant l'histoire. Lieux d'échange, de rencontre, les bassins historiques étaient considérés comme centralité de la ville et comme véritable poumon économique de la ville.¹

À toutes les époques, les spécificités des villes portuaires sont liées à leur intimité avec l'eau, à la morphologie des quartiers du port et des zones qui accueillent les navires.

Le port doit alors s'ouvrir à la ville. Pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour en dépassant les barrières urbaines. L'aménagement de ces zones délaissées est devenu un moyen de redéfinir une identité territoriale en remodelant notamment l'image de la ville et son attractivité.

Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces sites portuaires. Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire.²

¹ GAUTHIER Simon. Le réaménagement des friches portuaires dans la recomposition récente de la ville : l'exemple de Vólos, ville portuaire grecque. 2009-2010. p.23.

² *HADEF Rachid*, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 2.

I.1 INTRODUCTION

I.1.1 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 fonds 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 »³.

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 conséquente⁴.

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects⁵. Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

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

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

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de

³BONILLO 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)

⁴DEVILLERS, 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 – DEVILLERS Christian, Le projet urbain, et RIBOULE Pierre t, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

⁵ Intervention de C h. DEVILLERS en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

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 »⁶.

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 obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales

⁶ BONILLO J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

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

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

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

Dr. Arch. M. Zerarka
Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'
Mai 2017

I.1.2. Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique :

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

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

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

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

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS) ; ou encore les nouvelles tendances de revitalisation des anciens quartiers portuaires désaffectés par des opérations de recomposition urbaine sans aucune médiation pour préserver les formes discrètes et articulées des anciennes agglomérations qui leur sont étroitement dépendantes.

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

I.2. PROBLEMATIQUE GENERALE DES CENTRES HISTORIQUES AU MILIEU COTIER EN ALGERIE :

La ville est un organisme qui est en développement permanent à travers le temps et l'espace, car elle est le résultat d'un processus de stratification urbaine, qui marque sa présence à travers une production architecturale, qui porte une identité et une histoire, que l'on peut qualifier de patrimoine.

Le centre historique des villes est considéré comme l'espace urbain le plus ancien dans la ville, ces centres sont de plus en plus confrontés aux difficultés de leurs conservations, et plus particulièrement leurs réutilisations, et leurs intégrations dans les villes contemporaines. Notamment les centres qui abritent la bande côtière et qui ont une relation physique directe avec la mer, que se soit des villes littorales touristiques ou bien des villes portuaires de différentes activités (port de commerce, port industriel, port de pêche, port militaire,...

Et dans ce sens, on va fixer notre vision sur le phénomène de détachement des villes historiques de leurs ports ; ce qui est due à diverses raisons dont nous citerons plus loin, les plus flagrants.

Les centres historiques abritant la bande côtière de l'Algérie (tels que Dellys, Ténès, Cherchell,...) sont souvent marginalisés et souffrent d'un état de dégradation, de délaissement et même de dépeuplement sous la pression des réalités sociales et des changements fonctionnels. Ils tournent progressivement le dos à la mer; ce qui a induit une rupture menaçant leurs dimensions physiques, économiques et fonctionnelles.

Depuis l'histoire des anthropisations des territoires, le port fut l'interface de mondialisation de la ville et son moteur économique, notamment en Algérie, de la période phénicienne quand le port représentait un comptoir d'échange et d'ouverture sur la mer, jusqu'à la période coloniale quand le port a joué, un rôle déterminant dans le développement urbain et économiques dans les grandes villes portuaires algériennes, ainsi que ses petites villes. Mais de nos jours avec l'urbanisation incohérente et irréfléchie, ces centres côtiers commencent à avoir un dysfonctionnement et une perturbation au niveau de la relation ville-port, surtout que ces centres historiques riches en histoire et au patrimoine culturel, aujourd'hui ils se trouvent isolés, au lieu qu'ils soient les lieux les plus dynamiques et les plus attractive de la ville.

Afin de renforcer la relation avec leur port, les villes cherchent aujourd'hui à retrouver leurs identités portuaires, en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques, qui pourront orienter la ville d'avantage vers l'eau, et la lier au port. Des friches urbaines et d'autres espaces fonciers pouvant être recomposés et mieux affectés, sont aujourd'hui revalorisés au niveau des interfaces entre les ports et leur ville, dans les ports mêmes et enfin dans les villes.

- ❖ **Comment ces centres historiques pourront être reliés à la mer en introduisant de nouvelles fonctions urbaines pour une réorganisation de la relation ville-port correspondant aux exigences actuelles et répondant au contexte historique ?**
- ❖ **Par quels choix d'aménagements, peut-on assurer la cohérence et l'unité morphologique de la façade maritime en vu de sa redynamisation ?**

I.3 CHOIX DU CAS D'ETUDE

I.3.1 présentation succincte du cas d'étude :

La vieille ville de Dellys est définie sous les limites de secteur sauvegardé, elle est limitée comme suit :

- Au Nord par la mer méditerranéenne.
- Au Sud par la chaîne montagneuse du foret de BOUARBI
- A l'Est par les ZHUN
- À l'Ouest par la commune de Tagdempt

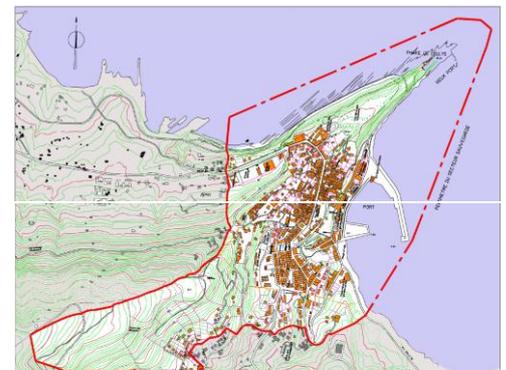


Figure 1-1 : Le périmètre du secteur sauvegardé de la vieille ville de Dellys (Sources : Décret n.07-276 du 18 septembre 2007 et les documents graphiques visés par la Commission nationale des biens culturels)

Il ressort que le secteur sauvegardé de la vieille ville de Dellys s'étend sur une superficie de 179ha98, dont 63ha32 couvrent une bande maritime délimitée au large par une ligne tracée à 150 mètres des pointes du Vieux port. le périmètre de secteur sauvegardé comprend les éléments géomorphologique de haute degré de permanence (la mer, massif montagneux et ligne de rivage) et les éléments de permanence urbanistique (tissu colonial et traditionnel) ainsi que les éléments de permanence du cadre bâti (le port , la muraille , la mosquée ,l'ex hôpital militaire) et en vu de la préservation et la prise en charge de ces éléments, la création du secteur sauvegardé était indispensable selon le décret exécutif n° 03-324 du 5 octobre 2003 portant modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Choix de site :

Selon le décret exécutif n° 03-324 du Octobre 2003, la vieille ville de Dellys est définie comme un secteur sauvegardé, elle présente un centre historique par excellence comportant des potentialités patrimoniales, touristiques, paysagères. En plus de sa position en balcon qui donne sur la mer ; la ville comporte un port de pêche qui présentait un port économique de la grande Kabylie à l'époque turque.

Le centre historique de la ville de Dellys avec son port de pêche fournissent des grandes valeurs historiques et naturelles et nécessitent des actions urbaines rigoureuses pour la récupération de leur authenticité et leur identité.

- La richesse de la ville en histoire, un centre historique très riche par son patrimoine bâti architectural et urbain.
- L'intérêt culturel, spirituel, historique, et son potentiel et environnemental qui porte le centre historique de Dellys.
- La récupération d'un patrimoine marginalisé (la casbah de Dellys).
- La situation stratégique de la ville et sa position en balcon sur la mer.
- Un site avec une grande disponibilité foncière.
- La valeur paysagère de la ville de Dellys.

I.4. PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE :

La ville de Dellys, une ville millénaire et comme toute ville côtière comporte une histoire riche et un tissu stratifié, cette ville était à une certaine époque un siège gouvernemental entre Alger et Bejaia, et un port économique de la grande Kabylie à l'époque turque, mais avec le temps la ville a perdu sa valeur et ses potentialités historiques et touristiques.

La ville portuaire chargée de l'histoire illustre la problématique des centres historiques abandonnés et oubliés en Algérie. Cette ville côtière souffre de perte de l'identité, elle est complètement détachée de son port surtout au niveau spatial. La notion du tourisme dans cette ville est inexistante. Aujourd'hui Dellys présente une véritable problématique au niveau fonctionnel.

Sur le plan morphologique et fonctionnel, on relève ceci :

- Le noyau initial (la casbah) est en mauvais état, un état de dégradation avancée ce qui a dépeuplé le noyau.

- Problème de rupture entre la ville et son port.
- Un réseau viaire non hiérarchisé ; Les axes structurant de la ville sont dans un état de dégradation et n'assurent plus leurs rôles de communication, ou leur fonction d'animation d'espace urbain «comme le parcours centralisant de la ville la RN 24 »
- Le détachement de port du reste de la vieille ville est accentué par le relief.
- Un déséquilibre dans la répartition des équipements est toujours présent dans la majorité des villes algériennes et c'est le même cas pour la ville de Dellys.

Le centre historique de Dellys (la casbah d'origine médiévale et la ville européenne du XIX siècle) avec son quartier portuaire souffrent d'une désorganisation et un délaissement progressif de l'interface ville-port ; ce qui a engendré la dévalorisation de l'espace et a donné l'image négative à ce centre.

La préservation et la revalorisation de ce centre par la récupération de son identité, son authenticité ainsi que sa valeur patrimoniale et touristique nécessite des actions rigoureuses toute en profitant des potentialités naturelle et historique de la ville.

La requalification du quartier portuaire avec son centre historique devient une nécessité ; et dans ce sens on doit poser les questions suivantes :

❖ **Comment le projet urbain assurerait la régénération des potentialités naturelles et patrimoniales de la ville tout en permettant une meilleure reconquête du quartier portuaire ?**

❖ **Quelle est la démarche pour une revalorisation du centre historique de la ville de Dellys en relation avec son port ?**

I.5. HYPOTHESES :

La requalification de l'entité portuaire est le moyen de :

- ✓ La requalification est le moyen d'accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel et par la suite résorber les ruptures des espaces à l'interface ville-port.
- ✓ L'intégration de l'eau en tant qu'élément attractif de la composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux schémas d'aménagement.

I.6. LES OBJECTIFS :

- ✓ Relier la ville à la mer.
- ✓ Sauvegarder le patrimoine architectural et urbain du centre historique.
- ✓ Mettre en valeur les potentialités naturelles et historiques de la ville.
- ✓ Renforcer l'aspect touristique de la ville.

I.7. LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Notre projet consiste à la requalification du quartier portuaire du centre historique de Dellys, et pour mieux cibler notre cas d'étude et assurer une meilleure intervention urbaine, notre travail sera structuré selon une démarche méthodologique présentée sous trois grandes phases :

- ✓ **Phase I** : elle consiste à définir notre thématique de recherche intitulée « **La Requalification des quartiers portuaires en centres historiques** ». Cette phase est consacrée à la collecte des données par la recherche de documentations, visites sur site, reportage photos et de relevés urbains afin de formuler la problématique de notre cas d'étude « la rupture ville-port » et par la suite définir les hypothèses et les objectifs à atteindre et pour cela on a opté pour :

- Une recherche théorique afin de définir les différents termes et notions liés à la thématique de recherche tout en se basant sur les concepts relatifs à notre cas d'étude : recomposition urbaine, requalification urbaine, ville-port, la ville et sa composition.

- Une analyse comparative des exemples choisis à travers le monde et qui traitent la même problématique que notre cas d'étude « rupture ville-port ». Cette analyse a pour but de faire ressortir des recommandations bénéfiques pour assurer une réconciliation de la ville avec son port.

- ✓ **Phase II** : Cette phase est destinée à la connaissance de cas d'étude :

- Une lecture territoriale et historique de la ville Dellys pour comprendre le processus d'anthropisation de son territoire et faire ressortir les parcours territoriaux et les établissements primaires et une genèse historique du noyau initial jusqu'à l'état actuel de la ville. Cette lecture nous permet de comprendre le processus de formation et de transformation de la ville.

- Analyse urbaine: elle comporte une analyse morphologique ; qui consiste à définir les composantes physiques de la ville (parcours, tracé urbain,...) afin de comprendre l'organisation de l'espace de la ville et une analyse typologique du cadre bâti existant dans la ville afin de saisir les différentes typologies architecturales préconisées dans chaque période historique.

- ✓ **Phase III** : C'est la phase opérationnelle, elle se base sur les deux phases précédentes pour pouvoir répondre à la problématique posée auparavant, elle consiste à établir un diagnostic pour ressortir les problèmes rencontrés dans le site ainsi que ses

potentialités, et qui vont être le point de départ pour notre intervention urbaine. Cette phase est concrétisée par :

*Un schéma d'aménagement : dans le but de proposer les grandes actions urbaine à mener dans notre projet, ce schéma doit prendre en considération les points positifs et les points négatifs ressorties des analyse précédentes d'une part et les orientations des instruments d'urbanisme et plus précisément celle du PPSMVSS de la veille ville de Dellys d'autre part.

*Un plan d'aménagement : comportant le programme des espaces à projeter

*Un projet architectural

I.8. CONCLUSION

Dans ce chapitre, nous avons déterminé la problématique générale liée à notre thématique « requalification du quartier portuaire en centre historique » ainsi que spécifique liée à notre cas d'étude, nous avons abordé le problème des villes historiques portuaires en Algérie situées en milieu côtier qui se trouvent détachées de leurs ports et souffrent d'un état de dégradation qui nécessite des actions urbaines spécifiques pour chaque ville et pour cela le projet urbain est aujourd'hui l'un des piliers de la politique de la ville en faveur des quartiers défavorisés, il met en valeur les atouts urbains et économiques du territoire, propose en maillage complet de dessertes routières et de transports en commun, favorise la mixité des fonctions et met en scène les grands horizons de paysages existants.

La requalification urbaine est l'une de ces actions, elle s'inscrit dans la démarche du projet urbain et met en valeur les potentialités du site tout en prenant en considération son aspect historique.

Dans le chapitre qui suit nous allons mettre l'accent sur les différents termes et concepts liés à notre thématique de recherche pour mieux cibler les choses.

II.1. INTRODUCTION

La relation entre le centre ville constitué par le noyau historique de la ville, le port ainsi que la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat.

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu une rupture ou plutôt des moments de tension, qui se sont traduits spatialement⁷ et dans ce sens l'étude du centre historique de la ville portuaire est une lecture d'un modèle qui peut servir d'une base pour remodeler la ville d'aujourd'hui et lui donner une identité tant recherchée et de valoriser l'image de la ville par la réorganisation de la relation entre le centre historique et son quartier portuaire.

*« Les centres villes ne seront plus les lieux de concentration des fonctions telle qu'ils l'ont assumé jusqu'ici, mais c'est au tour de la diversité des centres avec des fonctions dominantes pour chacun d'eux. Les anciens centre villes appelée centre historique sont devenus, ou ont eu tendance à l'être des lieux d'attrait nostalgique et touristique, voire de promotion de l'image de la ville et le reflet de son identité historique, contemporaine et future ».*⁸

Le choix de la requalification du quartier portuaire en relation avec le centre historique de la ville dans le cadre d'une opération de recomposition urbaine est donc le sujet central de notre recherche, et pour bien pénétrer dans le sujet, des notions qui structurent ce thème doivent être éclairé. En premier lieu, nous présenterons la sémantique des termes liés au thème de recherche dans un bilan théorique afin d'éclairer les différentes opinions liées au sujet des relations ville-port, ensuite, nous nous intéresserons à l'évolution de la relation ville-port, pour comprendre toute l'articulation autour de ces deux "entités" et pour éclairer cette question nous nous sommes intéressées aux changements et aux causes d'évolution qui ont marqué cette relation, ainsi aux problèmes causés par ce découplage entre la ville et le port et enfin nous présenterons quelques types d'aménagement recommandés pour la réconciliation de la ville avec son port .

Pour comprendre l'évolution et la relation ville-port, et avant d'analyser plus en détail cette relation, il convient tout d'abord de définir : **le port, la ville portuaire, la relation ville-port, la ville et sa composition.**

⁷ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 7.

⁸ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P 67

Et pour mieux cibler notre cas d'étude il est indispensable de mettre l'accent sur les notions suivantes : **le centre, le centre historique, les secteurs sauvegardés, le tourisme balnéaire, la station balnéaire, le port de plaisance.**

La réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra en charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait développer une mixité urbaine et portuaire et instaurer un dialogue direct entre la ville et le port en adaptant une démarche du **projet urbain** comme outil d'aide à la conception et d'intervention urbaine, et pour cela il est souhaitable d'éclairer encore quelques notions en relation avec notre thématique telles que : **la recomposition urbaine, la requalification urbaine, la restructuration, la rénovation, la réhabilitation, la densification, l'aménagement urbain**

II.2. LE PROJET URBAIN

II.2.1. La notion du projet urbain:

Selon la littérature « *le projet urbain est à la fois un processus concerté et un projet territorial : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un développement urbain durable.* »⁹

D'ailleurs, P. Ingallina souligne le projet urbain comme suite « *... il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats.* »¹⁰

Donc le projet urbain n'est pas un projet d'édification puisqu'il n'est pas une grosse commande de bâtiments, son but est de créer les conditions de l'édification et de la gestion du tissu.

II.2.2. Les échelles de projet urbain :

Le projet urbain s'appuie sur la double dimension spatiale et temporelle, cette échelle caractérise l'analyse ou l'observation d'une situation ou d'un phénomène par rapport à sa dimension spatiale et sa durée de vie.

Les échelles dépendent des modes d'intervention spatiale et des enjeux visés; il existe 3 échelles:

⁹ <https://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains>. consulté le 19/06/2017.

¹⁰ Ingallina, P. Le projet urbain. Que sais-je no 3585, Paris : PUF. P. 2001

- Le projet urbain politique (de ville) : c'est le projet d'agglomération qui doit permettre « *de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population du quartier ou de la commune autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir collectif* »¹¹
- Le projet urbain opérationnel : c'est des opérations urbaines ponctuelles qui vont traduire la volonté politique en projet d'aménagement urbain « *des projets qui ont la capacité d'être exécutés et qui dans leur ensemble, sont capables de mettre en mouvement la ville* »¹²
- Le projet urbain architectural et urbanistique: c'est une démarche architecturale qui fait la liaison entre la ville et l'architecture du bâtiment dans l'ensemble urbain pour contribuer à la production de l'image de la ville.

II.2.3. Le projet urbain, un moyen d'articulation entre la ville et le port :

Rappelant la question principale posée à la problématique spécifique :

Comment le projet urbain assurerait la régénération des potentialités naturelles et patrimoniales de la ville tout en permettant une meilleure reconquête de la zone portuaire ?

Les espaces à l'interface ville-port constituent un territoire en mutation où s'appliquent des stratégies à travers lesquelles villes et ports s'ignorent souvent et parfois s'affrontent. Pourtant, ils tendent progressivement à devenir des espaces de dialogue et de coopération. En effet, leur recomposition, par les efforts qu'elle requiert et par le potentiel qu'elle constitue, va nécessiter une implication de tous les acteurs locaux afin de créer une dynamique propre à favoriser le développement à la fois économique, durable et humain des places portuaires.

Etablir des partenariats et une réelle concertation afin de défendre des intérêts communs, est sans doute le véritable enjeu auquel doivent faire face les villes portuaires aujourd'hui.¹³

Le mouvement de reconquête passe préalablement par l'instauration d'un cadre propice à l'implantation et au développement de nouvelles fonctions. Il faut tout d'abord créer les conditions de la recomposition, intégrer les contraintes et les pesanteurs liées à la nature du

¹¹ MERLIN P., CHOAY F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, PUF, Paris, 1998, p. 645

¹² MERLIN P., CHOAY F., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, PUF, Paris, 1998, p. 644

¹³ BOUBACHA Emmanuel, AIVP « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme- .octobre 1997. P29.

territoire en les transformant pour les rendre compatibles avec une opération de réaménagement.¹⁴

Cette dernière est caractérisée par une intervention longue et complexe qui est concrétisée par un processus territorial concerté destiné à améliorer l'espace dans la ville par l'outil du projet urbain.

Sur le plan spatial, l'espace est modelé et organisé pour répondre à une fonction portuaire. Quand celle-ci n'est plus viable, il y a nécessité d'adapter la forme du territoire à l'émergence de nouvelles fonctions. L'enjeu va être de trouver une stratégie adéquate afin d'optimiser au mieux l'espace en fonction de l'existant et d'une forte volonté de transformation et de développement.¹⁵

« Le renouvellement urbain du centre, appellation en effet à la mode n'est autre que l'ensemble des interventions mises en œuvre en vue d'améliorer leur fonctionnement. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficultés, c'est pour changer la vie des habitants ».

On ne peut pas donc dissocier l'urbain du social. *« L'idée c'est de mettre le projet urbain au service du projet social ».*

« Le renouvellement urbain évoque l'évolution de la ville, sur elle-même, c'est un phénomène permanent nécessaire à la ville pour se moderniser »¹⁶

Donc on peut dire que le projet urbain est le moyen favorable de faire face aux villes portuaires d'aujourd'hui et de garantir une meilleure articulation entre la ville et le port tout en gardant l'identité et l'authenticité de la ville.

Parmi les objectifs généraux qui lui seront confiés :

- Créer les conditions d'accueil des grands équipements publics et privés.
- Organiser la reconversion de la partie littorale commune entre la ville et le port.
- Valoriser le patrimoine urbain, naturel et culturel de la ville au sein du centre ville et le long de son littoral.
- Organiser l'aménagement de la façade maritime.

¹⁴BOUBACHA Emmanuel, AIVP, « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme-.octobre 1997. P21.

¹⁵BOUBACHA Emmanuel, AIVP « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme-.octobre 1997. P23.

¹⁶ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P79.

- Faire de l'espace public un lieu favori de la qualité urbaine et de la mixité sociale.
- Assurer le rayonnement touristique et culturel de la ville.
- Participer à forger une nouvelle image, l'invention de nouvelles pratiques culturelles et artistiques et le fondement d'une identité urbaine.
- La mise en œuvre d'un plan pour l'emploi et la création d'activités.
- Développer le cadre essentiel de concertation et de participation des citoyens aux opérations préconisées, et l'approbation des projets par l'ensemble des usagers et acteurs. ¹⁷

II.3. CONCEPTS ET DEFINITIONS :

Dans cette première partie, nous tenterons de définir les termes de la recherche. Il convient de définir chaque élément pour comprendre, et mieux appréhender la ville portuaire :

II.3.1. Le Port :

Le port c'est la connections d'une terre, d'une ville avec le commerce mondial. Du latin portus, qui se rapporte au grec, passage." (Larousse Encyclopédie, 2007)

« *Les portions de berge* » : elles font davantage partie de la ville que du port mais sont essentielles aux activités de la vie urbaine. ¹⁸

Le port « est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac important, et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires ainsi que leur chargement et déchargement. Ils permettent souvent le ravitaillement, la réparation, parfois le séjour d'une durée plus longue qu'une simple escale ». ¹⁹

Le port est le passage entre la mer et la ville. C'est un quartier atypique qui utilise au mieux l'élément naturel qu'est la mer. Il existe des ports maritimes et des ports fluviomaritimes. On peut classer les ports selon trois types²⁰ :

- les ports au sens large du terme, véritables plates-formes portuaires avec des darses prises dans la ville : centres de stockage, zones d'embarquement et de débarquement avec son environnement (entrepôts, conteneurs, grues...)
- "les portions de berge" : elles font davantage partie de la ville que du port mais sont essentielles aux activités de la vie urbaine.

¹⁷ CHALINE Claude, Le port cadre de la ville, p110 14

¹⁸ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P295, 296.

¹⁹ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P144.

²⁰ CHALINE Claude, Le port cadre de la ville, p110.

- les ports reconvertis : pour le tourisme et le commerce, reconvertis avec un caractère d'animation et de loisirs sur l'eau. Les Vieux-Port et ports de plaisance font partie de cette catégorie.

II.3.2 .Les villes portuaires :

La définition du concept des villes portuaires reste difficile de le trouver au juste ; malgré le nombre de travaux faits par les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens par intérêt de découvrir cette particularité et spécificité d'inclure le port dans la composition de la ville. Le concept de « *ville portuaire* » serait apparu au Japon (D. SCHIRMANN-DUCLOS et al., 1999), dans un contexte mêlant étroitement activité portuaire et industrielle, centres d'affaires.

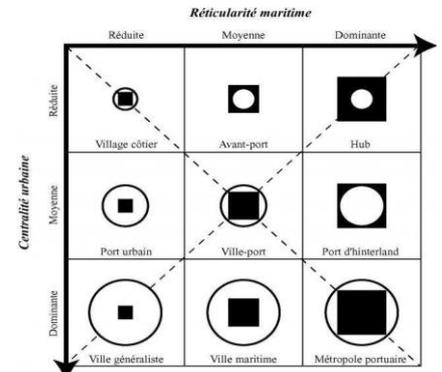


Figure 2-1 : Classification des villes portuaires selon la réticularité maritime et la Centralité urbaine
Source : Structure et Dynamique spatiales des villes
Réalisation : Ducruet César

« La question d'une véritable définition de la ville portuaire reste posée, ou, du moins, celle de la définition d'une méthodologie permettant de l'appréhender » (M. MORVAN, 1999).

Il semble que ces constats aillent dans le sens de R. BRUNET (1997) ; « assez en commun pour se distinguer des autres villes » (R. MURPHEY, 1989).²¹

Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. César Ducruet a modélisé cette idée et élaboré un classement des villes portuaires.²²

II.3.3. Villes portuaires et villes côtières :

Il faut distinguer les villes côtières d'une manière générale et les véritables villes portuaires. Dans les premières, les ports ont été souvent bâtis par nécessité, alors que dans les villes portuaires ; ils sont apparus de façon tout à fait naturelle. Les uns restent presque toujours des jetées pour l'embarquement et le débarquement ou l'ancrage, les autres deviennent des espaces particuliers, parfois des mondes.²³

²¹ DUCRUET, Typologie mondiale des relations ville-port, CYBERGEO : European Journal of Geography (En ligne), Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 19 juin 2017. URL : <http://cybergeog.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332

²² DUCRUET, Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeog : European Journal of Geography (En ligne), Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 19 juin 2017. URL : <http://cybergeog.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332

²³ HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P159.

II.3.4. Dellys entre ville côtière et ville portuaire²⁴ :

Il est nécessaire de distinguer les deux notions pour mieux cibler les termes relatives à notre cas d'étude, et pour cela il faut définir la relation de la ville de Dellys avec la mer.

Historiquement, grâce à la communication extérieure par la voie maritime, Dellys a contribué à la promotion des relations commerciales par la civilisation phénicienne, par la suite les carthaginois ont fondu le premier établissement humain existant à l'emplacement de la ville actuelle.

Devant l'apogée de Carthage, face à la montée de l'impérialisme romain, le port de Dellys se trouve sous la domination romaine, ces derniers ont fait de ce point de la côte une ville importante que l'on juge par les murs d'enceinte vers la moitié du 1er siècle, et l'on nomme par la suite Rusuccurus (cap des poissons).

Ensuite dans la période Arabo-turque Dellys a connu un essor économique et agricole, la pêche, elle aussi, a connu un *Boom* suite à l'introduction de nouvelles technologies de construction de bateaux de pêches ainsi que les nouvelles techniques de pêches mais aussi grâce à la construction du premier port moderne de Dellys, communément appelé **Port Lekdim**, mais qui, malheureusement n'a pas résisté aux vents de l'est et de l'ouest qui frappaient fort cette région et où le tangage était très fort.

Avec l'arrivée de la colonisation française, Dellys, Petite Ville française (3 000 habitants environ) depuis 1844 à 1962, Située en bord de mer, elle dépendait de l'arrondissement de Tizi-Ouzou (Kabylie) du département d'ALGER, à 70 km à l'est de cette capitale, les principales attractions sur de cette ville étaient son école des arts et métiers et son port destiné au petit cabotage mais aussi le sport nautique, dont le bâtiment a été pour beaucoup un des lieux de loisirs à Dellys. Un port, du moins une jetée et un bon mouillage où les bâtiments peuvent se mettre à l'abri des vents d'ouest et du nord-ouest, Dellys était l'entrepôt d'une partie de la Kabylie occidentale et faisait un assez grand commerce d'huiles et de fruits secs.

Synthèse :

A partir de ces deux définitions des villes portuaires, on a tiré deux résultats :

- Selon le classement des villes portuaires modélisé par César Ducruet, et la lecture du rapport entre la centralité urbaine et la réticularité maritime, on peut classer Dellys comme un village côtier en justifiant que ce rapport est réduit.

²⁴ http://encyclopedie-afn.org/Historique_Dellys_-_Ville. 19-06-2017.

- Selon la chronologie historique on peut dire que Dellys est une ville portuaire d'origine à cause de son apparition d'une façon tout à fait naturelle et son exploitation par les phéniciens comme un comptoir d'échange et d'ouverture vers le monde, par la suite le port a vu le jour dans la période arabo-turque, puis il était construit dans la période coloniale pour la nécessité de son développement commercial et économique a permis de la définir comme une ville côtière.

Donc on doit se poser les questions suivantes : Dellys ; est-elle une petite ville portuaire côtière ?, ou bien, Est-elle une petite ville portuaire en milieu côtier ? Ou bien Est-elle un village côtier comportant un port ?

II.3.5.La relation ville-port ²⁵:

Une interface ville-port est un espace de contact qui met en relation deux ensembles géographiquement distincts. Dans le cas de la ville portuaire, on parle d'interface ville-port, comme une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers.

"Le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville".²²

L'évolution rapide des villes et des ports a changé de nature de leurs relations : le port s'est coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières ; ce qui engendre une dissociation spatiale et fonctionnelle.

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à

²⁵ "Development dynamics at the port-city interface" in *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London, Hoyle, B.S. (1988). P.3

une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville-port constituent des territoires à recomposer.

Note : Dans le cas de la ville de Dellys cette dissociation est due en premier lieu et principalement à la topographie du site de nature accidenté qui met la ville en balcon sur la mer et rend l'accessibilité au port très difficile, ainsi la présence d'une zone militaire qui clôture le quartier portuaire et le réserve que pour les pêcheurs.

II.3.6. La composition urbaine de la ville²⁶ :

La définition de la composition urbaine selon le centre de documentation de l'urbanisme « *représentation globale d'une ville ou d'une partie de ville fixant des règles relatives à la localisation, à l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction, et tenant compte des particularités du terrain. A l'origine (19e siècle), la composition urbaine désignait la représentation tridimensionnelle de l'espace à aménager (dessins en perspective). Aujourd'hui elle désigne également la démarche consistant à définir l'organisation de l'espace à aménager (ville ou quartier de ville) ».*

« La composition urbaine a eu pour rôle de définir l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager. » selon **J.P dans son livre *les méthodes de l'urbanisme***.

Selon, **J.P. Lacaze**, « *Composer avec l'urbain, c'est composer :*

- avec le milieu
- avec l'héritage culturel
- avec l'environnement existant »

L'ensemble urbain est effectivement fait d'une agglomération de quartiers ayant tous une origine datée dans l'histoire, des plus anciens aux plus récents. La composition urbaine ne vise pas un objet fini; car la ville change au fil du temps elle s'étend, s'agrandit, se transforme, et se dédouble c'est ce qu'il lui fait perdre son caractère. Ce qui signifie que ces paysages urbains historiques ne peuvent être compris que par rapport aux contextes dans lesquels ils s'inscrivent, contexte temporel d'une part et contexte spatial d'autre part. La composition des villes historiques s'inscrit dans une historicité complexe et non linéaire, faite de ruptures et de périodes de continuités d'une part et dans un espace urbain

²⁶ GAUTHIER Simon. Le Reamenagement Des Friches Portuaires Dans La Recomposition Recente De La Ville : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque. 2009-2010. P.14.

divers et constitué également de ruptures et d'ensembles apparemment continus ou homogènes.

Donc on peut dire que la composition urbaine est les résultats spatiaux de la formation et la transformation de la ville au fil du temps qui donne à cette dernière son caractère historique.

II.3.7. 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. »²⁷.

D'après le petit Larousse, il est comme « le milieu d'un espace quelconque, point de convergence, de rayonnement de diverses forces... ».

Dans un contexte urbain, un centre va donc être un lieu spécifique relativement aux espaces qui l'entourent, et cette spécificité attire et crée une certaine importance, ce qui donne aux centres la force d'attraction et de convergence.

II.3.8. Le centre historique :

Il est défini par l'ICOMOS comme étant un noyau habité d'une ville qui constitue un complexe lié à des moments particuliers de l'histoire, indépendamment à la référence au temps car il peut même se rapporter à des moments historiques récents.²⁸

La présence d'un centre historique peut sans aucun doute être réinterprétée comme une ressource potentielle pouvant être utilisée. Certaines zones, même si elles sont dégradées du fait de la pauvreté de leurs habitants (pauvreté qui contraste souvent fortement avec la richesse des éléments environnants préexistants), présentent pourtant des ressources endogènes sur lesquelles il est bon de faire levier.²⁹

Le centre historique est caractérisé par la présence d'un patrimoine considérable qui s'exprime dans une architecture religieuse et civile dont les caractéristiques lui sont propres.³⁰

II.3.9. Les secteurs sauvegardés :

Ce sont généralement des villes historiques, des centres anciens marqués par une longue histoire urbaine, des tissus urbains exceptionnels postérieurs au XVIIIe siècle.

²⁷ ZUCHELLI Alberto, « introduction à l'urbanisme opérationnel »

²⁸ Centre de documentation du Conseil International des Monuments et des Sites.
<https://www.icomos.org/fr.consulté> le 19/06/2017

²⁹ Centres Historiques et Systemes Territoriaux: Quelques Exemples Elvira Petroncell. Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Universita di Napoli "Federico II" Italia. P. 120.

³⁰ Centres Historiques et Systemes Territoriaux: Quelques Exemples Elvira Petroncell. Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Universita di Napoli "Federico II" Italia. P. 125.

Ce sont des milieux urbains qui recouvrent une typologie variée tant en taille qu'en morphologie : cœurs de villes, centres urbains, anciens bourgs, quartiers.³¹

II.3.10. Le tourisme balnéaire³² :

Le tourisme englobe l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants, etc...). Il peut s'agir, par exemple d'un voyage d'affaire, d'où la notion de « *tourisme D'affaire* », ou d'un pèlerinage religieux d'où la notion de « *tourisme religieux* », ou d'aller se faire soigner, dans un autre pays que celui où l'on réside, d'où la notion de « *tourisme médicale* ».

Le tourisme balnéaire constitue la première forme touristique apparue et la forme la plus répandue dans le monde, il s'agit de passer les vacances au bord de la mer et de profiter de la plage, de la côte et du soleil. La France utilise « le tourisme littoral » pour ne pas inclure seulement les stations balnéaires. Le charme des sites, le climat et la qualité d'hébergement ont constitué des éléments initiaux du tourisme balnéaire illicite.

II.3.11. Station balnéaire :³³

Une station balnéaire (du latin *statio*, de *stare* : « se tenir debout » et de *balnearium*, de *balneum* : « bain ») est un lieu de séjour situé en bord de mer ou tout autre endroit présentant des bains et aménagé pour l'accueil des vacanciers.

Une station balnéaire est un lieu généralement situé en bord de mer qui est aménagé pour accueillir des vacanciers. Les activités principales sont : le tourisme, les bains de mers, le thermalisme (surtout dans les stations intérieures), la balnéothérapie, la thalassothérapie, L'équipement d'une station balnéaire doit répondre aux besoins des touristes. On y trouve donc des logements (hôtels, villas, campings...), des lieux de restauration (magasins alimentaires, restaurants, bars...), des lieux d'équipement pour les touristes (magasins de sport, de souvenirs...), des lieux de loisirs (plages aménagées, casinos, boîtes de nuit, bars, aquariums...) Dans les stations les plus grandes ont été créés des ports de plaisance, des golfs...

L'Algérie dispose d'une variété de potentialités touristiques reconnues pour être une grande originalité aussi bien en Afrique, qu'au sein du bassin méditerranéen. Son climat et la

³¹ CHANTA Lauseur Dolleaux. Les secteurs sauvegardés. Janvier 2000. P.9, 11

³² HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008, P142, 143.

³³ <https://fr.wikipedia.org>. Consulté le 6/8/2017

diversité de ses sites forment d'elle une destination tout à fait indiquée pour la pratique du tourisme sous ses différentes formes : le balnéaire, le saharien, le culturel, de montagne, thermal et de santé.

Mais malgré toutes ses richesses l'Algérie reste la plus faible destination touristique en méditerranée, loin derrière le Maroc et la Tunisie.

Ce constat est basé sur les points faibles suivants :

- *Faiblesse des services
- *Modeste capacité d'hébergement et d'accueil
- *L'absence du professionnalisme et de la culture touristique
- *Le manque d'investissement dans le secteur touristique

II.3.1. Le port de plaisance :

Un port de plaisance est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs en offrant des services variables d'un port à l'autre. Un port littoral de plaisance offre généralement plusieurs centaines de places de taille variable pour des bateaux. Lorsqu'il est situé directement en bord de mer, un port de plaisance comporte une ou plusieurs digues destinées à protéger les embarcations de l'action de la houle et des vagues.

32

II.4. LES ACTIONS PRECONISEES POUR L'ARTICULATION DU CENTRE HISTORIQUE AVEC LE PORT EN VU DE SA REVALORISATION:

Le renouvellement urbain

Ce processus connu est désigné par des termes divers : régénération et restructuration « faire la ville sur la ville » (CHALINE 1999,3) qui implique la densification, la réutilisation et la construction sur des strates superposées dans un objectif d'amélioration de la qualité du cadre de vie en ville.

Le terme de renouvellement urbain renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et proche de celui de rénovation celui de requalification caractérise une action qui redonne de qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti à travers la réintégration de friches urbaines ; le renouvellement de l'offre urbaine et le remodelage et l'ancrage des quartiers dans l'agglomération³⁴

Les opérations classiques du renouvellement morphologique, une somme de termes avec le préfixe « re » :

³⁴ NOVARINA Gilles, PUCCI Paola, Annales de la recherche urbaine n 97

II.4.1. La recomposition urbaine :

En effet, la recomposition est un exercice qui se prévoit sur une longue période et requiert un investissement financier important. Elle constitue une sorte de défi pour la ville portuaire et il est donc important de s'interroger pour savoir quelle forme de composition est souhaitable et possible dans un contexte donné. Cette réflexion préalable est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit de remodeler l'espace et donc de lui imposer, ainsi qu'à la ville, une certaine "pesanteur" qui se doit d'être viable à court et moyen terme et gérable à long terme³⁵.

Le renforcement des compétences et des services locaux peut ainsi constituer une base pour établir une stratégie collective de reconquête. Dans ce cas, il s'agit d'envisager la recomposition comme un moyen de retranscrire une nouvelle relation entre la ville et le port, de créer une synergie porteuse de développement au service du réaménagement et de la ville portuaire dans son ensemble.³⁶

II.4.2. La requalification urbaine :

La requalification urbaine, celle-ci visera donc à la fois l'amélioration du cadre de vie et la valorisation de l'image du centre, et facilitera l'accueil de nouvelles activités économiques en renforçant l'attractivité de la zone.

La requalification s'effectue dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à des critères attendus.³⁷

II.4.3. La restructuration :

Selon le dictionnaire Larousse la restructuration est : *«Opération consistant à réorganiser ou à réaménager un ensemble devenu inadapté »*

L'approche de la restructuration peut viser à préserver les formes urbaines et architecturales en cherchant à les améliorer, ou bien à rompre avec des modes d'organisation géométriques de l'espace.³⁸

Par " restructuration urbaine ", on entend l'ensemble des actions qui contribuent à améliorer le cadre bâti d'un quartier, qu'il s'agisse de recréer un paysage naturel, d'intervenir sur l'urbanisme (rues, places...), de créer ou recréer des équipements

³⁵BOUBACHA Emmanuel, AIVP , « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme-.octobre 1997. P.21.

³⁶BOUBACHA Emmanuel, AIVP , « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme-.octobre 1997. P.28.

³⁷ ROCHET Héléne, la requalification des noyaux d'habitat dans un milieu rural et urbain, sous la direction de Christine Partoune laboratoire de méthodologie et de la géographie, ULG. Aout 2009 .P.2.

³⁸ Jean-Luc Bossavit, CREPAH, Michel Bonetti. Les enjeux de la restructuration urbaine (Comment organiser les professionnels et mobiliser les habitants pour renouveler l'espace urbain ?). CSTB (décembre 2002). P.7.

collectifs, de transformer des bâtiments par démolition ou remodelage, de construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activité.³⁹

II.4.4. La réhabilitation :

La réhabilitation désigne l'action de réaliser des travaux importants dans un bâtiment existant pour le remettre en bon état en conservant sa fonction principale.

La **réhabilitation** consiste à rénover sans détruire, sans raser, à la différence de la rénovation. Elle suppose le respect du caractère architectural des bâtiments et du quartier concerné. Il s'agit parfois de "trompe l'œil" : la façade extérieure respecte les apparences d'un bâtiment qui est entièrement restructuré, réaffecté, à la différence de la restauration impliquant un retour à l'état initial.⁴⁰

II.4.5. La reconversion :

La reconversion affecte un bâtiment à un autre usage que celui pour lequel il a été conçu. Un bâtiment est toujours construit pour une fonction précise –habitat, production industrielle, équipement public, commerce, etc. – tout en correspondant à une intention architecturale et au site sur lequel il prend place.⁴¹

II.4.6. La restauration :⁴²

La restauration est une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques. Elle s'arrête là où commence l'hypothèse, sur le plan des reconstitutions conjecturales, tout travail de complément reconnu indispensable pour raisons esthétiques ou techniques relève de la composition architecturale et portera la marque de notre temps. La restauration sera toujours précédée et accompagnée d'une étude archéologique et historique du monument.

On note aussi d'autres termes liés à notre intervention urbaine, il s'agit de :

II.4.7. L'aménagement urbain :

Ce terme, aujourd'hui très utilisé, est assez prometteur en signification car très générique en comparaison à l'urbanisme, et peut concerner plusieurs échelles à la fois. On parle, ainsi, d'aménagement du territoire, pour désigner les grandes choix économiques, sociaux et écologiques des états, d'aménagement urbain quand il s'agit de la ville, d'aménagement

³⁹ Requalification du quartier sidi ElBachir-Oran.Mémoire fin d'étude. 2015. P.28

⁴⁰ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rehabilitation-restauration-renovation-urbaine>. Consulté le 7/8/2017.

⁴¹ Conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement ; <http://www.fncaue.com/activites-pedagogiques/architecture-et-reconversion/>

⁴² FAHMY Annie Boulon. Article. Rénovations, réhabilitations, extensions et reconversions. Mai 2008.P.3

de détail en ce qui concerne l'échelle de la parcelle et de l'îlot où s'exerce la création architecturale.

Au caractère du caractère générique du terme d'aménagement, il est légitime de se demander s'il ne sera pas appelé à remplacer celui d'urbanisme, très relié à une histoire particulière et à des choix théoriques et idéologiques conjoncturels.⁴³

L'aménagement urbain, c'est une action de réanimation d'espace public en donnant à ce dernier un aspect attractif par l'organisation et l'intégration des éléments « mobilier urbain, implantation des arbres... »

II.4.8. La densification urbaine:

C'est une action qui consiste à densifier un espace urbain sans transformer sa forme, elle s'applique sur des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées pour but d'augmenter leurs valeurs foncières et renforcer une centralité.

II.5. VERS UNE RECONNEXION VILLE-PORT : 44

Il serait plus évident que la ville soit plus ouverte sur la mer que complètement sur l'arrière pays. Le réaménagement du front de mer sera l'un des actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, l'aménagement des waterfronts a évalué au fil de décennies comme suit :

Typologie des différents mouvements de reconversion de *waterfront* :

Dès les années 1950, les villes nord-américaines se sont lancées, les premières dans l'aventure de la reconversion des *waterfronts*. Ensuite ce phénomène a ainsi gagné l'Europe, dans les années 1970, Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement :

✓ Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping :

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales, de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale.

✓ Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien :

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il

⁴³ SAIDOUNI Maouia. Livre « Eléments d'introduction à l'urbanisme » (Histoire, méthodologie, réglementation). Alger 2000. P. 27-28

⁴⁴ A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux, 2008, P 11, (en ligne). Disponible sur : http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pd. Consulté le 7-8-2017

a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.

✓ **Le type d'aménagement raisonné :**

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.

✓ **Le type d'aménagement extravagant :**

L'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisit d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.

II.6. L'ETUDE DES EXEMPLES :

Dans cette partie nous avons choisis et analysé trois exemples à travers le monde qui traitent la même problématique que notre cas d'étude (rupture ville-port), dont le but est de ressortir des recommandations bénéfiques qui seront des références à notre cas d'étude pour une meilleure intervention urbaine, il s'agit de :

II.6.1. La réhabilitation du vieux port de Menton (France) :

Présentation du site : La vieille ville de Menton d'une surface de 22 Ha a été Classé comme un secteur sauvegardé en 2003, puis une révision a été proposée en

2008 afin de permettre la réalisation de grands projets non prévus au départ.

Le port donne sur le Centre Historique :

- La vieille Ville, ses ruelles et façades colorées, la basilique Saint Michel, un monument incontournable
- La rue Longue et ses Ateliers D'art.

L'intérêt du choix :

- le projet représente les mêmes caractéristiques que notre cas d'étude (Un secteur sauvegardé, la morphologie de terrain)



Figure 2-2 : vu aérienne port Menton



Figure 2-2 : façade maritime de Port Menton

- il traite la même problématique « rupture ville –port »).

Le contexte du projet : La frange littorale, entièrement artificielle, occupe une position centrale en contrebas de la ville. Vue depuis la mer, elle est constituée de la plage des Sablette encadrée à l'Ouest par le Vieux Port et le bastion et, à l'Est, par les plages exploitées.



Figure 2-3 : la sablette de la ville de Menton

Cette bande claire et horizontale contraste avec la structure verticale colorée de la vieille ville. En arrière de la plage des Sablette, les arcades de l'ouvrage d'art qui supportait le quai Bonaparte à sa construction au début des années 1900, allègent la perception de verticalité de l'ouvrage qui surplombe la plage.

Les grandes actions du projet :

- *La création d'un parking sous terrain au dessous de l'esplanade piétonne devant la plage des sablette avec un accès par ascenseur vers la vieille ville pour assurer la relation ville-port

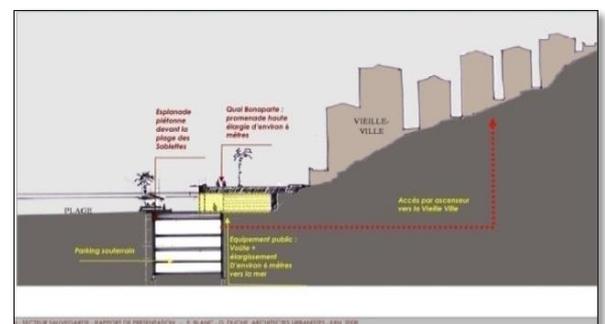


Figure 2-4 : Coupe sur Projet Menton

- *La réhabilitation de la vieille ville.

- * La rationalisation de la circulation générale de desserte, en favorisant l'accès au tunnel, afin de réduire la circulation du quai Bonaparte.

- *L'implantation d'un équipement public, par exemple le musée Jean Cocteau, collection Severin Wundermann, sous l'ouvrage d'infrastructure supportant le quai Bonaparte, constitué d'une série de voutes s'ouvrant sur la plage des Sablette, avec une extension en avancée.

II.6.2.La reconversion du port de Tanger (Maroc) :

Présentation du site :

Le port de Tanger ville est situé dans la région de Tanger-Tétouan. Il est à vocation de pêche, commerce, transport des passagers, militaire et plaisance. Il se place sur la côte Atlantique à 90 Km du port de Larache, et à 45 Km du nouveau port Tanger Méditerranée, portant sur une surface globale d'environ 84 hectares de terre-pleins.



Figure 2-5 : Situation de la ville Tanger

L'intérêt de choix :

-Le projet traite la même problématique « rupture ville –port »

-Sa situation dans le bassin méditerranéen, les deux ports (port de Dellys et celui de Tanger) partagent presque les mêmes caractéristiques historiques et paysagères



Figure 2-6: Ancien port Tanger

-La Medina (casbah de Tanger) est un tissu traditionnel qui se positionne en balcon sur la mer.

Le contexte du projet :

-Le Port de Tanger dispose d'une jetée principale enracinée sur un éperon rocheux dont une extrémité est dirigée vers le NO-SE et l'autre extrémité est dirigée vers l'Est. Sa longueur totale atteint 1.329 m.



Figure 2-7 : plan d'aménagement de port Tanger

-L'autre digue est représentée par le môle n° 2 (môle de commerce) parallèle à la jetée principale d'une longueur de 500 m.

-Les surfaces de terre-pleins représentent environ 33 ha dont 18 ha au môle de commerce et 15 ha sur le reste du Port. Les espaces couverts représentent environ 21.000 m².



Figure 2-8 : vu 3D port Tanger

Les grandes actions du projet :

Ces actions ont pour objectif d'assurer une reconversion optimale du site tout en renforçant la relation ville-port.

*La réalisation des plates-formes d'accueil portuaires d'envergure (Un grand Port de Croisières et de plaisance, un méga Marina pour Tanger et sa région, un nouveau port de pêche, un terminal passager Fast Ferry).

*Le renforcement du positionnement touristique et culturel de la ville par la projection de nouveaux équipements et l'augmentation de la capacité hôtelière

*L'offre des lieux publics de grande qualité environnementale (parc urbain, espaces et places publiques).

*L'amélioration de la mobilité et la fluidité du transport : le site reconverti sera desservi par un système de téléphérique qui permettra une liaison directe entre le centre de la ville, la marina, le nouveau port de pêche et la casbah.

*L'offre des espaces tertiaires de grande qualité : le Projet prévoit l'aménagement et la construction des espaces de commerce et d'animation, sur une superficie de plancher de 42.000 m².

*Le respect de l'environnement et la valorisation du patrimoine bâti.

II.6.3. La recomposition du vieux port de Saint Tropez (France)

Présentation du site :

Le vieux port de Saint Tropez situé sur la côte sud du golfe de Saint-Tropez, le port de plaisance est composé de 2 bassins (10 ha) séparés par le quai de l'Épi. Très encombré en été. Cette zone correspond aux bassins de l'ancien et du nouveau port, aux quais (y compris les terrasses) de l'ancien port et à la création d'un bassin technique et des activités qui lui sont liées.

Elle comprend 3 secteurs :

- Les quais de l'ancien port.
- Les bassins de l'ancien et du nouveau port ainsi que la jetée et le môle.
- L'aire technique comprenant 3 sous-secteurs :
 - Société Nautique de Saint-Tropez ;
 - Aire technique ;
 - Gare maritime



Figure 2-9 : vu aérienne port de saint Tropez

L'intérêt de choix :

Le projet s'agit d'une recomposition de la zone portuaire de la ville de Saint-Tropez, le réaménagement de vieux port et la création des nouveaux bassins pour renforcer la vocation touristique et donner à la ville.

L'objectif de projet :

Les objectifs de cette vaste opération s'inscrivent dans une volonté de requalification urbaine de l'entrée de la ville et d'une amélioration des conditions environnementales et de sécurité, liées à la cohabitation des activités maritimes et touristiques et au trafic maritime actuel dans le vieux port.

Le contexte du projet :

Le territoire de Saint-Tropez est doté, à l'entrée ouest de la Commune, d'un vaste espace de plus de 10 hectares appelé l'« Esplanade du Nouveau port ».

Gagné, au fil des siècles sur la mer et essentiellement constitué de décombres et gravats déversés, plus particulièrement à la suite de la destruction des constructions du Vieux port à la fin de la deuxième guerre mondiale, ce territoire présente un aspect bien peu valorisant et a vu, au fil du temps, s'implanter de multiples activités.

Le port divisé en deux :

1- le vieux port :

2-le port de plaisance :



Figure 2-10 : plan d'aménagement port de saint Tropez

Les grandes actions du projet :

*Implantation de multiples activités (parkings publics, transporteurs maritimes, loueurs de bateaux, société nautique, chantiers navals, restaurant...)

*L'aménagement de l'Esplanade du port et la création d'un troisième bassin portuaire.

* L'élargissement des anciens espaces du port.

* L'espace « Forum » à l'est de l'Esplanade et au droit du Vieux Port est laissé libre de toute construction.

*Implantation d'une structure légère pour les salons, expositions et festivités alternativement ouverte ou fermée selon les circonstances sur la dalle de parking souterrain

*La réalisation du troisième bassin intégré à sa limite Sud entre la société nautique et l'hélistation un plan d'eau nouveau, repris sur la partie terrestre de l'actuel littoral.

Les trois exemples ont connu des interventions urbaines différentes selon le contexte et les contraintes du site, nous pouvons noter que l'intervention aux secteurs sauvegardés est plus sensible et timide par rapport à une zone urbaine qui n'est pas soumise à des règles et des lois dans le cadre de la préservation de son patrimoine et la conservation de son caractère historique.

Synthèse et recommandations :

D'après l'analyse de ces trois exemples, on a pu retirer quelques points essentiels dont le but est de réconcilier la ville avec son port et de la tourner vers la mer, il s'agit de:

- Désenclaver le port et assurer l'accessibilité à ce dernier par la garantie de la fluidité du transport (maritime, routier,...etc.) et la promotion de la mobilité douce (piétonne, cyclable,...) ; en créant de nouvelles voies, et en mettant en place un mode de transport public et réaménager celui qui existe

- Créer une vie urbaine « une urbanité » autour du port c.-à-d faire descendre la ville vers le port par l'offre des espaces de commerce et d'animation de qualité tout en renforçant les volets économique, touristique et culturel de la ville.
- Valoriser le patrimoine matériel et immatériel de la ville par la réhabilitation des bâtiments emblématiques et l'organisation des événements culturels dans les lieux publics ouverts, semi-ouverts ou bien fermés proposées autour du port.
- Créer une relation entre les espaces verts existants et ceux proposés avec une répartition harmonieuse pour assurer aux visiteurs des déplacements logiques et faciles vers les lieux de promenade à proximité de l'eau.
- Exploiter les richesses historiques et paysagères du site.

CONCLUSION

Ce chapitre représente la partie théorique de notre mémoire qui consiste à définir les différents concepts et notions liés à notre thématique « Requalification des quartiers portuaire en centre historique ». Il servira surtout à bien cerner les aspects théoriques relatifs la relation ville-port, la ville et sa composition.

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime. Aujourd'hui la plupart des villes portuaires souffrent d'un dysfonctionnement de la relation ville-port et d'une désorganisation de l'espace urbano-portuaire qui paraît délaissé et marginalisé.

La recomposition des espaces portuaires délaissés ne peut se résumer à l'application d'un modèle précis. Chaque ville portuaire doit s'interroger sur la forme de réaménagement qu'elle veut et qu'elle peut mettre en œuvre en fonction de ses propres caractéristiques (site, contexte socio-économique, moyens disponibles,...). Cependant la difficulté est de trouver un équilibre dans les réaffectations entre des éléments mis en situation d'opposition : passé/avenir, ville/port, identité/modernité, réalité/ambitions, tout en respectant une multiplicité d'intérêts. C'est pour cela la démarche du projet urbain vient comme un outil destiné à améliorer l'espace dans la ville tout en mettant en valeur cet équilibre, on assiste à une transformation de silhouette d'une ville qui tournait le dos à son littoral à une ville portuaire retrouvant unité et cohérence, équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité.

C'est pour cela ; la démarche du projet urbain vient comme un outil destiné à améliorer l'espace dans la ville tout en mettant en valeur cet équilibre.

III.2.1 Présentation de l'aire d'étude (le centre historique de Dellys) :

« Les limites sont les bordures caractéristiques des secteurs marquant visuellement leurs achèvements. Elles peuvent être constituées par une coupure dans le tissu, un changement typologique dans le bâti ou d'une coupure du relief »⁴⁵.

Dellys est situé presque au débouché de l'oued Sébaou et offre un port ouvert, à l'Est mais bien abrité

par un cap contre les vents prédominant de l'Ouest et du Nord-Ouest.⁴⁶

La commune de Dellys comprend dans son aire : la vieille ville (la casbah) et son port et une bande maritime, le secteur sauvegardé comprend aussi les extensions urbaines de l'époque coloniale et de l'après indépendance ainsi qu'une étendue significative de la forêt située en amont de la ville.⁴⁷



Figure 3-1: la situation de la ville de Dellys
Source : GOOGLE EARTH

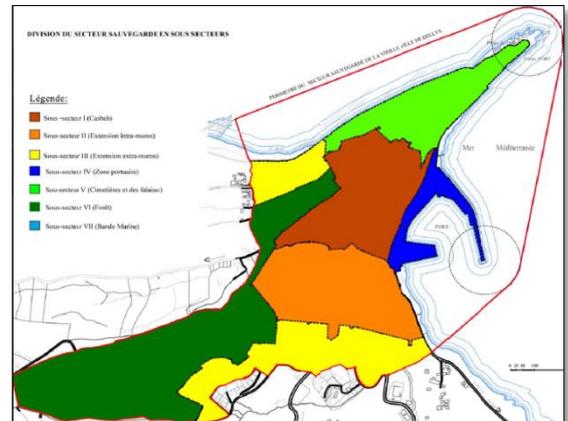


Figure 3-2: la carte des sous secteurs
Source : Rapport de présentation PPSMVSS

La commune est divisé en sept sous secteur sont :

- Sous-secteur 1 : correspond la zone de la Casbah.
- Sous-secteur 2 : Correspond à la zone d'extension intramuros.
- Sous-secteur 3 : Correspond à la zone d'extension extramuros.
- Sous-secteur 4 : Correspond à la zone portuaire.
- Sous-secteur 5 : Correspond aux Cimetières (musulman, chrétien et juif) et aux falaises.
- Sous-secteur 6 : Correspond à une partie du domaine forestier, dit Bouarbi, située immédiatement en amont de la ville.

⁴⁵ PANNERAI Phillipe, CASTEX Jean : Les éléments de l'analyse urbaine.

⁴⁶ GSELL Stéphane.: Atlas archéologique de l'Algérie, fort national, édition spéciale des cartes au 200.000e du Service Géographique de l'Armée, 1864-1932 , P 2

⁴⁷ Rapport de présentation, Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre : AKRETCHE Lounes, Chef de projet : OUAGUENI Yassine, P4

- Sous-secteur 7: Correspond à une bande des eaux maritimes délimitant en aval le secteur sauvegardé.⁴⁸

III.2.2 Choix de l'aire d'intervention :

Le but de notre intervention est de revaloriser le centre historique de Dellys par une requalification du quartier portuaire ; toute on exploitant ses potentialités naturels et patrimoniales.

L'aire d'intervention se situe dans la limite sud-est du secteur sauvegardé y compris l'ancien port de pêche.

L'aire d'intervention est choisie selon les facteurs suivants :

- Le site situe à la porte de secteur sauvegardé et l'intersection des deux parcours structurants le chemin de wilaya et la route national n°24.

- le site est inséré entre deux parcours territoriaux (le parcours centralisant et le parcours littoral).

-Un ancien port de pêche avec une vocation de plaisance.

III.2LECTURE TERRITORIALE

La lecture territoriale nous a permit de nous familiariser à l'analyse des processus de formation et de transformation des établissements humains, et des relations qui unissent leurs différents niveaux morphologiques : la pièce, l'édifice, le quartier, la ville, le territoire.

Elle a pour objectif :

- D'identifier les caractéristiques de territoire de la grande Kabylie ainsi de notre cas d'études
- De mettre en évidence les éléments organisateurs de ce territoire.
- De montrer les évolutions de territoire.

⁴⁸ Rapport de présentation, Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre : AKRETCHE Lounes, Chef de projet : OUAGUENI Yassine, page6

Cycle I: Implantation d'humanisation

Phase 1: phase du nomadisme, caractérisée par l'apparition du chemin de crête principale le plus important (les sommets de Djurdjura), en parcourant une

ligne de crête est d'avoir un contrôle visuel dominant, ainsi qu'une continuité de niveau.

Phase 2: phase d'établissement saisonnier (non permanent), la cueillette et la chasse devint un type de productivité semi-permanent en parcourant les chemins

de crête secondaires et en terminaison sur une aire de mi-hauteur: apparition des établissements de promontoire.

Phase 3: Productivité artificielle: agriculture et élevage, sédentarité permanente, apparition des noyaux proto-urbains de mi-hauteur (promontoire ou bas promontoire: colline, apparition des échanges et développement des chemins de contre crête local.

Cycle II: cycle de consolidation du territoire, utilisation des fonds de vallée

Phase 1: 5^{ème} Avjc période romaine

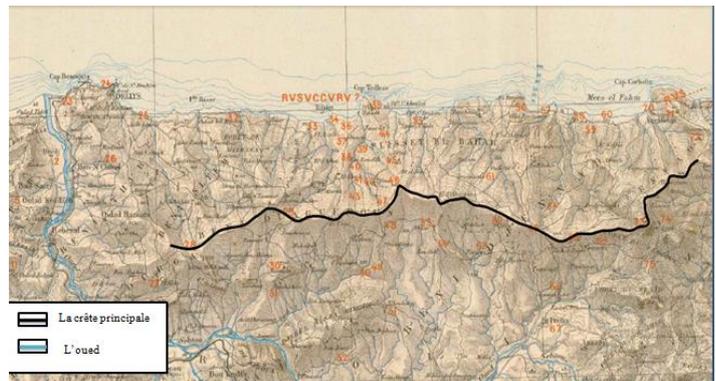


Figure3-3 : Carte de territoire Phase 01 de cycle I d'implantation d'humanisation Source : Carte de Gzell , modifié par les auteurs

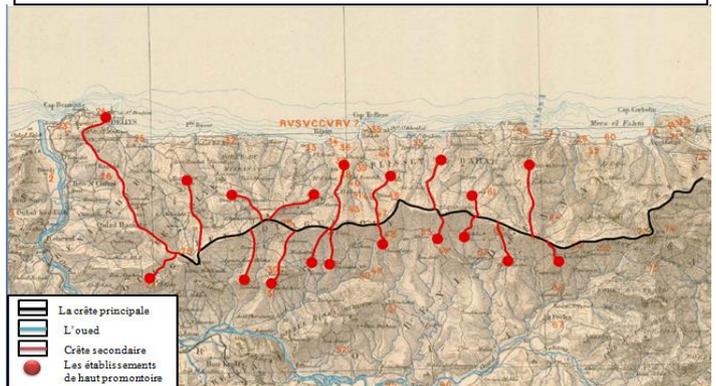


Figure3-4 : la carte de territoire Phase 02 cycle I Source : l'atlas archéologique de Gzell , modifié par les auteurs

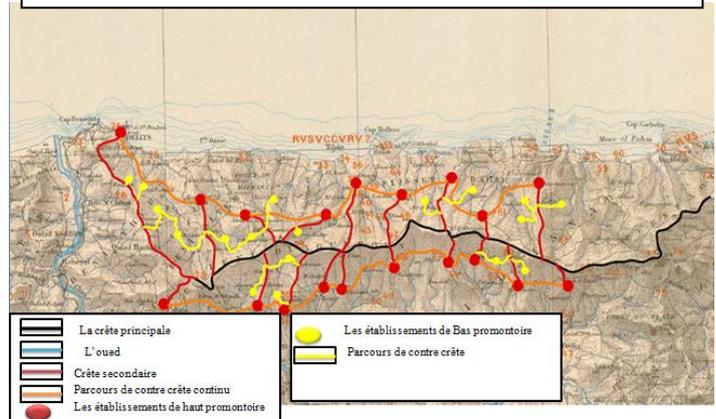


Figure 3-5 :La carte de territoire Phase 03 cycle I Source : Carte de Gzell , modifié par les auteurs

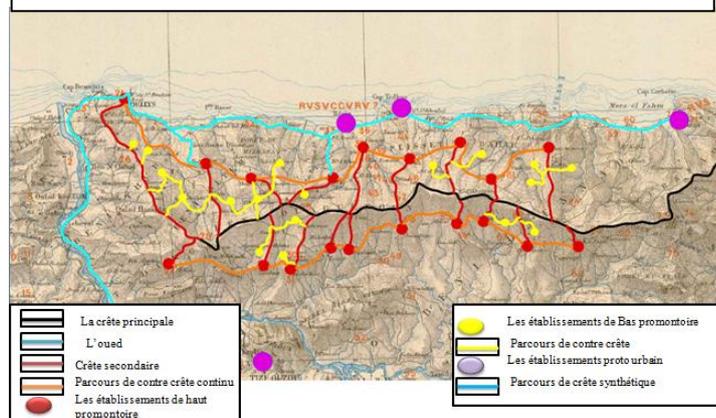


Figure 3-6 : Carte de territoire Phase 01 cycle II Source : Carte de Gzell , modifié par les auteurs

Parcours de fonds vallée principale (naissent le long des cours d'eau) situés sur des digues naturelles, reliant les noyaux urbains (Dellys , Tizgirt, Azzeffoun , ..) formés par les parcours de contre crête synthétique.

Phase 2 : parcours de vallée : naissance des parcours de vallée reliant les établissements de vallée sous les plaines opposées.

Phase 3 : contre vallée : consolidation de Chemin de fonds de vallée et rejoindre la contre crête.

Phase 4 : développement des établissements de fond de vallée.

Cycle III: récupération d'implantation :

Dans ce cycle la récupération de l'implantation est faite par la création d'un réseau routier et de parcours qui toujours le résultat de la morphologie et à la structure du territoire.

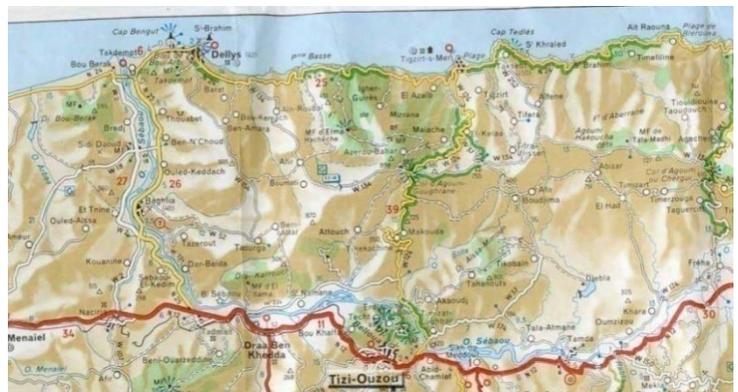


Figure 3-7 : la carte de Cycle III Source : la carte de la grande Kabylie

Cycle IV: la restructuration, la récupération de la consolidation :

A partir des parcours territorial ; la récupération et la consolidation du territoire est faite par l'insertion d'un réseau viaire (chemin de wilaya, RN, ...) sur les bords des anciens parcours autour de la ville .Cette nouvelle structure assure la liaison de la ville avec l'arrière pays et les agglomérations avoisinantes.

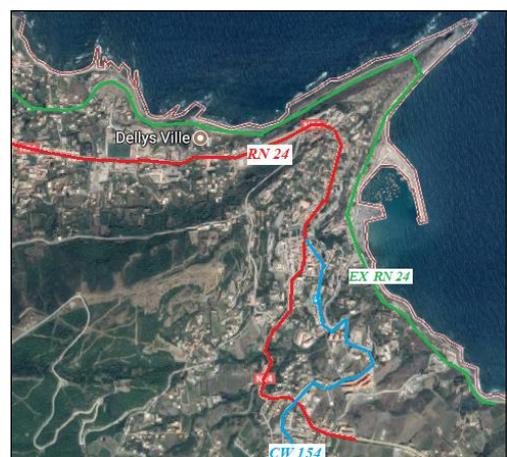


Figure 3-8: cycle IV Source : Google Maps

Synthèse de la lecture territoriale :

Selon le processus d'anthropisation du territoire de la théorie de Cannigia; Dellys est apparue comme un établissement de haut promontoire dans la deuxième phase du cycle I de ce processus, et consolidée en deuxième cycle de même processus. DELLYS, par sa situation géomorphologique, est un noyau urbain qui a servi comme un lieu d'échanges ; son port et sa proximité d'un grand cours d'eau (Oued Sèbaou) ont joué un rôle important dans son développement depuis l'antiquité.

III.3 STRUCTURATION DE L'AIRE D'ETUDE :

III.3.1 Genèse historique :

La ville de Dellys, une ville millénaire, demeure un témoin de plusieurs civilisations qui se sont succédé en Algérie. Alors on peut parler de l'existence de cette ville depuis la préhistoire comme un établissement humain et de la période phénicienne comme un établissement urbain jusqu'à nos jours où la ville a atteint son développement.

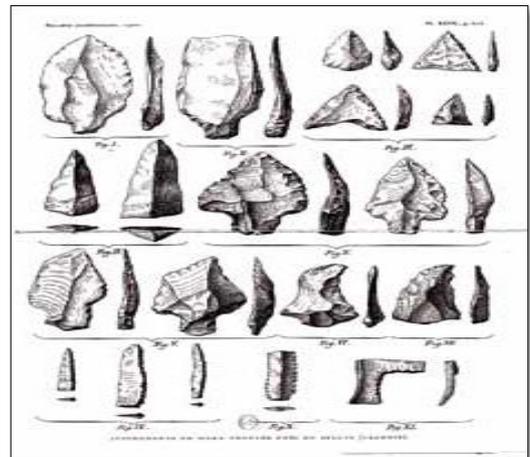


Figure 3-9: instruments lithiques Source le manuel pour la réhabilitation de la ville de Dellys

1. La période préhistorique :

Il est connu que la région de Dellys fut occupée par des hommes depuis la nuit des temps. Il existe des vestiges préhistoriques qui le montrent, comme une station préhistorique néolithique, près de Takdempt, à l'est de l'embouchure de l'oued Sébaou qui contenait des dolmens, des instruments lithiques et d'autres outils, ce qui confirme l'existence de la vie humaine depuis la civilisation préhistorique dans la région. Par ailleurs, un tumulus funéraire fut trouvé dans un jardin privé, à 1 km avant d'entrer en ville, un monument d'environ 2,5 ou 3 m de hauteur en pierraille.⁴⁹

⁴⁹ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012,P14

1. La période phénicienne :

L'origine punique ne fait aucun doute, et qui est cité dans les sources grecques et latines signalait tout d'abord le Cap Bengut, puis l'agglomération installée sur le côté Est du promontoire, l'actuelle Dellys.⁵⁰

Grâce à la communication extérieure par la voie maritime, Dellys a contribué à la promotion des relations commerciales par la civilisation phénicienne, vers la suite les carthageois ont fondu

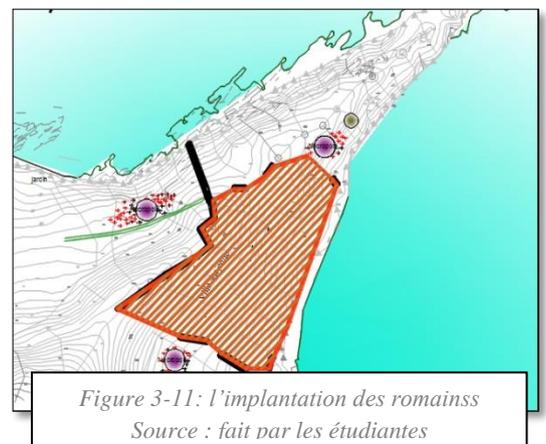
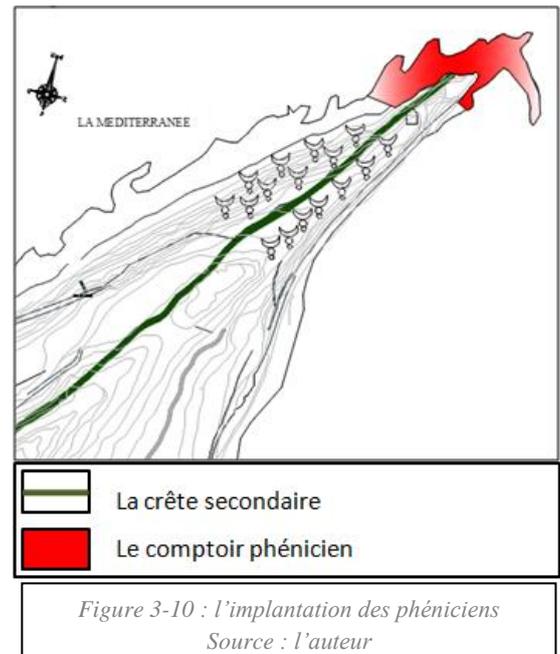
le premier établissement humain existant à l'emplacement de la ville actuelle de Dellys nommée par la suite Tadles.

Les vestiges de la ville antique de **Rusucurru**, sous l'actuelle Dellys, occupent la base d'une pointe maritime, orientée vers le Nord-est, rocheuse et escarpée à son extrémité. Cette pointe forme l'extrémité Nord orientale d'une large avancée montagneuse et à pic sur la mer qui sépare la ville de l'embouchure de l'oued Sebou, à une dizaine de kilomètres à l'ouest.⁵¹

2. La période Romaine :

La ville romaine de Resecurus fut fondée vers l'an 42 après J.C. Après le découpage administratif du royaume de la Mauritanie.⁵²

A cette époque, la ville se composait de deux agglomérations, l'une se trouvait à la place de la ville moderne, l'autre sur les lieux appelés aujourd'hui les jardins.⁵³



⁵⁰ CARAYON Nicolas. Thèse de Doctorat. Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures. Sciences de l'Homme et Société. Université'e Marc Bloch - Strasbourg II, 2008. Français

⁵¹ CARAYON Nicolas. Thèse de Doctorat. Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures. Sciences de l'Homme et Société. Université'e Marc Bloch - Strasbourg II, 2008. Français

⁵² Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012,P14

⁵³ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012,P14

Au début du 4ème siècle Resecurus devint l'un des centres religieux de l'église catholique après que l'empereur Constantin le Grand l'ait déclarée religion officielle de l'empire⁵⁴

On peut confirmer la présence des romains sur les terres de Dellys par les vestiges trouvés ; tels que :

- Vestiges du rempart antique, construit en blocage. Ce rempart n'existait qu'à l'O. et au S., les autres faces étant protégées par la mer.

- Emplacement des thermes, au N. de l'abattoir. Les travaux de la voie ferrée ont fait disparaître ces ruines.

- Des vestiges d'autres thermes romains ont été signalés en 1860 dans la rue Militaire -A l'école des Arst-et-Métiers, grande muraille, orientée N.-S., actuellement dégradée sur une longueur de 4 mètres .

- Entre la porte des Jardins et l'école des Arts-et-Métiers, il y avait des thermes, faisant sans doute partie d'une habitation.

- A l'O. de l'école des Arts-et-Métiers, au-dessus de la falaise, grand pan de mur, présentant des contreforts du coté de la mer ; en arrière, deux petites citernes.

- Grandes citernes, formant un rectangle de 32 mètres sur 23, en dehors de la porte d'El Assouaf et de l'enceinte antique.

- Colominaire, bâti en de taille, découvert rue Dumont-d'Urville - Champ-de-Manœuvres, en dehors de la porte des Jardin.

- Emplacement qu'occupait un sarcophage chrétien du quatrième siècle.

- Au dessus de la ville, au S.-O., sur un mamelon haut de 200 mètres.

3. La période médiévale : (supposition)

Phase 1 :

La formation du premier établissement sur le bassin versant sud entre les deux lignes de contre crête qui comporte l'unité hydrographique urbaine en haut

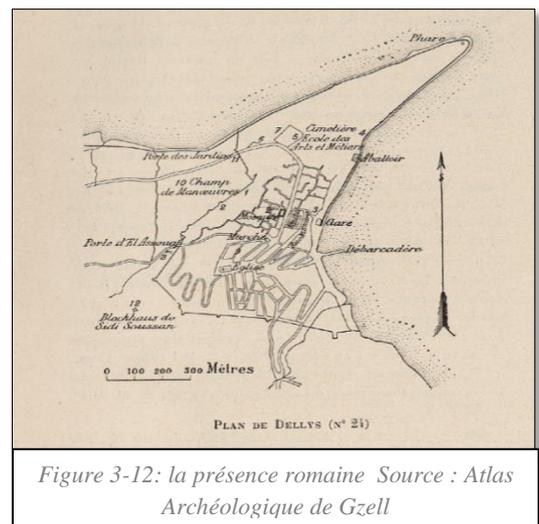


Figure 3-12: la présence romaine Source : Atlas Archéologique de Gzell

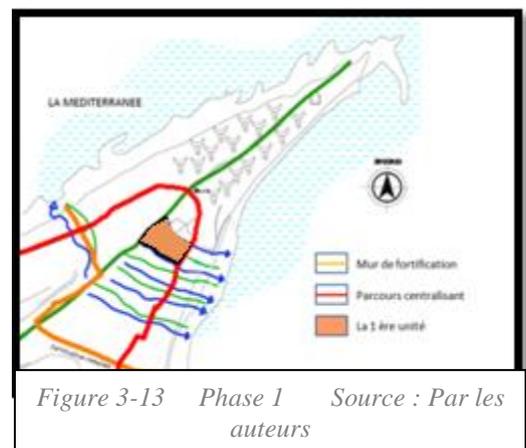


Figure 3-13 Phase 1 Source : Par les auteurs

⁵⁴ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012,P14

sur l'aboutissement de la ligne de crête secondaire pour des raisons de sécurité.

Phase 2 :

Dans cette phase le premier établissement subira un dédoublement du côté sud vers la mer donnant lieu à un noyau urbain dont ses limites sont parallèles à la ligne de contre crête.



Figure 3-14 phase2 Source : Par les auteurs

Phase 3 :

De même manière le noyau urbain dédouble du côté sud vers un deuxième noyau urbain qui correspond à une unité hydrographique urbaine où ses limite sont parallèle à la ligne de contre crête. Ces noyaux sont liés par un parcours centralisant (LA RUE DES FEMMES).



Figure 3-15 phase 3 Source : Par les auteurs

Phase 4 :

Dans la même manière aussi le deuxième noyau urbain se dédouble du coté sud vers un troisième noyau dont la surface de ce dernier est le double du premier noyau.



Figure 3-16 phase 5 Source : Par les auteurs

Phase 5 :

Dans cette phase on suppose que les noyaux urbains dédoublent vers le haut du côté ouest via le parcoure périphérique donnant lieu à un troisième noyau urbain et là l'organisme urbain change sa structure et la vocation de ses parcours où le parcoure de

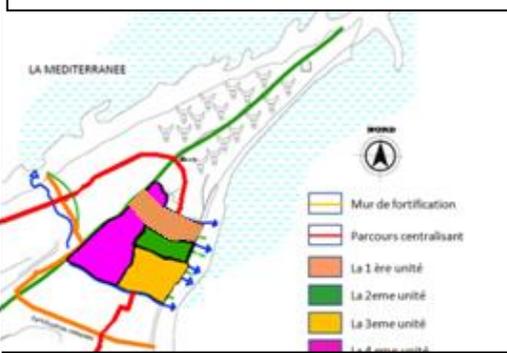


Figure 3-17 phase 6 Source : Par les auteurs

dédoulement devient le parcours centralisant de l'organisme urbain.

Phase 6 :

En dernier lieu les noyaux urbains dédoublent du côté sud via le parcours périphérique faisant de lui le parcours de dédoublément et de l'actuelle rue des MARABOTS le parcours centralisant de l'organisme urbain doté de type bâti. Le dernier noyau urbain correspond à une unité hydrographique urbaine. L'organisme urbain est limité par le rempart antique qui se superpose sur la ligne de crête principale du côté ouest, le rempart Est se superpose et se confond parfaitement avec la barrière naturelle constituée par la falaise, du côté sud on peut constater que son tracé est superposé à la ligne de crête secondaire.

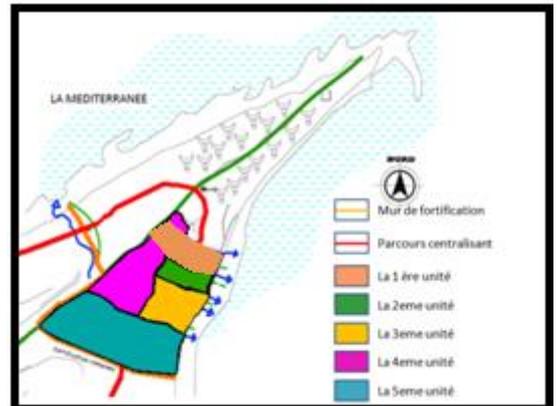


Figure 3-18 phase 6 Source : Par les auteurs

4. La période turque :

Cette époque commença lorsque les deux frères, Baba Arroudj et Khair-Eddine Barberousse se partagèrent la régence d'Alger et Dellys devint alors le siège de la base orientale du gouvernement d'Alger. Après cette période,

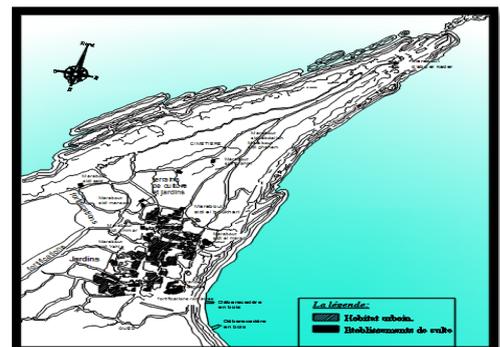


Figure 3-19 : évolution historique période turque Source : cadastre

Dellys connut un essor économique et agricole sans égal. Des centaines d'hectares de terre arable de blé, de vigne et d'arbres fruitiers furent plantés et les surplus de production exportés vers l'Europe, notamment vers la France. La pêche, elle aussi, connut un boom suite à l'introduction de nouvelles technologies de construction de bateaux de pêche ainsi que de nouvelles techniques de pêche.

Ce qui est remarquable aussi, c'est l'évolution de l'urbanisme qui connut un grand développement, notamment par la densification du bâti existant et l'introduction de nouvelles techniques de construction.⁵⁵

5. La période coloniale :

⁵⁵ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012,p16

Phase 1 :

Cette phase a été consacrée à l'établissement militaire à l'intérieur du noyau historique (casbah) ; cette phase a comporté la séquestration d'anciennes bâtisses et de la mosquée ainsi que l'élargissement du parcours historique.

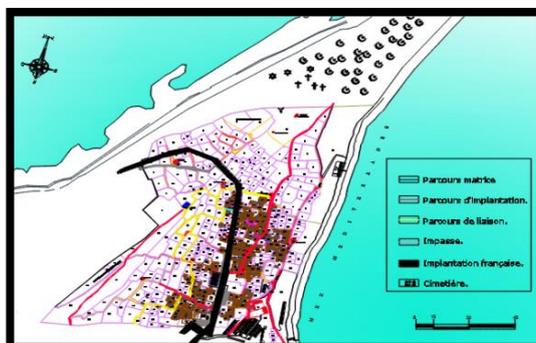


Figure 3-20 : évolution historique période coloniale Source : cadastre 1845

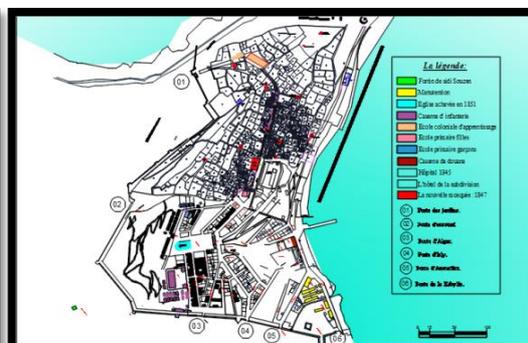


Figure 3-21 : évolution historique période coloniale Source : cadastre 1895

Phase 2 :

L'implantation a franchi le rempart « romain » et a vu la création du lotissement colonial en addition à la ville médiévale (par la création de l'enceinte entre (1844-1856)

-Le dédoublement de la ville du côté sud et la création du quartier de la marine.



Figure 3-22 : évolution historique période coloniale Source : cadastre 1922

-L'aménagement de la zone portuaire et la construction des abattoirs et l'ouverture d'une ligne de chemin de fer pour développer l'activité commerciale.

-Un nouveau port est construit si bien que DELLYS devient à cette époque le centre économique et militaire le plus important de la KABYLIE occidentale.

6. La période post coloniale :

Phase 1 : Durant les années 70 la ville connaît une croissance extra-muros. Elle se réalise d'abord sous forme d'habitat individuel éparé ; ainsi que de programmes sectoriels dans le cadre du P.C.D (plan communal de développement) dans sa partie ouest.

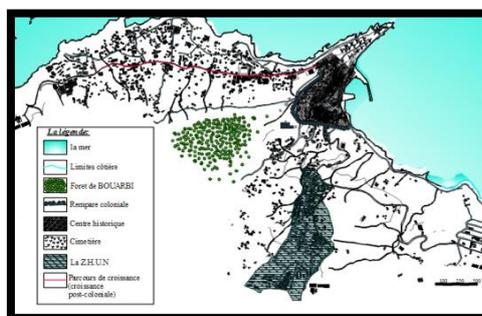


Figure 3-23 : évolution historique période post coloniale Source : URTO tizi ouzou

Plan de permanence :

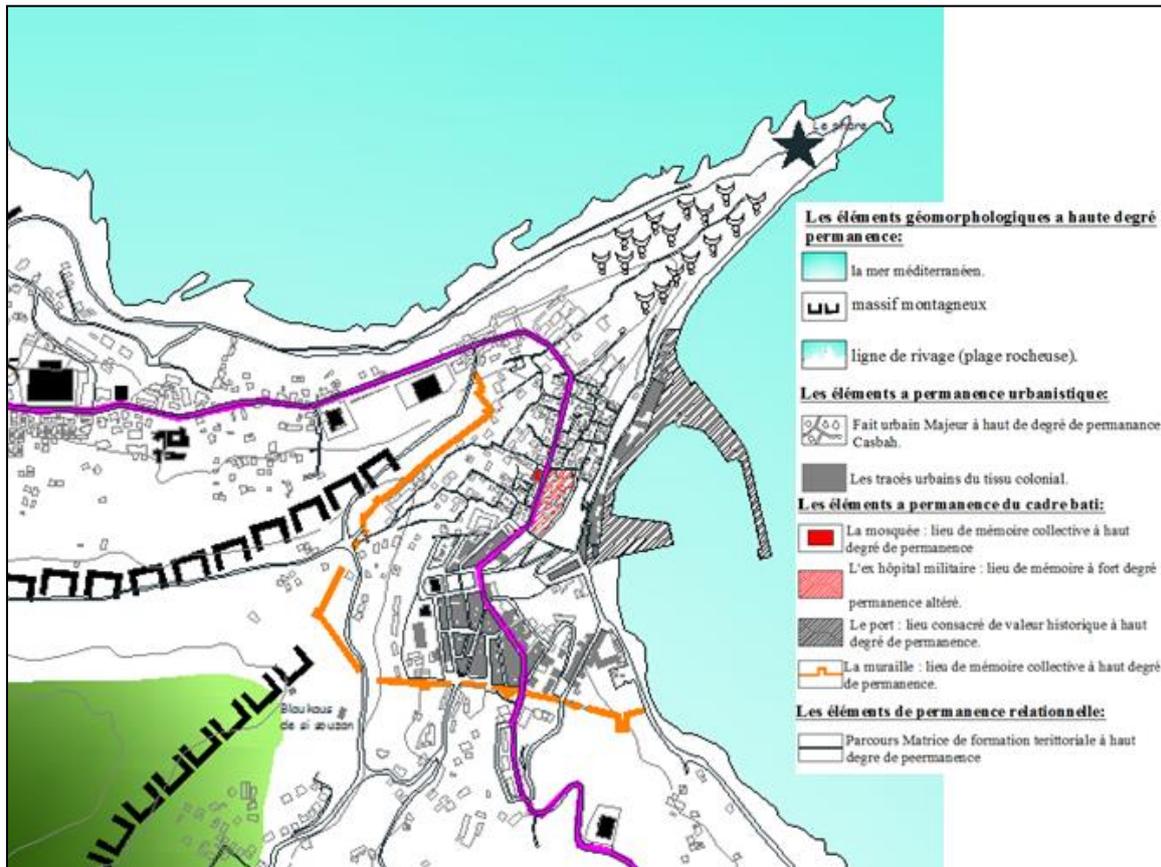


Figure 3-25 :la carte des permanence Source : URTO tizi ouzou

III.4. ANALYSE URBAINE:

III.4.1 Etude morphologique :

Pour le bien-connaissance des différents composantes de l'urbain de la ville de Dellys, il est nécessaire de faire une étude morphologique, afin de comprendre son système structurel et fonctionnel.

Dans notre cas, le but de notre intervention est de mettre en valeur le centre historique de Dellys et pour cela ; la conservation et la mise en valeur du patrimoine requièrent non seulement une prise en compte des monuments et des bâtiments remarquables, mais aussi la reconnaissance de la valeur du contexte ou ils se situent.⁵⁶

⁵⁶ « Methodes D'analyses Morphologiques Des Tissus Urbains Traditionnels », études et documents sur le patrimoine culturel, UNESCO, page 1

III.4.1.2 Accessibilité :

L'accessibilité à la commune se fait par :

- La RN 24 qui la relie a Boumerdes et Alger du coté Ouest et a Tizirt et Béjaïa du coté Est.
- La RN 25 qui la relie a Tizi Ouzou du coté Sud-est et Naciria du coté Sud-ouest.
- Le CW 154 qui la relie a l'arrière du pays.
- Le port de commerce et de pêche permet une relation par voie maritime.

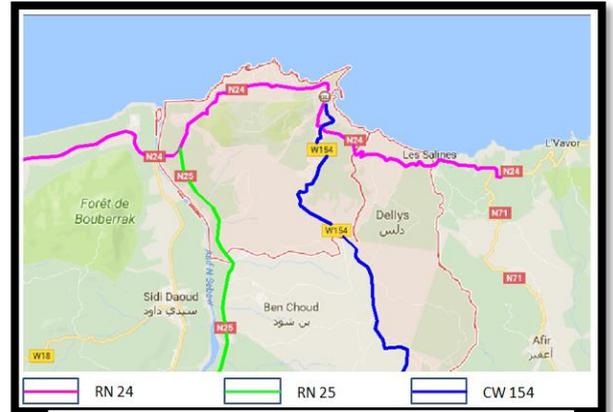


Figure 3-26 : La carte d'accessibilité
Source : GOOGLE MAPS

III.4.1.3 Hiérarchie des parcours :

1-les parcours territoriaux :

Le parcours centralisant : représente la RN24 qui structure la ville et celui qui divise la haute casbah de la basse casbah de porte des jardins au porte d'Isly.

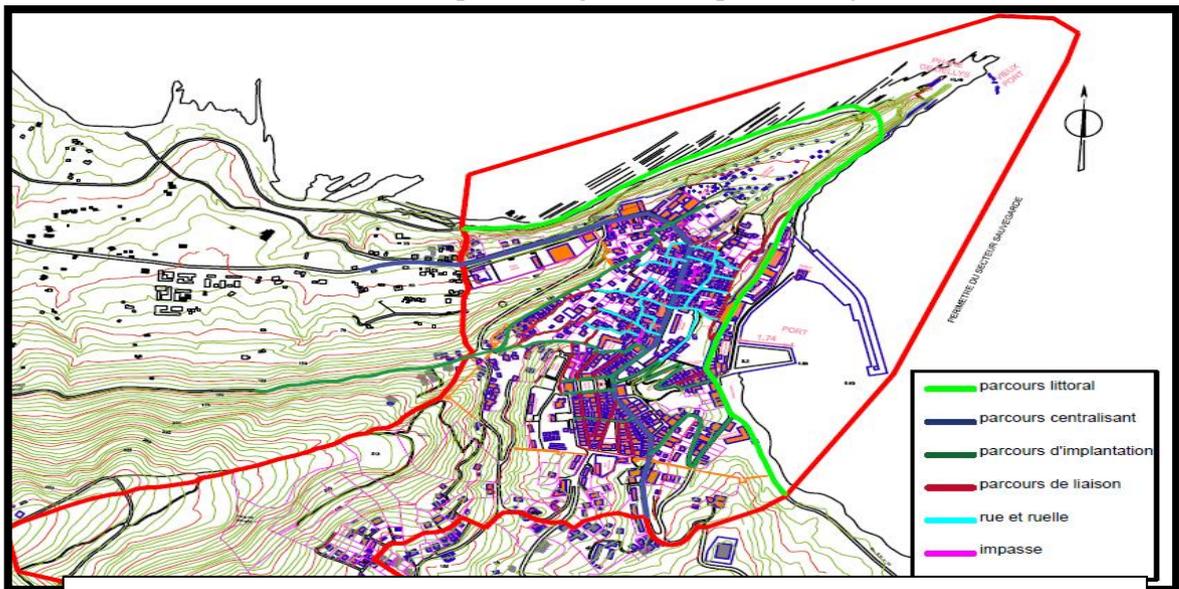


Figure 3-27 : la carte des parcours structurants Source : PPSMVSS modifié par l'auteur

Le parcours d'implantation: c'est la route de l'Assouaf qui mène vers la casbah jusqu'à le port .Ce parcours relie la ville à la mer.

Le parcours de liaison : c'est les parcours qui relient entre les deux parcours structurants (d'implantation et le centralisant) servent a accéder à l'intérieur de l'ilot.

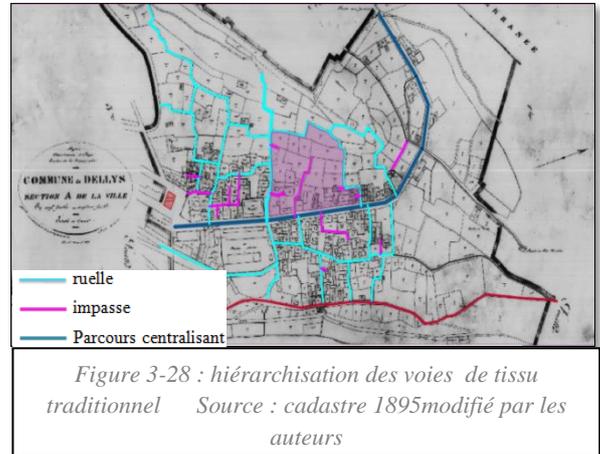
Le parcours de littoral : c'est le parcours qui prolonge le long du littoral.

2-les parcours au niveau des entités :⁵⁷

Le maillage des réseaux de voirie de la casbah, de la zone d'extension intra-muros et de la zone l'extension extra-muros sont nettement différents. et pour cela il faut qu'on analyse chaque unité de part.

Au niveau de la casbah (tissu traditionnel) :

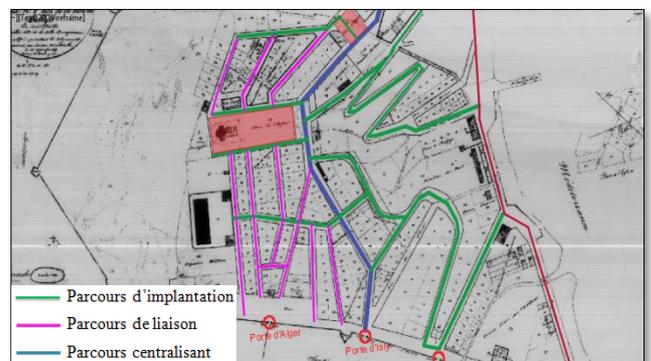
La Casbah dispose d'un système de voirie hiérarchisé, composé d'une voie principale, permettant de traverser le quartier de part en part et reliant la Casbah au reste de la ville.



- Plusieurs voies secondaires se ramifient de la voie principale permettant de rejoindre les quartiers de la basse et de la haute casbah.
- Les rues et ruelles de la Casbah sont étroites, ne permettant pas le passage des véhicules, elles sont à usage piéton, exception faite de la voie principale qui a subi un élargissement et un alignement pendant l'époque coloniale. Le tracé de ces voies est propre aux médinas islamiques, aucune rue ne se trouve rectiligne de bout en bout, l'ensemble des voies suivent un tracé curviligne et sinueux ne permettant pas la visibilité de bout à bout d'une voie.
- Des impasses permettent de desservir les parcelles se trouvant aux cœurs de certains ilots.

A l'échelle de l'entité de la casbah ; on aperçoit qu'il y a des parcours semi privé qui mènent au quartier (rue sidi el Harfi , rue sidi moukhtar , rue sidi mensour , rue sidi Yahia...) et d'autre privé (des impasses) qui mènent aux maisons.

Au niveau de la ville européenne (tissu



⁵⁷ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P 38-46

colonial) :

Le réseau de voirie dans le quartier européen est en damier, les voies sont rectilignes sur toute la longueur des îlots. Ce réseau a été étudié de façon à s'adapter à la topographie d'un territoire

aussi accidenté que celui de Dellys.

La dimension des voies est large, conçue pour le trafic automobile, naissant à l'époque.

A l'échelle de l'entité de la ville européenne ; on aperçoit que l'intersection des deux parcours centralisant et d'implantation engendre un espace public (place, marché, église..).

Les importantes voies existantes :

La RN 24 :

- Elle date de l'époque romaine.
- Elle est d'une largeur de 7 à 10 m.
- Ces deux parois de gabarit de R+1 à R+4
- Son soubassement est affecté à l'urbain consacré au commerce.



Figure 3-30 : la RN 24 Source : prise par les auteurs

La rue 1^{er} Novembre :

- Elle date de l'époque française.
- Ces parois sont de gabarit de RDC à R+1
- Largeur de 7m.
- Elle relie la ville coloniale à la mer.



Figure 3-31 : la rue 1^{er} Novembre Source : prise les auteurs

Les voies secondaires:

- Voie à sens unique
- Parallèle l'une à l'autre
- Bordée par des immeubles de R+1 à usage d'habitation.



Figure 3-32 : les rues secondaires Source : prise par les auteurs

Les voies piétonnes : Assure la liaison entre les lotissements et les maisons.

III.5.1.3 Les portes :

Sept portes permettaient le contrôle de ceux qui entraient et sortaient de la ville, malheureusement l'ensemble des portes ont disparu il y a bien longtemps.

58

1- Porte des jardins : cette porte se situe juste à l'entrée nord-ouest du centre historique.

2- Porte Al Assouaf : se situe en haut de la haute casbah.

3- Porte d'Alger : se situe au sud-est de la ville européenne.

4-Porte d'Isly : se trouve à côté de la porte d'Alger au sud-est.

5-Porte d'Australitz : se trouve à la sortie du centre historique ; côté de la ville colonial.

6-Porte de la Kabylie : se trouve au nord-est de la ville colonial près de la mer.

7- porte de la voie ferrée.

III.4.1.4 Les places et jardins publics :

La place de la Mairie : Un espace libre se situe à la limite de parcours centralisant en face la mairie. Une place non aménagée avec un petit kiosque et un café.

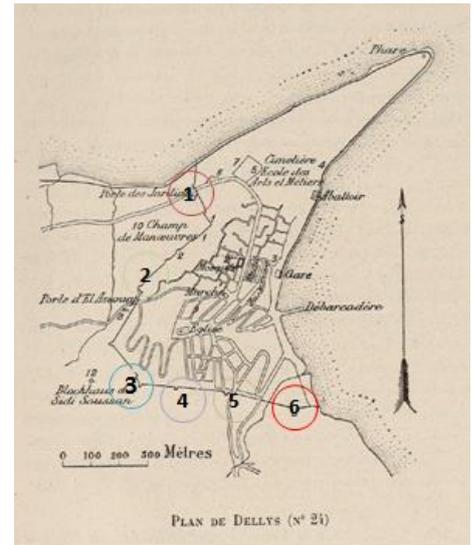


Figure3-33: la carte des portes
Source : Atlas Archéologique de Gzell



Figure 3-34 : vue sur la place de la mairie
Source : prise par les auteurs

Jardin Al Chouhada : Un jardin public à l'ancien emplacement de l'Eglise française divisé en deux par la rue Emir Abdelkader et la rue Ali et Mahmoud.



Figure 3-35 : vue sur le jardin Source : prise par les

⁵⁸Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P 33

III.4.1.5 Les équipements existants :

les équipements du centre historique se concentrent le long du parcours centralisant (RN24), tels que : l'Apc, la mosquée Al Islah ,le lycée technique , la gendarmerie

1-La gendarmerie : occupe une position juste à l'entrée du centre historique.

2-Un stade :

3-Lycée technique :

4-La mosquée A l'Islah : la fondation de la grande mosquée "El Islah" remonte à l'époque ottomane. Elle fut détruite, en 1844, par les colons français qui installèrent un fort militaire.

Restaurée après le séisme de 23 Mai 2003, classée monument historique de la vieille casbah et située au centre de la ville de Dellys.

5-La Mairie : Elle date de l'époque coloniale, avec une architecture mauresque.

6-Hôtel beau Rivage : Il date de l'époque coloniale, un équipement à l'abandon qui occupe une position centrale dans le centre de Dellys.

7-La Daira :

Les équipements à l'abandon sont : le marché communal Tala Oualdoun, l'hôtel Beau rivage et le siège de la Son-el-gaz et ceux qui occupent des fonctions qui ne leur sont pas appropriées comme le cinéma El-Amel (siège actuel de la protection civil), le centre commercial communal (occupe



Figure 3-36: lycée technique Source : prise par les auteurs



Figure 3-37: la mosquée l'islah Source : prise par les auteurs



Figure 3-38: la mairie Source : prise par les auteurs



Figure 3-39: l'hôtel beau rivage Source : prise par les auteurs



Figure 3-40: la Daira Source : prise par les auteurs

provisoirement

un lieu de culte), le Souk-el-fellah (siège de la brigade mobile de police), le parc d'engins communal (occupe l'ancien parc à foin), l'ex-école des filles (squattée), l'ex-mess des officiers (partie squattée et partie siège des scouts musulmans).

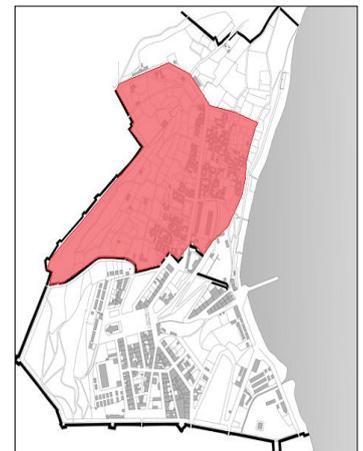
Il s'agira d'identifier l'ensemble de ces équipements, de réfléchir à leur situation future en proposant des orientations et des recommandations pour leurs restaurations en proposant de nouvelles fonctions pour certains d'entre eux.⁵⁹

4.1.6 Logique de découpage des îlots ⁶⁰:

La morphologie du terrain et la topographie conditionnent le découpage des îlots urbains, et la lecture de cette logique de découpage nous a permis de bien comprendre les formes géométriques des îlots (régulières et irrégulières) et cette dernière conditionne la volumétrie, la distribution, la qualité des espaces intérieurs.

Dans le cas du centre de Dellys, on distingue deux tissus urbains :

- 1- le tissu traditionnel (la casbah).
- 2- le tissu colonial (la ville européenne).



*Figure 3-41 : tissu traditionnel
Source : manuel de réhabilitation
de la ville de Dellys*

Au niveau de tissu traditionnel (la casbah) :

Les îlots de la Casbah sont de formes et de tailles différentes d'une forme organique subdivisés en parcelles.

*La forme des parcelles n'est pas régulière, on ne trouvera pas deux parcelles de tailles et de formes identiques dans toute la Casbah.

* Les parcelles s'unissent les unes aux autres sur toute la surface de l'îlot, les unes ont une façade sur la voie publique, les autres se trouvant au cœur de l'îlot sont desservies par des impasses.

⁵⁹ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P 33

⁶⁰ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P 42

*Les parcelles non bâties sont utilisées comme jardin, on appelle ces derniers les Riadh.

La casbah est composée d'un tissu urbain dense constitué principalement d'édifices résidentiels et religieux (les mausolées et l'ancienne mosquée). Les îlots présentent des formes et dimensions différentes dues à l'agencement de parcelles aux formes diverses et irrégulières.

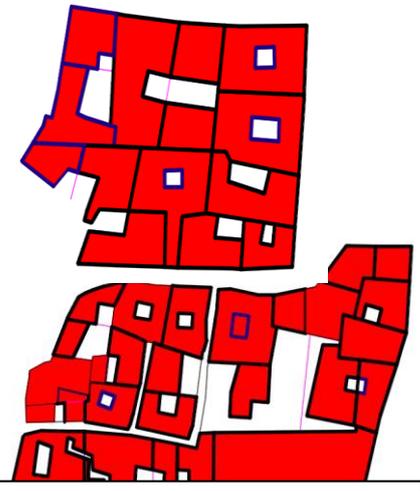


Figure 3-42: Exemple d'un îlot (la casbah)
Source : PPSMVSS

Au niveau du tissu colonial (la ville européenne) :

Les îlots sont de formes géométriques simples ou de compositions de formes.

* L'îlot est subdivisé en plusieurs parcelles.

Les parcelles sont conçues à l'avance, et ne sont pas le fruit de subdivisions, comme cela est le cas pour les parcelles de la Casbah.

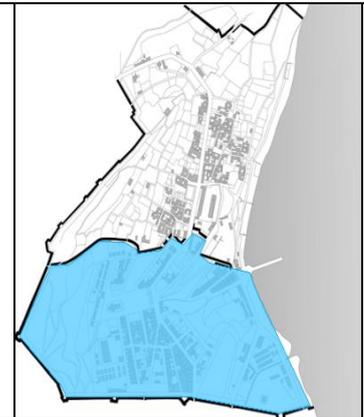


Figure 3-43: le tissu colonial
Source : manuel pour la réhabilitation de la ville de Dellys

*La forme et la dimension des parcelles dépendent en partie de l'usage de l'édifice auquel elles se destinent.

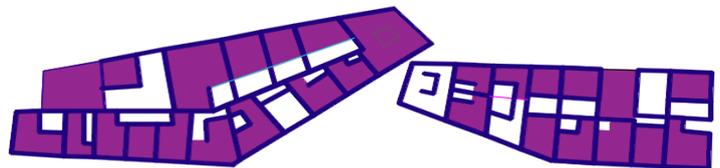


Figure 3-44 : Exemple d'un îlot (colonial)

Source : PPSMVSS

*Les parcelles sont regroupées en bande continue et sur chaque parcelle est construit un seul édifice. L'image des espaces urbains européens constitués de grandes places et de larges voies rectilignes. L'espace central s'articule autour de l'église, de sa place, et de l'hôtel de la colonie. Les îlots résidentiels sont structurés en blocs de maisons en bande donnant sur la voie ou parfois sur une petite cour arrière.

III.4.1.7 Etat du bâti :

Le centre historique de Dellys se trouve dans une situation de dégradation et d'abandon en particulier la casbah qui représente un patrimoine architectural et culturel perdu, mais de nombreux atouts jouent en faveur de sa récupération et plusieurs opportunités sont à saisir par les investisseurs.

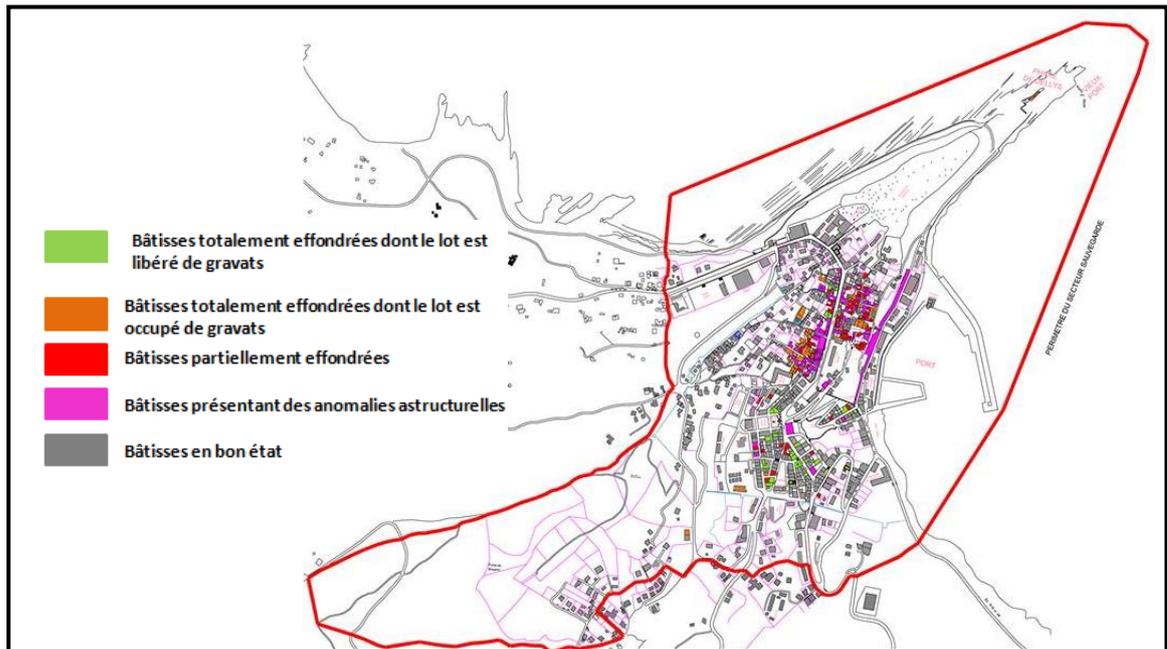


Figure 3-45 : la carte d'état de bâti Source PPSMVSS

III.4.1.8 Gabarit du bâti :

la gabarit au niveau des deux entités (la casbah et la ville colonial) se diffère ; dans le tissu traditionnelle est entre le R+1et le RDC mais au niveau de la ville coloniale, il varie entre R+1 ,R+2 et R+3 avec quelques maison en R+4.

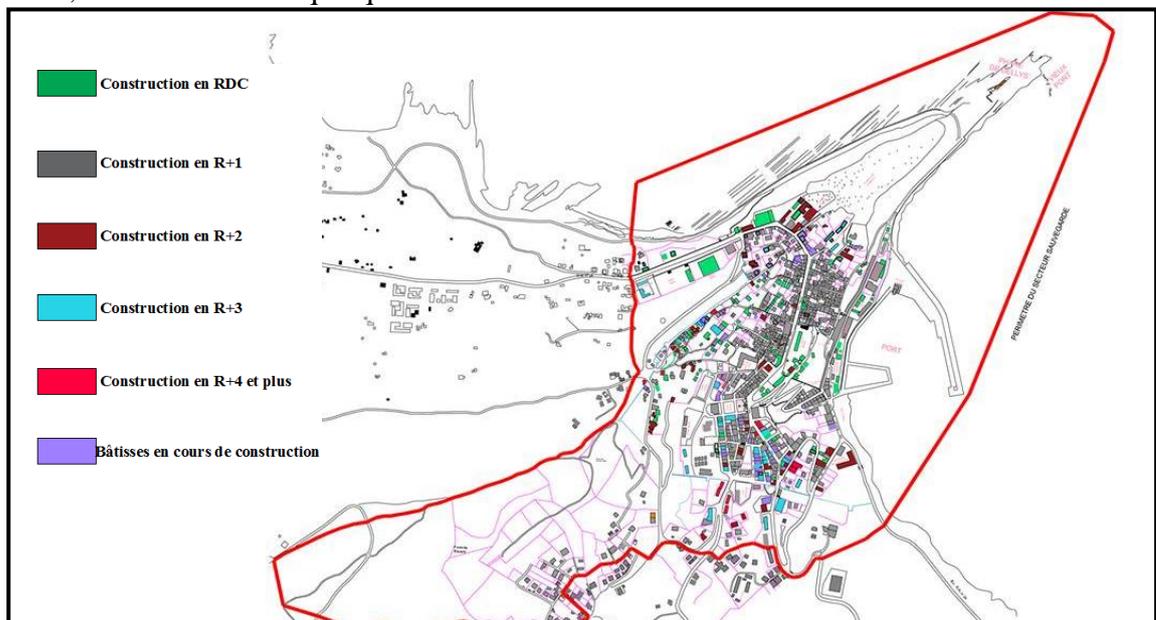


Figure 3-46 : la carte des gabarit Source : PPSMVSS

III.4.1.9 Classification du bâti :

Pour la classification des differents batisses au niveau de secteur sauvegradé , la casbah est proprement à usage d'habitation à part les maisons sur la RN24 sont à usage mixtes (

commerce en RDC), par contre au niveau de la ville coloniale, les batisses sont à usages mixtes (commerce et habitation).

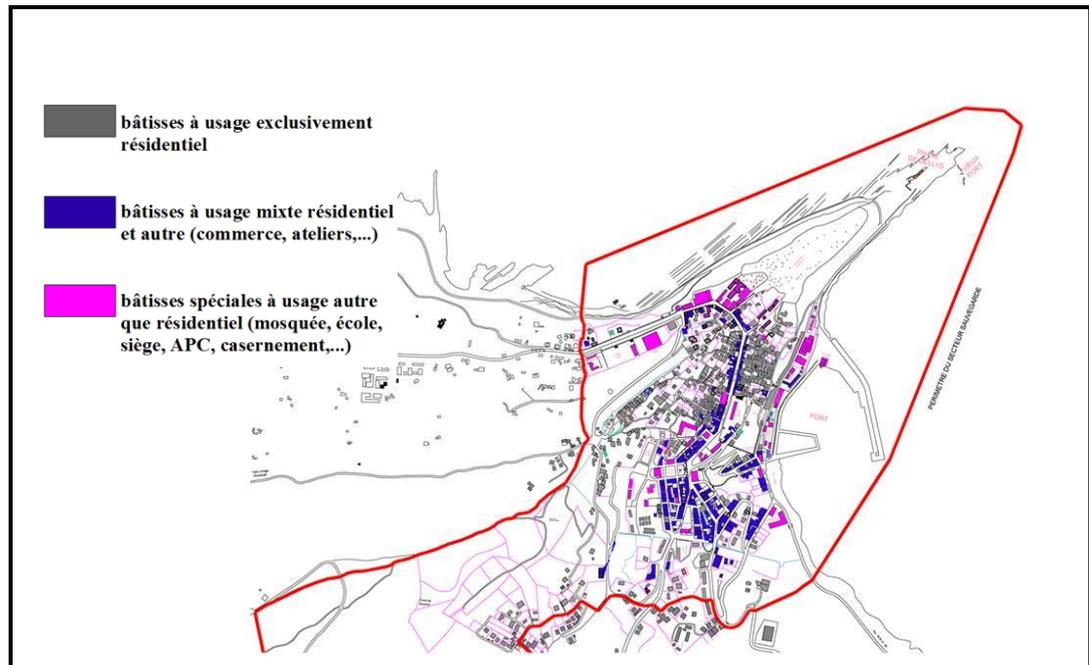


Figure 3-47 : la carte de classification du bâti Source : PPSMVSS

III.5.2 Etude typologique ⁶¹:

L'objectif de cette lecture typologique étant la mise en évidence des caractères propres du type bâti spécifique au centre historique de la ville de Dellys et de faire ressortir les impacts de ces typologies sur le plan urbain voir architectural de cette ville .Et cela nous permet de faire une conception bien intégré dans son contexte architectural.

L'espace historique de Dellys , est composé de deux quartiers (la casbah et la ville européenne).

Au niveau de la casbah :

1- l'organisation de la maison de la casbah :

Dans la maison de Dellys, les transitions entre les espaces de différente nature sont complexes et riches en nuances. Ces espaces de passage et de transition permettent de traduire avec une grande clarté la culture de l'habiter locale,

basée sur la complexité et la hiérarchie des espaces domestiques.

- **La sqifa :**

- La sqifa relie les cours intérieures à la rue
- La sqifa constitue le premier niveau d'introversion de la maison
- La sqifa contribue à garantir le caractère intime de l'espace semi-public du patio, ce lieu où se concrétise la dimension relationnelle et collective de l'habitat à Dellys.



Figure 3-49 : photo d'une sqifa
Source : Manuel de réhabilitation de la casbah de Dellys

- **La galerie :**

- Le rapport entre le patio et le logement n'est jamais direct , ces deux espaces sont filtrés par l'espace intermédiaire de la galerie dont la circulation interne est organisé par les galeries.
- Occupée et partiellement fermée, la galerie conserve cependant le rôle d'espace de transition du fait de ses qualités spatiales et sa relation directe avec le patio, mettant en tension l'espace privé du logement et l'espace collectif du patio.



Figure 3-51 : photo d'une galerie.
Source : le manuel de réhabilitation de la ville de Dellys.

- **Les escaliers :**

- L'évolution du bâti et l'ajout de volume construits à l'intérieur de la parcelle s'accompagne de l'intégration d'éléments de circulation externes permettant de relier le patio avec le deuxième niveau de la galerie.
- Les escaliers externes constituent un élément architectural ayant une forte présence matérielle . Ils sont accolés aux murs et aux corps bâtis, et se présentent non comme des éléments linéaires mais plutôt comme des masses résultant d'une extrusion du mur. Les escaliers permettent de distribuer un ou deux logements.



Figure3-53 : escalier d'une maison de la casbah
source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

- **Le patio :**

- le patio demeure un espace semi public, qui n'est pas urbain mais néanmoins collectif.
- le patio regroupe les logements de différentes familles ; et permet d'articuler de manière isométrique une petite unité de voisinage dense et compacte qui trouve son intimité dans les pièces des logements privés.
- L'espace partagé du patio a une valeur d'usage importante: espace des pratiques domestiques



Figure3-50 : photo d'un patio. Source : le manuel de réhabilitation de la ville de Dellys.

- **Le qbou :**

- Il se présente comme un volume construit qui définit une petite cellule du logement essentiellement dédiée à la femme .
- Le qbou traduit architecturalement la volonté de conserver un environnement domestique introverti sans pour autant renoncer au contact avec l'espace public
- Les qbou constituent en revanche l'élément de perméabilité entre la rue et le logement.



Figure3-52 : qbou d'une maison de la casbah source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

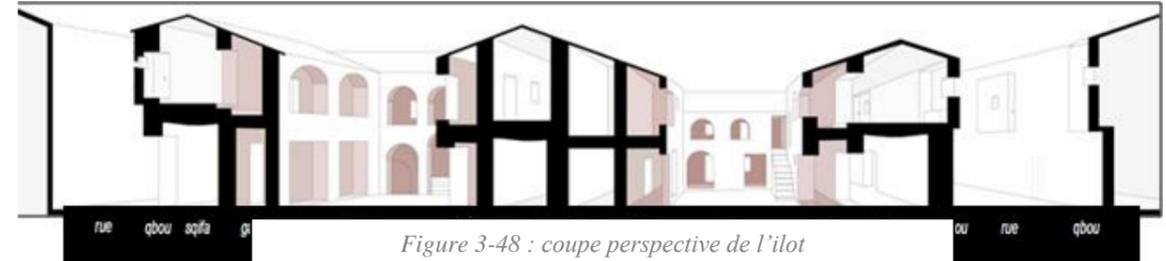


Figure 3-48 : coupe perspective de l'ilot
Source : Manuel de réhabilitation de la casbah de Dellys

2- La typologie et l'architecture de la casbah :

La casbah est caractérisée par une uniformité typologique due au mode de composition et de construction d'unités d'habitat, renvoyant au modèle que l'on pourrait qualifier « entité familiale », articulées autour d'un patio. Ces éléments bâtis s'agrègent afin de former un îlot compact, et les limites de propriété sont clairement définies par l'assemblage de volumes n'entretenant aucun rapport entre eux (façade, communication).

On compte 4 configurations en plan qui illustrent les variantes répétitives du type à patio de la maison traditionnelle de la casbah selon l'occupation de la parcelle par le corps bâti:

- **Type I :** Occupation du corps bâti sur un côté du patio
- **Type II :** Occupation du corps bâti sur deux côtés opposés du patio
- **Type III:** Occupation des corps bâtis sur trois côtés du patio
- **Type IV:** Occupation des corps bâtis sur quatre côtés du patio

⁶¹ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P 48,84

Type I : Occupation du corps bâti sur un côté du patio

Le type à patio est constitué dans sa configuration de base d'un corps bâti occupant un seul côté de la parcelle, probablement le plus favorable du point de vue de l'exposition. On retrouve peu de cas correspondant à cette première configuration typologique.

1- Corps bâti de simple épaisseur :

Cette typologie bâtie donne peu sur la rue, l'ouverture directe sur l'espace public est présente uniquement lorsque la position de la parcelle dans l'îlot et la relation avec la rue le permettent. Les vues et ouvertures principales sont tournées vers le patio intérieur, selon un système de petites ouvertures dans le cas des corps bâtis à simple épaisseur, et à travers les galeries en arcade dans le cas du doublement de l'épaisseur du corps bâti.

2- Corps bâti double épaisseur (cellule de logement+galerie) :

La différence entre les deux types c'est la présence de la galerie qui donne le double épaisseur avec



une autre pièce de R+1 .

Figure 3-57 : une maison de la casbah source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

- 1 - couverture en tuiles canal en terre cuite de fabrication locale
- 2 - mortier de pose - épaisseur 5-7 cm
- 3 - planche - épaisseur 25-30 mm
- 4 - chevron - dimensions 10x10 cm
- 5 - poutre faitière (El Qentass) - dimensions 12x24 cm
- 6 - poutre - dimensions 8x12 cm
- 7 - planche - épaisseur 25-30 mm
- 8 - mur en double parement de pierre - épaisseur 60-80 cm
- 9 - escalier de pierre
- 10 - puits
- 11 - arc de pierres
- 12 - arc en briques cuites pleines
- 13 - linteau en rondin d'olivier
- 14 - Blocs en débord afin d'optimiser le raccord avec les murs de la construction à venir
- 15 - porte d'entrée à double ouvrant en bois
- 16 - seuil en pierre

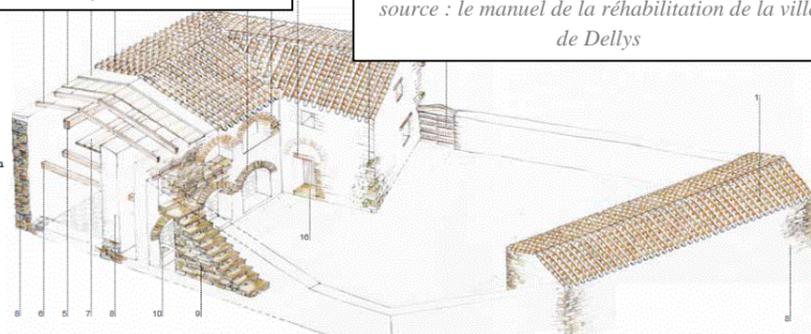


Figure3-58 : Dessin schématique de Type I source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

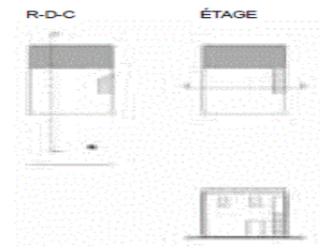


Figure3-54 : plan d'une maison de la casbah typel source : le manuel de la réhabilitation de la ville de



Figure3-55: situation de l'îlot source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

Type II : Occupation du corps bâti sur deux côtés opposés du patio

les corps bâtis sont implantés en miroir vis-à-vis du patio, l'un en face de l'autre, occupant deux côtés opposés de la parcelle. L'accès au logement, devenu plurifamilial, s'effectue toujours par un des corps bâtis, passant par l'espace tampon qu'est la sqifa, et jamais directement par la cour.

Variante 1: Dans ce cas, en effet, la forme de la parcelle, longue et étroite, ne permet pas à la maison de se développer sur les quatre côtés. Elle permet en revanche d'accueillir un patio central occupant la largeur du côté le plus court de la parcelle afin d'articuler la distribution de la maison sur les deux côtés opposés où sont implantés les corps bâtis.



Maison 292 ilot 66

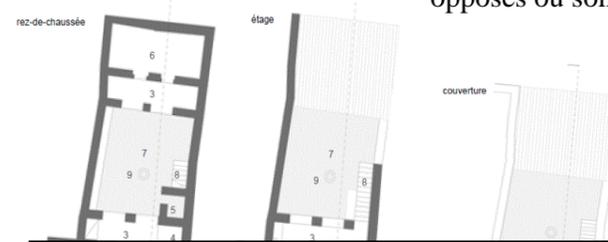


Figure3-59 : plan d'une maison de la casbah source : le manuel de la réhabilitation de la ville de

- 1 - couverture en tuiles canal en terre cuite de fabrication locale
- 2 - mortier de pose - épaisseur 5-7 cm
- 3 - réseaux - épaisseur 25-30 mm
- 4 - tronc courbé en olivier - diamètre 15-25 cm
- 5 - poutre faitière (dite El Qentass) - diamètre 15-20 cm
- 6 - chevron - dimensions 12x12 cm
- 7 - corniche en blocs de pierre
- 8 - arc en blocs de pierre
- 9 - pavés en carrelage de briques carrées - dimensions 15x15x3 cm
- 10 - terre compactée - épaisseur 20-25 cm
- 11 - pierres - épaisseur 5-10 cm
- 12 - branchage - diamètre 5-7cm
- 13 - rondins et troncs d'olivier - diamètre 15-25 cm
- 14 - mur en double parement de pierre - épaisseur 60-120 cm
- 15 - linteau en rondin d'olivier
- 16 - porte d'entrée à double ouvrant en bois
- 17 - seuil en pierre
- 18 - arc en briques cuites pleines
- 19 - escalier en blocs de pierre
- 20 - puits

Variante 2: le second cas correspond à la disposition Du corps bâtis selon une configuration en « L ». quand la forme de la parcelle est plus régulière (proche d'un carré),

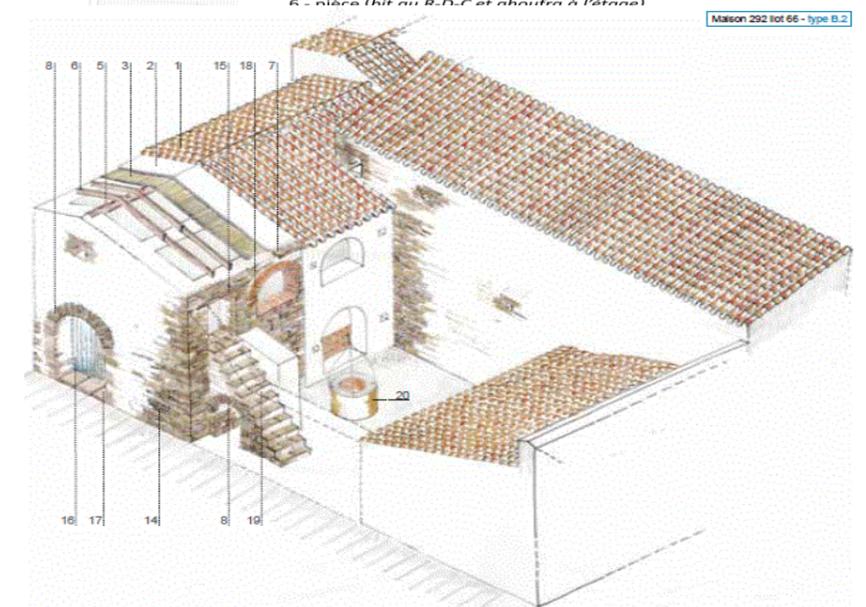


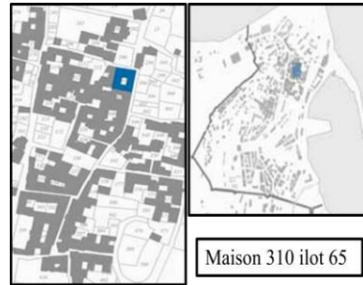
Figure3-60 : Dessin schématique de Type II source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

Type III: Occupation des corps bâtis sur trois côtés du patio

Consistant à occuper la parcelle sur trois côtés. Cette configuration est déclinée en deux variantes, selon la position qu'occupe l'escalier.

Variante 1: Dans la première, la parcelle est occupée de manière à libérer le quatrième côté sur lequel vient s'appuyer l'escalier symétriquement.

Variante 2: Dans la seconde variante, l'implantation volumétrique reste identique mais la disposition des escaliers n'apparaît pas aussi claire et définie que dans le cas précédent : plusieurs escaliers droit, en « L » et en « U » sont disposés de manière non programmée mais fonctionnelle afin d'atteindre les niveaux supérieurs.



Maison 310 ilot 65

à



Figure3-61: Plan d'une maison de la casbah type II source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys



Figure3-62 : la galerie dans une maison source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

- Il en résulte une maison quasi impénétrable depuis l'extérieur, et, au contraire, extrêmement ouverte vers le patio, à l'intérieur, dont la parcelle est occupée entièrement sur tout son périmètre.
- Sur trois côtés s'installent les pièces des différents logements, dont la relation avec le patio est filtrée par une galerie étroite ; sur le côté opposé à celui de la sqifa d'entrée
- les escaliers permettant d'accéder aux logements du premier étage sont installés selon un plan symétrique dans l'espace de la galerie.

- 1- couverture en tuiles canal en terre cuite de fabrication locale
- 2- mortier de pose - épaisseur 5-7 cm
- 3- planche - épaisseur 25-30 mm
- 4- tronc courbé en olivier - diamètre 15-25 cm
- 5- poutre faîtière (dite El Qentass) en rondin - diamètre 20 cm
- 6- chevron - dimensions 12x12 cm
- 7- corniche décorative en briques cuites pleines
- 8- pavés en carrelage de briques carrées - dimensions 15x15x3 cm
- 9- terre compactée - épaisseur 20-25 cm
- 10- pierres - épaisseur 5-10 cm
- 11- branchage - diamètre 5-7cm
- 12- rondins d'olivier du qbou
- 13- rondins et troncs d'olivier - diamètre 15-25 cm
- 14- mur en double parement de pierre - épaisseur 60-80 cm
- 15- linteau en rondin d'olivier
- 16- porte d'entrée à double ouvrant en bois
- 17- seuil en pierre
- 18- arc en briques cuites pleines
- 19- chapiteau en pierre
- 20- mur en briques cuites pleines
- 21- garde-corps en fer
- 22- colonne en pierre
- 23- corniche avec une double rangée de briques pleines séparées par une rangée de tuiles

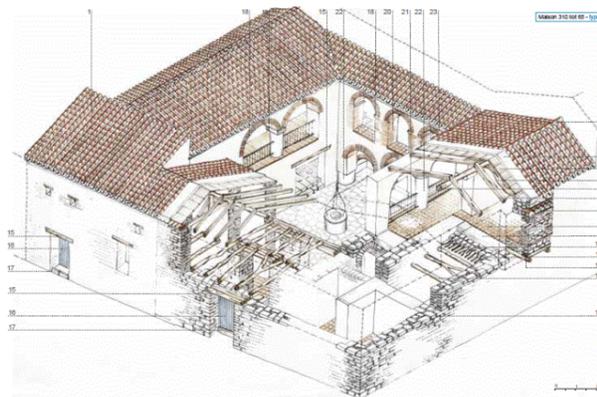


Figure3-63 : Dessin schématique de Type III source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

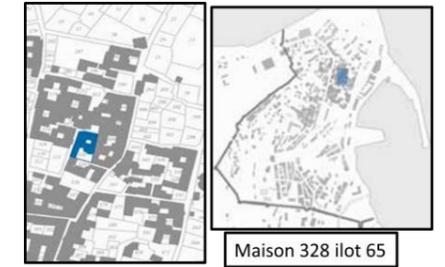
Type IV: Occupation des corps bâtis sur quatre côtés du patio

Sur les quatre côtés de la parcelle ; il s'agit de la configuration correspondant à la majeure saturation permise par les dimensions et les proportions de la parcelle.

Les escaliers à l'intérieur de la cour permettent d'accéder

aux différents logements ou espaces de nuit des logements se développant sur deux niveaux. La maison est constituée d'un système de circulation interne organisé par les galeries à deux niveaux. Bien que celles-ci soient souvent partiellement

occupées ou fermées, elles définissent le périmètre du patio. Les deux escaliers permettent de rejoindre le premier étage de toutes parts.



Maison 328 ilot 65



Figure3-64: Plan d'une maison de la casbah type IV source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

- 1- couverture en tuiles canal en terre cuite de fabrication locale
- 2- mortier de pose - épaisseur 5-7 cm
- 3- planche - épaisseur 25-30 mm
- 4- poutre transversale - dimensions 10x20 cm
- 5- poutre faîtière (dite El Qentass) carrée - dimensions 15x15 cm

- 6- chevron - dimensions 12x12 cm
- 7- corniche en blocs de pierre
- 8- corniche décorative en briques cuites pleines
- 9- pavés en carrelage de briques carrées - dimensions 15x15x3 cm
- 10- terre compactée - épaisseur 20-25 cm
- 11- pierres - épaisseur 5-10 cm



- 12- rondins d'olivier du qbou
- 13- rondins et troncs d'olivier - diamètre 15-25 cm
- 14- mur en double parement de pierre - épaisseur 60-120 cm
- 15- linteau en rondin d'olivier
- 16- porte d'entrée à double ouvrant en bois
- 17- arc en briques cuites pleines
- 18- colonne en briques cuites pleines
- 19- corniche avec une triple rangée de briques pleines
- 20- tronc courbé en olivier - diamètre 15-25 cm
- 21- mur en double parement de pierre - épaisseur 60-120 cm
- 22- linteau en rondin d'olivier
- 23- porte d'entrée à double ouvrant en bois

Figure3-65: Dessin schématique de Type IV source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

Au niveau de la ville européenne (colonial) :

La Ville Européenne s'organise selon un ordonnancement constitué d'un réseau quadrillé adapté à la topographie locale, et prévoyait également un percement rectiligne important au niveau de la voie principale de la casbah.

Type I:La construction de la ville nouvelle avec ses règles et son tissu urbain

Le profil typologique choisi reflète essentiellement la volonté d’uniformiser le caractère résidentiel de la nouvelle partie de la ville, recourant à un modèle de maison en ligne construite sur deux niveaux.



Figure 3-66 : maison coloniale Source : le manuel de réhabilitation de la ville de

- 1- La maison dispose de deux façades opposées, l’une sur la rue et l’autre sur l’arrière, généralement à proximité d’une petite cour. La séquence urbaine qui en résulte est très simple, et due à la succession **rue-maison-cour** qui se répète de manière symétrique le long de la limite arrière.
- 2- Les maisons de la ville coloniale sont composées de volumes compacts (en maçonnerie) selon un plan de forme presque carrée
- 3- elle est extrovertie, participe activement à la vie collective sur la rue à travers système de façades et les activités, elle a un rapport direct avec l’espace public
- 4- la cour joue en effet le rôle d’espace de services, et garantit l’aération des logements.
- 5- Les ouvertures en façade sont donc alignées et se développent de manière plutôt verticale

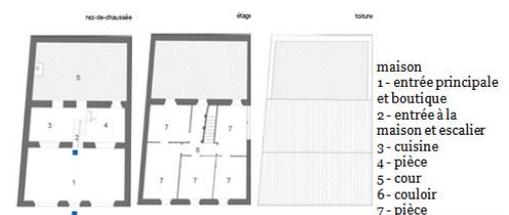


Figure 3-67 : plan d’une maison coloniale Source : le manuel de réhabilitation de la

Cette maison coloniale correspond parfaitement au type bâti défini pour la création de la ville nouvelle.

- Il s’agit en effet d’une maison en bande installée sur une parcelle mono-orientée dont le corps bâti est disposé en avant de la parcelle,

occupant toute la largeur de cette dernière. Le volume se développe sur deux niveaux et sur une double épaisseur selon un plan et une façade symétriques.

- En rez-de-chaussée sont installés un premier grand espace, de fonction commerciale, , puis deux petites pièces sur l’arrière et l’escalier disposé selon l’axe symétrique qui conduit au premier niveau et à la cour.

- 1 - couverture en tuiles de Marseille en terre cuite
- 2 - linteaux - dimensions 4x4 cm
- 3 - chevrons - dimensions 5x8 cm
- 4 - poutre faîtière en bois - dimensions 8x16 cm
- 5 - pannes en bois - diamètre 15-20 cm
- 6 - chantignolle en bois
- 7 - arbalétrier en bois - dimensions 8x16 cm
- 8 - double entrait en bois - dimensions 8x16 cm
- 9 - entrait en bois - dimensions 8x16 cm
- 10 - arbalétrier diagonal - dimensions 8x8 cm
- 11 - poinçon vertical - dimensions 8x32 cm
- 12 - poutre - dimensions 16-24 cm
- 13 - solives - dimensions 8x8 cm
- 14 - plaque de contreplafond - épaisseur 2 cm
- 15 - couronnement composé d’une triple rangée de briques pleines
- 16 - corniche saillante en tuiles
- 17 - mur en double parement de pierre - épaisseur 60 cm
- 18 - linteau en blocs de pierre
- 19 - arc en blocs de pierre
- 20 - plancher en poutrelles métalliques et voûtains de briques pleines
- 21 - dalle de chaux
- 22 - revêtement de sol en dalles carrées de ciment
- 23 - châssis externe de jalousie en bois
- 24 - châssis interne en bois
- 25 - porte d’entrée à double ouvrant en bois
- 26 - seuil en pierre

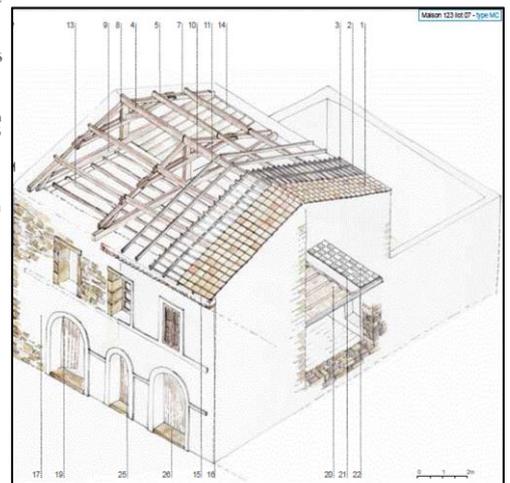


Figure 3-68 : Dessin schématique de Type I(ville coloniale) source : le manuel de la réhabilitation de la ville de Dellys

- Le premier étage est composé de cinq pièces séparées, d'un couloir et de l'arrivée de l'escalier.

- système structurel: mur-porteur

Type II: La démolition des maisons historiques le long de la voie principale de la casbah afin d'obtenir l'espace nécessaire à la construction de la nouvelles route nationale



24, impliquant la redéfinition du bâti sur les deux côtés de la route :

L'idée que la route nationale devait constituer le nouveau centre de la ville, le lieu de concentration des commerces, a impliqué une séparation fonctionnelle claire entre les différents niveaux des bâtiments : au rez-de chaussée, on retrouve les espaces des activités commerciales, les magasins, les boutiques des artisans, tandis que c'est au premier étage que sont réellement installés les logements



Figure3-69: maison colonial sur la RN24
source : le manuel de réhabilitation de la

Les maisons de l'alignement de la rue principale ont des volumes allongés le long de la rue et sont en partie adossées au terrain.

Les maisons coloniales ne partagent aucun élément typologique avec celles de la casbah. Elles constituent au contraire son opposé du point de vue des modes d'habiter.

Au niveau de quartier de la marine :

Le quartier compte 25 bâtiments, la grande majorité à usage résidentiel, dans un état de conservation assez précaire, mais également 4 équipements (bureaux de Douanes, inspection de pêche, inspection des travaux publics et brigade de police des frontières). Les activités qui se trouvent dans le quartier sont toutes dédiées au commerce et il est à noter que ces commerces se maintiennent juste dans l'espoir de voir



Figure3-70 : vue sur le quartier portuaire
source : prise par l les auteurs



Figure 3-71: maison des pêcheurs



Figure 3-72: La douane
Source : prise par les auteurs

l'activité du port reprendre. La réhabilitation de l'ensemble des habitations et la reconstruction des bâtisses effondrées est nécessaire.⁶²

Les îlots proches de la zone portuaire et ceux étant situés dans la partie haute de la ville nouvelle sont conçus avec une architecture française, du point de vue typologique (un bâti allongé avec une toiture en tuiles et des façades plates et rythmés).

III.4.2 .2 Synthèse :

Sur le plan urbain :	Sur le plan architectural :
<p>1- La casbah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La maison traditionnelle de la Casbah de Dellys représente la traduction concrète d'un mode d'habiter introverti à usage résidentiel. • Absence d'animation; les rapports avec les espaces collectifs de la société sont extrêmement contrôlés et privilégiée d'un caractère clos • l'Ensemble d'habitations de la Casbah témoignant de la cohérence et de l'unité nécessaires à la formation d'une architecture et de tissu de grande qualité 	<p>1- La casbah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les maisons de la Casbah de Dellys représentent l'un des rares exemples en Algérie de typologie antique encore en usage dans un milieu urbain. Elles sont réalisées exclusivement avec des matériaux locaux, naturels. • La maison de Dellys se présente certes comme un microcosme impénétrable, mais elle est également dédiée à un usage collectif à travers le patio qui constitue réellement le cœur de l'habitat.
<p>2- la ville européenne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La maison coloniale est extrovertie, participe activement à la vie collective sur la rue à travers le système de façades et les activités, elle a un rapport direct avec l'espace public. • La ville européenne, contrairement à la Casbah, est bien animée. En plus de 	<p>2- La ville européenne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La construction de la ville coloniale introduit en effet à Dellys des solutions propres aux savoir-faire de l'ingénierie française du 19^{ème} siècle Les maisons coloniales, bien que porteuses d'un certain niveau d'innovation technologique par rapport à la culture

⁶² Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012, P32

<p>l'habitat, on y trouve une multitude de biens et de services</p>	<p>constructive locale</p> <ul style="list-style-type: none"> • La maison coloniale est ouverte sur la société et sa cour joue en effet le rôle d'espace de services, et garantit l'aération des logements dont la composition typologique a été pensée pour assurer la salubrité des espaces de vie.
---	--

4.3.2 Bilan et diagnostic :

Cette analyse urbaine nous a permis d'évaluer les manques dont la ville souffre actuellement, ainsi les potentialités dont elle bénéficie.

<u>Les problèmes :</u>	<u>Les potentialités :</u>
<ul style="list-style-type: none"> - La morphologie de terrain (un site très accidenté) représente le facteur n°1 de détachement de la ville avec son port. - Les équipements dégradés de port présentent un obstacle de liaison entre la ville et le port : <ul style="list-style-type: none"> • La gare ferroviaire, aujourd'hui occupée en tant que caserne militaire des gardes cote. • Le bâtiment de sport nautique, de facture architecturale rationaliste remarquable, occupé aussi les gardes cote. Il se trouve actuellement dans un état de dégradation avancé. • L'abattoir communal, une activité considérée peu pertinence pour ce lieu. • La conserverie de poisson, une usine qui employait des centaines d'employés, 	<p><u>-Valeurs paysagers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • des ressources florales et fauniques maritimes et forestières. • Le site dégagé des cimetières que délimitent les hautes falaises surplombant la mer. • une très belle plage E'rmila juste à coté de port de pêche d'une vocation touristique et de détente, malheureusement délaissée. • Une promenade en balcon longeant le front de mer au dessus du port qui offre un large panorama et le moyen d'observer les activités des pêcheurs à terre et sur la cote. Alors la ville assez ouvertes, offre des panoramas remarquables. <p><u>-Valeurs architecturales et urbaines :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • la modestie de son architecture.

<p>aujourd'hui à l'abandon.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'école de pêche, à l'origine école primaire pour les habitants de la casbah. • D'autres équipements tell que la caserne, la douane et la police des frontières. - Le long et le haut mur de soutènement, séparant le port de la vieille ville, (se trouve dans un mauvais état de conservation) provoque la rupture entre la ville et le port. - L'accessibilité au port est très difficile à cause de la morphologie du terrain (un seul accès très accidenté). - Le parcours littoral a perdu sa vocation. - Un manque remarquable des espaces verts et de loisir dans les deux tissus (traditionnel et colonial). - Un tissu dense à usage résidentiel (la casbah),e t sa dégradation est due essentiellement à l'abandon des propriétaires. - Un patrimoine architectural fortement dégradé et abandonné. - Un manque immense des équipements de loisirs et d'attractions. - L'absence de planning de restauration et de conservation permanente. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'harmonie architecturale garante de l'esthétique et source de référence tangible à toutes les opérations urbaines. • Des percés visuelles de la casbah vers la mer et d'autres donnant sur le port. • Les maisons de la casbah de Dellys représentant l'un des rares exemples en Algérie de typologie antique encore en usage dans un milieu urbain. <p><u>-Valeurs sociales et artisanales :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La région se distingue également par un artisanat de gout, telle que la fabrication d'instruments de musiques, les traditionnelles embarcations maritimes, ainsi que le gout assez prononcé pour la réalisation de maquettes de plusieurs type de bateaux (anciens et nouveaux). • Le patrimoine immatériel : les habitants sont fiers de leur ville, le gout pour la musique (à chaque maison il y'avais un musicien) .
---	---

5.3.4 Synthèse général :

Après avoir analysé les différentes échelles du centre historique de Dellys (typologique et urbaine), nous avons pu faire ressortir les problèmes et les potentialités remarqués, et cela pour une intervention plus cohérent et homogène dans son contexte formel et fonctionnel.

En vue de revaloriser le centre historique de Dellys par la relation ville-port et renforcer la vocation touristique, il est nécessaire d'appliquer cette alternative de projet urbain (la requalification de quartier portuaire, aménager le port, créer un port de plaisance, créer une structure d'accueil, réhabiliter la casbah,.....) ; et pour cela on a appliqué une série d'actions ayant pour objet de :

- Relier la ville à son port.
- Assurer l'accessibilité à la ville ainsi que son port par le renforcement de son réseau mécanique.
- Renforcer la vocation touristique par la création d'une structure d'accueil et une série d'équipements qui répondent aux besoins de la ville.
- Améliorer le cadre de vie ainsi que la cadre bâti par l'aménagement des espaces verts et de loisir et la reconversion des bâtiments qui ont une valeur architecturale et historique.
- Mettre en valeur le centre historique.
- Créer une attractivité pour la ville par l'introduction de nouvelles fonctions
- Créer une façade maritime plus homogène et cohérente.

Le but de notre intervention est de requalifier le quartier portuaire du centre historique de Dellys par la recomposition de ce quartier dans le but de revitaliser ses espaces laissés à l'abandon tout en appliquant une série d'opérations (la réhabilitation de la casbah, l'aménagement des espaces publics l'amélioration des services administratifs et touristiques,..).

III.5 L'INTERVENTION URBAINE :

5.1 Schéma de structure

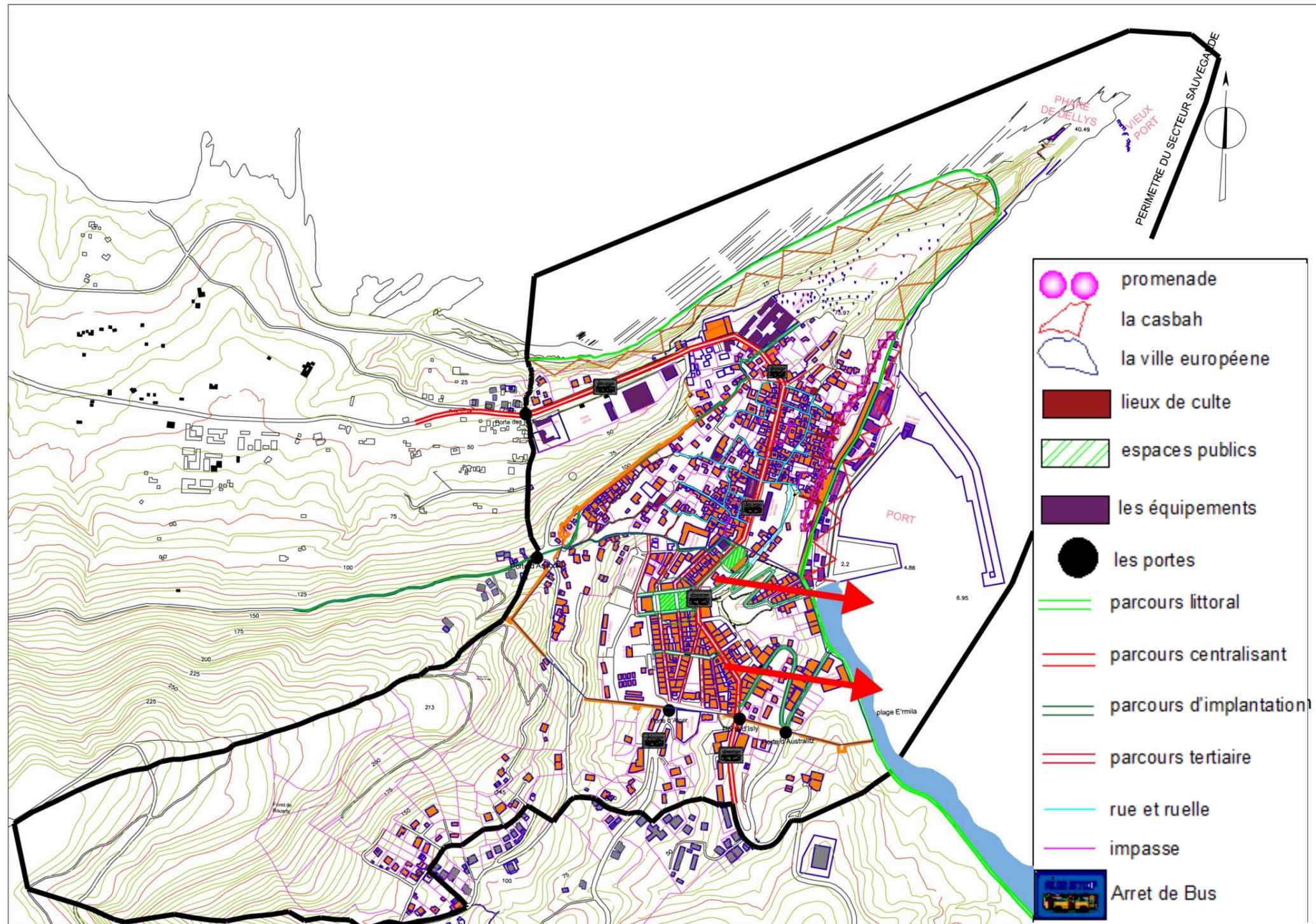


Figure 3-73: schéma de structure

5.2 Schéma d'aménagement :

Les orientations de notre intervention :

- Le réaménagement de port de pêche.
- La création d'un deuxième bassin pour la plaisance et le transport maritime
- La création d'une station balnéaire pour renforcer la vocation touristique afin de rendre au centre historique sa valeur.
- La réhabilitation de l'ancien tissu traditionnel (la casbah).
- La création des balcons en deuxième position que la promenade existante a la casbah.
- La récupération de parcours littoral (l'Ex RN24) pour rendre le port plus accessible et le redynamiser.
- La reconversion des bâtiments d'une valeur patrimonial (le phare, la douane)
- La restauration de l'hôtel Beau Rivage.
- (élargissement de la plage E'rmila et la création d'une sablette).
- L'élargissement de l'ancien port de pêche et la démolition des équipements qui l'accompagne.
- La création de la coulée verte descend jusqu'au port en gradin (relie la ville a son port)
- Le réaménagement des espaces public existant et la création d'autres jardins à l'intérieur de ville.
- La projection d'une série d'équipements qui répond au besoins de la ville (médiathèque, un centre multifonctionnelle, ..)

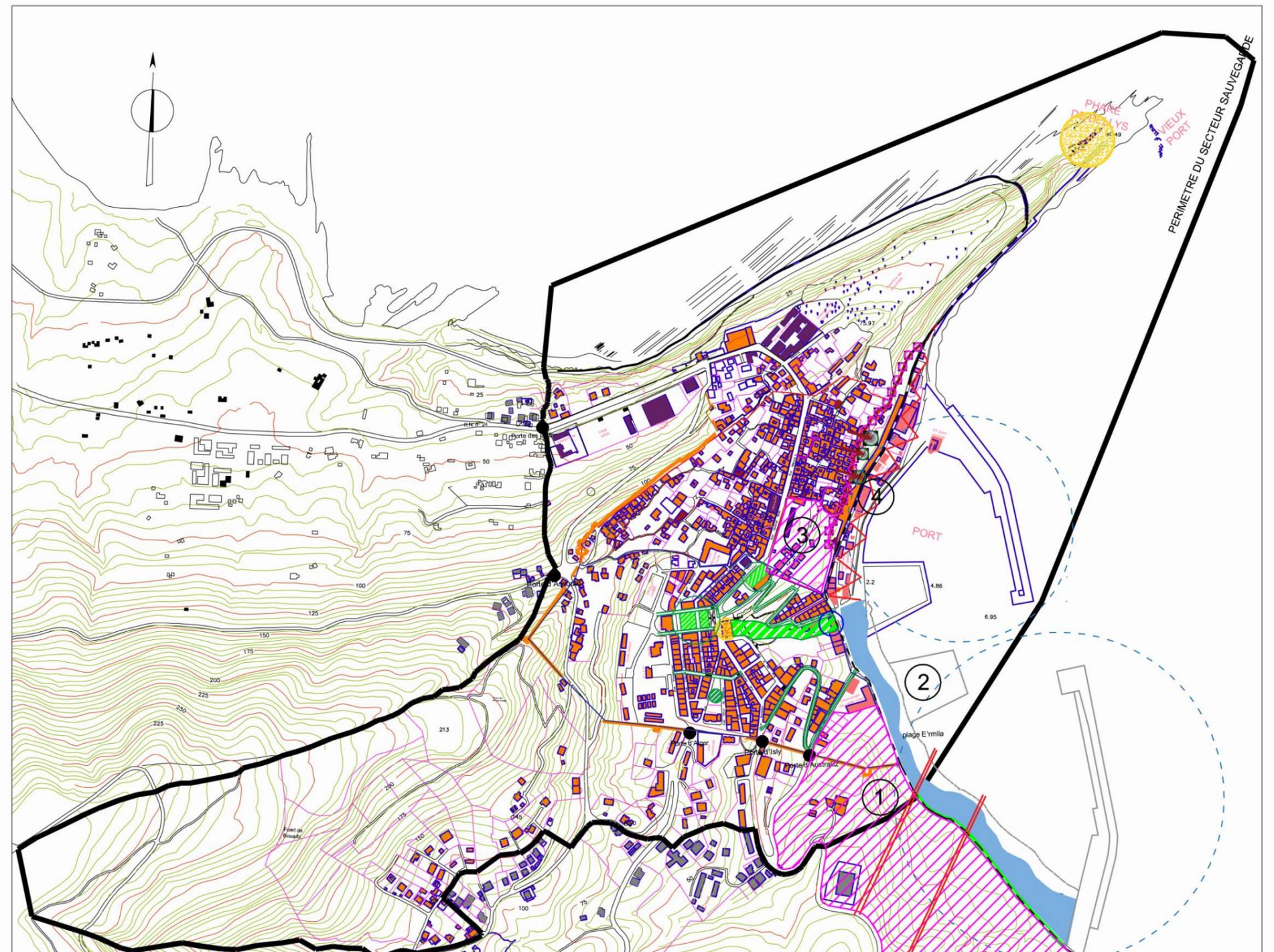
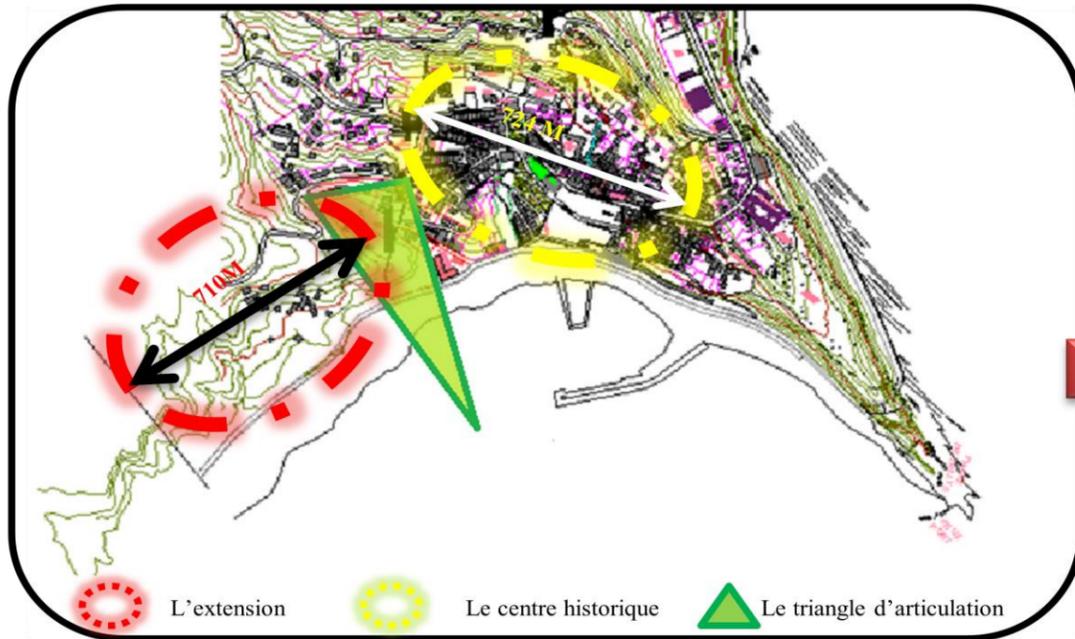
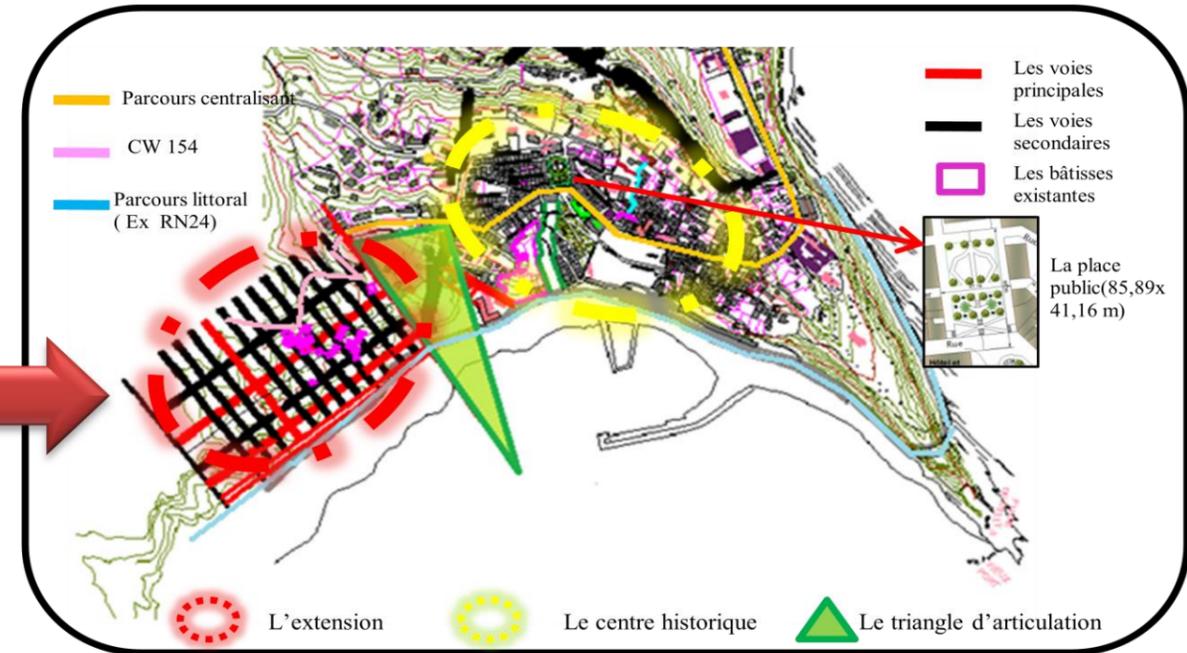


Figure 3-74 : schéma d'aménagement

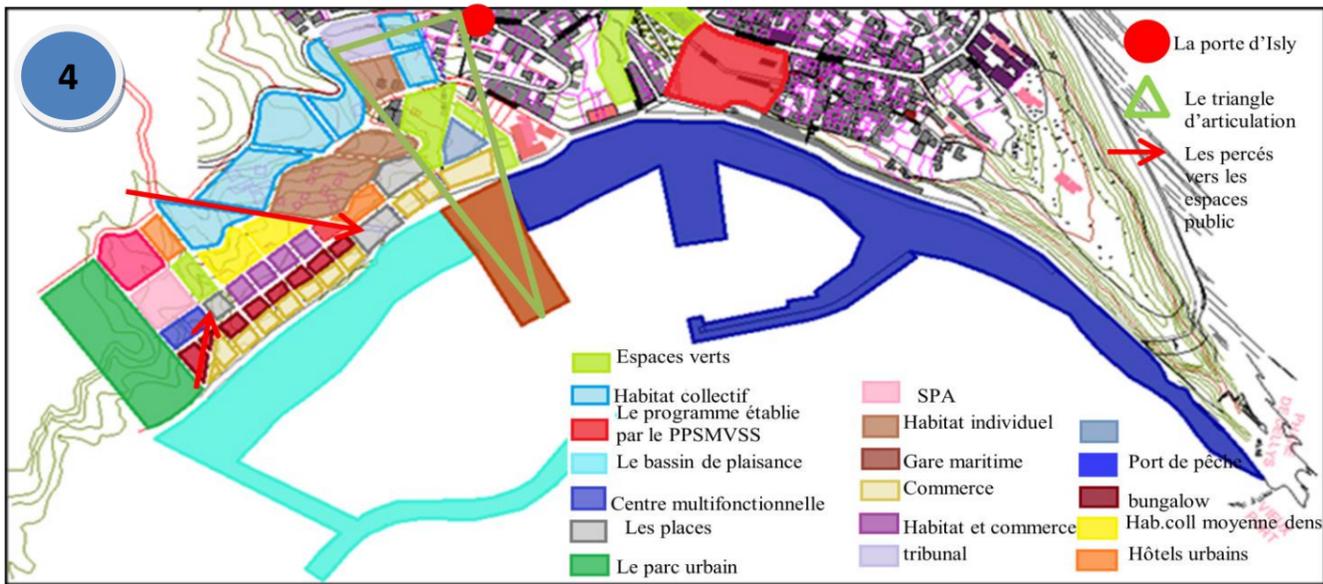
5.3.la genèse de l'intervention urbaine :



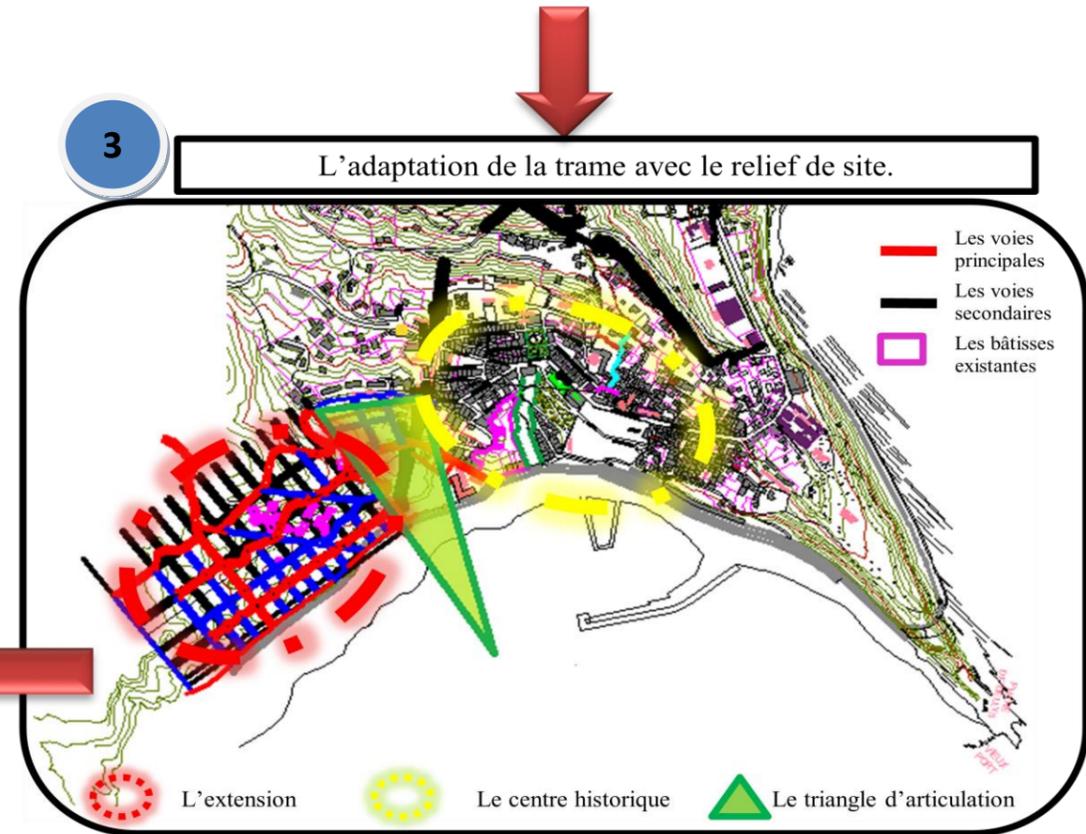
1 Le dédoublement de la ville se fait à travers le triangle d'articulation



2 L'intégration des parcours territoriaux existants ainsi que les nœuds importants, il s'agit de :
 • Nœud d'intersection de la RN°24 avec le chemin de wilaya N°154.
 • Le prolongement du parcours d'implantation (Rue Ben Badis).
 • La consolidation des parcours existants.



La création de nouvelles fonctions urbaines: pour faciliter les flux entre le centre ville et le front de mer, et pour cela on a projeté un programme, il s'agit de:
 - Une structure d'accueil touristique et un SPA.
 - Un deuxième bassin dédié au plaisir et une zone de vocation tertiaire et de loisirs.
 - L'offre des lieux publics et des espaces verts de qualité (parc, jardins et places)
 - La densification des tissus urbains existants (habitat collectif et individuelle)



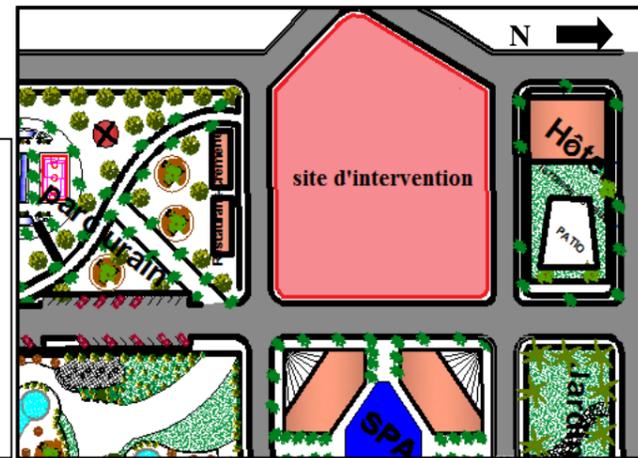
3 L'adaptation de la trame avec le relief de site.

5.6. La genèse de projet d'architecture :

Caractéristiques de projet :

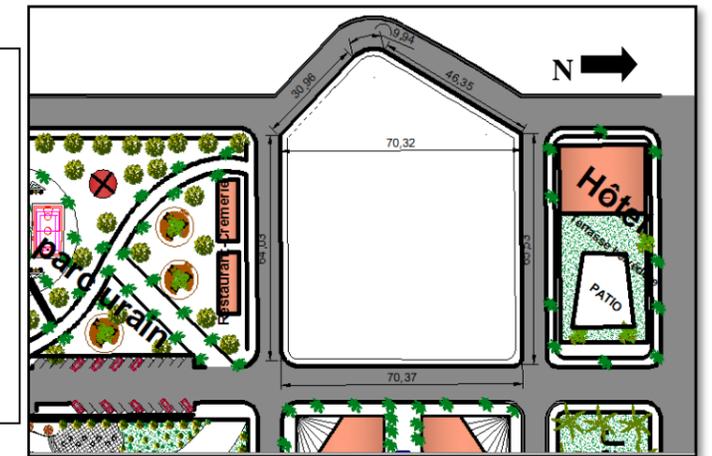
Notre site d'intervention se situe sur l'extrémité sud de notre aire d'intervention, il est limité :

- Au nord par le chemin de wilaya (CW154).
- Au sud par le SPA.
- A l'Est par un hôtel urbain.
- A l'Ouest par le parc urbain.



La forme de l'assiette est rectangulaire arrondis à la partie haute d'une surface de 5528,79 m²

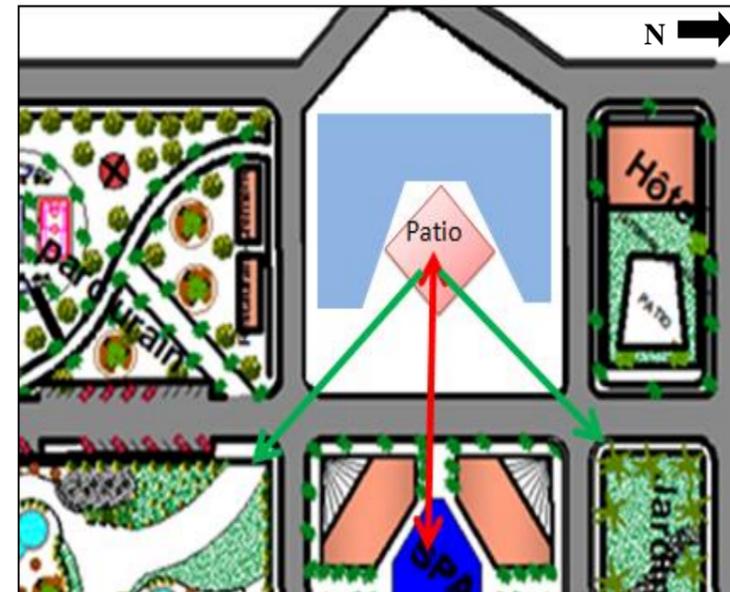
il est accessible par le chemin de wilaya ce que facilitera l'accès au public, de plus le projet aura une vue dégagée sur la mer ainsi que sur le parc urbain.



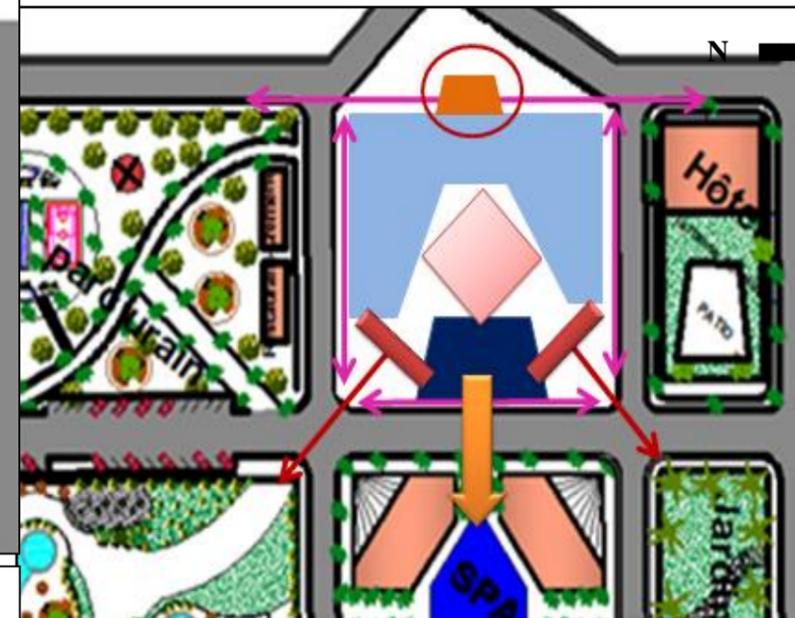
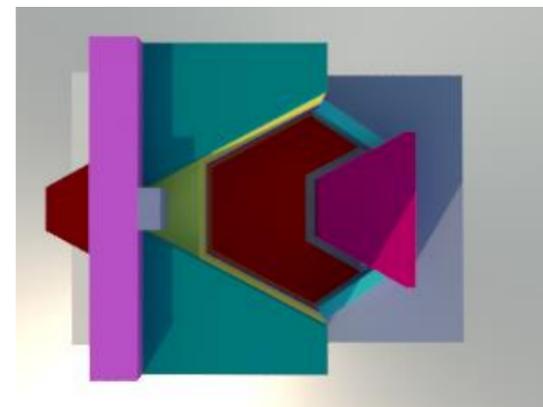
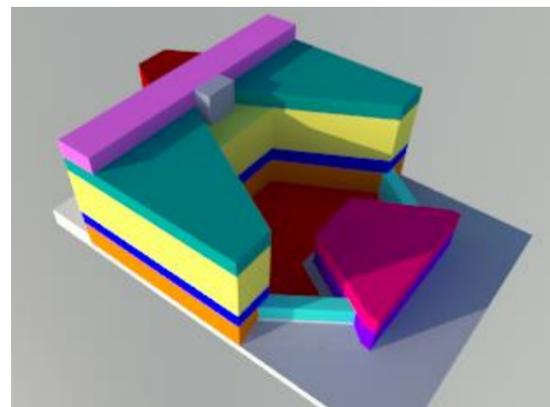
Deux axes virtuelles se croisent au milieu de site l'un donne sur la mer l'autre donne sur le jardin et le parc urbain.



A l'intersection des deux axes on prévoit le patio central.



Pour la forme du projet on s'est basé sur une forme relativement simple qui est le carré inspiré de la typologie des maisons de la casbah et du système de module damier introduit par les colons avec une inclinaison pour que les suites et les chambres donnent sur la mer.



Les concepts de projets

1-L'alignement : Le projet doit être bien aligné avec la voirie pour garder l'aspect de la façade urbain afin de rétablir les liens avec le centre historique.

2-L'orientation : le volume de projet est orienté vers des vues paysagères (la mer, le parc urbain et le jardin public).

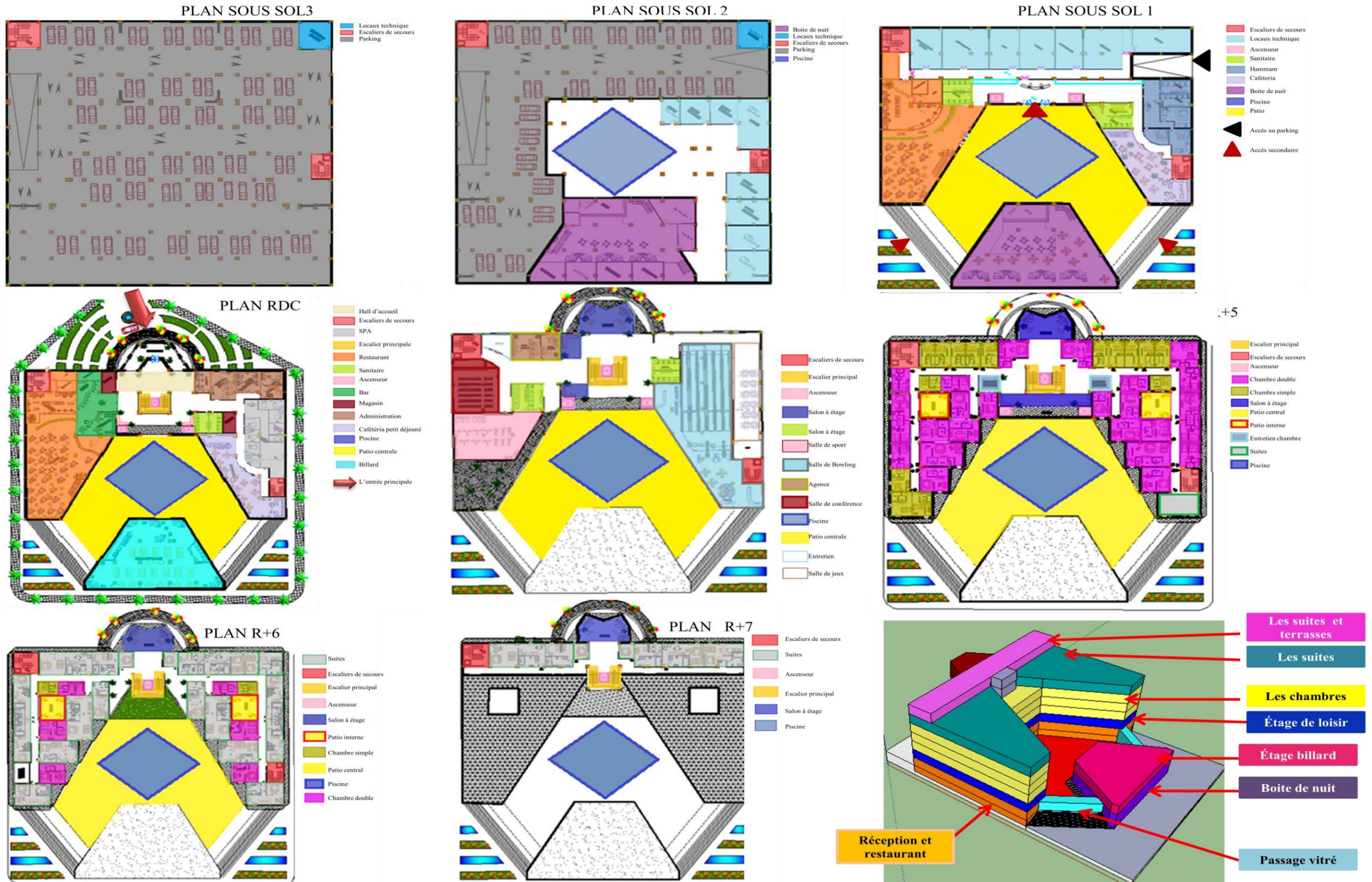
3-Le champ visuel : on a opté pour une inclinaison de volume pour avoir une vue directe sur la mer (chambre ouverte sur la mer)

4-L'identité : le projet doit refléter la société et la ville et pour cela on a intégré la typologie de la casbah et on a utilisé quelques éléments de transition (patio et galerie)

5-L'articulation : les deux volumes (hôtel et la boîte de nuit) sont articulés avec deux passages vitrés et des escaliers urbains pour permettre au visiteur d'accéder au patio de l'hôtel et ce qui rend le projet très explicite.

6-L'élément d'appel : on a ajouté un volume de forme trapézoïdale comme un élément d'appel pour l'entrée principale.

Affectation de programme : (le détail de programme voir l'annexe)



CONCLUSION GENERALE

Bien que la conception d'un projet urbain ou d'un projet architectural ne peut jamais être conclue car la ville est en mutation, nous avons tenté à travers notre intervention de répondre à notre problématique à la lumière des objectifs de l'option.

L'ensemble urbain est effectivement fait d'une agglomération de quartiers ayant tous une origine datée dans l'histoire, des plus anciens aux plus récents. La composition urbaine ne vise pas un objet fini; car la ville change au fil du temps elle s'étend, s'agrandit, se transforme, et se dédouble ce s'qu'il fait perdre son caractère, de ce fait la problématique des centres historiques en Algérie consiste à une crise identitaire voire une absence de caractère singulier, en plus que ça elles présentent un patrimoine urbain et architectural fortement dégradé dans l'ensemble, en ignorance des textes règlementaires qui les prennent en charge d'une part et d'autre part, en absence des actions urbaines spécifiques qui pourrons rehausser l'image de ces centres , et comme conséquence à cet état leur dépeuplement et délaissement.

En raison de la valeur particulière des restes de leur passé, de leur caractère historique d'ensemble, de leur rareté, de leur singularité, et de leur potentiel à favoriser le développement économique et social, les centres historiques nécessitent une attention spéciale et méritent d'être sauvegardés.

A travers notre travail nous avons focalisé notre recherche sur les centres historiques abritaient la bande côtière de l'Algérie à l'image de Dellys, Ténès, Cherchell, qui se détachent de leurs zones ou quartiers portuaires pour diverses raisons, cette rupture entre la ville et le port constitue la problématique spécifique de ce mémoire.

Dellys est à l'image des villes portuaires anciennes en Algérie , marquée par ce détachement entre le centre historique et son quartier portuaire, ce dernier constitue initialement un port de pêche avec une vocation de plaisance était un espace non fréquenté par la population en raison de son enclavement due essentiellement à la nature très accidenté du site ce qui a engendrer un manque des voies mécaniques menant vers le port d'une part, et la présence d'une zone militaire d'autre part (un seul accès surveillé).

Entre Dellys et la mer, l'histoire ne finit pas. La mer a toujours joué un rôle important dans la vie de la ville, depuis qu'elle a permis au phéniciens d'atteindre ces côtes et de nouer des relations commerciales avec ses habitants à ce jour. Mais de nos jours, le centre historique de Dellys n'est plus adapté pour jouer le rôle de centre d'agglomération. La présence de l'eau

représente l'un des forts potentiels. Il est un facteur d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité. Cela devient un élément attractif de la composition et donne une nouvelle image à la ville.

Et dans ce sens, notre objectif principal à travers ce travail était de créer une relation entre la ville et la mer, voire réconcilier le centre historique avec son port, pour cela on a opté pour une opération de recomposition urbaine dont le but est de requalifier le quartier portuaire à travers une meilleure intégration physique et fonctionnelle du port dans le tissu urbain et la valorisation des espaces à proximité du port, et cela peut se faire qu'avec l'élaboration d'un véritable projet global d'un point de vue économique, environnemental, social et touristique (services, commerces, offre touristique, gestion des flux et cheminements, stationnement...) qui prend en charge les caractéristiques physiques et historiques du site et les nouvelles opportunités identifiées.

Notre intervention consiste dans la requalification du quartier portuaire du centre historique de Dellys, avec la proposition d'un projet urbain qui aura pour but de donner un nouvel élan ainsi qu'une nouvelle image à la façade maritime ; en proposant d'accueillir de nouvelles fonctions ainsi que de revitaliser les activités déjà existantes dont le but est de retisser le lien entre le centre historique et le port et de renforcer l'aspect touristique de la ville. Pour cela, une programmation riche et mixte était proposée, afin de répondre aux besoins ainsi qu'aux exigences du moment en matière d'aménagements urbains.

La requalification de l'espace portuaire du centre historique était importante. Il fallait faire de ce lieu, un nouvel espace attractif. Les nouveaux aménagements près du front de mer sont une façon d'améliorer l'image et l'attractivité de la ville ; et dans ce contexte, on peut parler des quartiers portuaires des centres anciens comme des zones ou des espaces d'attractivité et de nouveaux lieux de vie, toutes en gardant leurs aspects historiques et leur mémoire portuaire.

A travers ce mémoire, nous nous sommes intéressés à l'intervention dans le centre historique de la ville de Dellys en assurant l'articulation entre le centre historique et son port de pêche en interprétant notre intervention dans un plan d'aménagement contenant un programme diversifiés. La requalification du quartier portuaire en ce milieu historique a pris en charge les valeurs patrimonial, historique et naturel du site tout en respectant les orientations des instruments d'urbanisme, et le PDAU de la ville de Dellys, et le PPSMVSS de la vieille ville de Dellys.

Notre intervention a été pour but de relier le centre historique de Dellys avec son port dans le cadre de sa revalorisation, d'autres perspectives d'intervention peuvent être traitées dans le même cadre en reliant le centre historique y compris le port à ses périphéries du côté Est et Ouest de la ville.

Table des figures :

Figure 1.1 : Le Périmètre Du Secteur Sauvegardé De La Vieille Ville De Delly	10
Figure 2.1 : Classification Des Villes Portuaires Selon La Réticularité Maritime Et La Centralité Urbain.....	20
Figure 2-2 : la façade maritime de Port Menton.....	31
Figure 2-3 : la sablette de la ville de Menton	31
Figure 2-4 : Coupe sur Projet Menton.....	31
Figure 2-5 : Situation de la ville Tanger.....	32
Figure 2-6: Ancien port Tanger.....	32
Figure 2-7 : plan d'aménagement de port Tanger.....	32
Figure 2-8 : vu 3D port Tanger.....	32
Figure 2-9 : vu aérienne port de saint Tropez.....	33
Figure 2-10 : plan d'aménagement port de saint Tropez.....	34
Figure 3-1: La Situation De La Ville De Dellys.....	36
Figure 3-2: la carte des sous secteurs.....	36
Figure3-3 : la Carte de territoire Phase 01 de cycle I	38
Figure3-4 : La carte de territoire Phase 02 cycle I.....	38
Figure 3-5 : La carte de territoire Phase 03 cycle I	38
Figure 3-6 : La Carte de territoire Phase 01 cycle II.....	39
Figure 3-7 : la carte de Cycle III	39
Figure 3-8: cycle IV	40
Figure 3-9: instruments lithiques	40
Figure 3-10 : l'implantation des phéniciens	41
Figure 3-11: l'implantation des romaine	42
Figure 3-12: la présence romaine	42
Figure 3-13 : Phase 1.....	43
Figure 3-14 : Phase 2.....	43
Figure 3-15 : Phase 3	43
Figure 3-16 : Phase 4.....	43
Figure 3-17 : Phase 5	44
Figure 3-18 : Phase 6	44
Figure 3-19 : évolution historique période turque	44
Figure 3-20 : évolution historique période colonial phase 1	45

Figure 3-21 : évolution historique période colonial phase 1	45
Figure 3-22: évolution historique période colonial phase 2	45
Figure 3-23 : évolution historique période post colonial	46
Figure 3-24 : évolution historique période post colonial	46
Figure 3-25 : la carte des permanences	47
Figure 3-26 : La carte d'accessibilité	48
Figure 3-27 : la carte des parcours structurants	48
Figure 3-28 : hiérarchisation des voies de tissu traditionnel.....	49
Figure 3-29 : hiérarchisation des voies de tissu colonial	50
Figure 3-30 : la RN 24	50
Figure 3-31 : la rue 1 er Novembre	50
Figure 3-32 : les rues secondaires	51
Figure3-33: la carte des portes	51
Figure 3-34 : vue sur la place de la mairie	51
Figure 3-35 : vue sur le jardin	51
Figure 3-36: lycée technique	52
Figure 3-37: la mosquée l'islah	52
Figure 3-38: la mairie	52
Figure 3-39: l'hôtel beau rivage	52
Figure 3-40: la Daira	53
Figure 3-41 :le tissu traditionnel	53
Figure 3-42: Exemple d'un ilot (la casbah).....	54
Figure 3-43: le tissu colonial	54
Figure 3-44 : Exemple d'un ilot (colonial)	54
Figure 3-45 : la carte d'état de bâti	55
Figure 3-46 :la carte des gabarit	55
Figure 3-47 : la carte de classification du bâti	56
Figure 3-48 : coupe perspective de l'ilot	57
Figure 3-49 : photo d'une sqifa	57
Figure3-50 : photo d'un patio	57
Figure 3-51: photo d'une galerie	57
Figure3-52 : qbou d'une maison de la casbah	57
Figure3-53 : escalier d'une maison de la casbah	57
Figure3-54 : plan d'une maison de la casbah type I	58

Figure3-55: situation de l'ilot	58
Figure 3-56: plan d'une maison de la casbah	58
Figure 3-57 : une maison de la casbah	58
Figure3-58 : Dessin schématique de Type I.....	58
Figure3-59 : plan d'une maison de la casbah	58
Figure3-60 : Dessin schématique de Type II	58
Figure3-61: Plan d'une maison de la casbah type II.....	59
Figure3-62 : la galerie dans une maison	59
Figure3-63 : Dessin schématique de Type III	59
Figure3-64: Plan d'une maison de la casbah type IV.....	59
Figure3-65: Dessin schématique de Type IV	59
Figure 3-66: maison colonial	60
Figure3-67 : plan d'une maison colonial	60
Figure3-68 : Dessin schématique de Type I(ville colonial).....	60
Figure3-69: maison colonial sur la RN24	61
Figure3-70 : vue sur le quartier portuaire	61
Figure 3-71: maison des pêcheurs	61
Figure 3-72: La douane	61
Figure 3-73: schéma de structure.....	66
Figure 3-74: schéma d'aménagement	67

TABLE DES MATIERES

RESUME

ABSTRACT

REMERCIEMENT

DEDICACE

PREAMBULE

CHAPITRE01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION

I.1.1 Thématique générale du master

I.1.2 Thématique générale de l'atelier

I.2 PROBLEMATIQUE GENERAL DES CENTRES HISTORQUES AU MILIEU COTIER EN ALGERIE.

I.3 CHOIX DU CAS D'ETUDE

I.3.1 présentation succincte du cas d'étude

I.3.2 Choix de site

I.4 LA PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE

I.5 LES HYPOTHESES

I.6 OBJECTIFS

I.7 LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE

I.8 CONCLUSION

CHAPITRE02 : ETAT DES CONNAISSANCES

II.1 INTRODUCTION

II.2 LE PROJET URBAIN

II.2.1 La notion du projet urbain

II.2.2 Echelles du projet urbain

- Le projet urbain politique
- Le projet urbain opérationnel
- Le projet urbain architectural et urbanistique

II.2.3 Le projet urbain, un moyen d'articulation entre la ville et le port

II.3. CONCEPTS ET DEFINITIONS

II.3.1 Le port

II.3.2 Les villes portuaires

- II.3.3 Les villes portuaires et les villes côtières
- II.3.4 Dellys entre ville côtière et ville portuaire
- II.3.5 La relation ville-port
- II.3.6 La composition urbaine de la ville
- II.3.7 Le centre
- II.3.8 Le centre historique
- II.3.9 Les secteurs sauvegardés
- II.3.10 Le tourisme balnéaire.
- II.3.11 Le port de plaisance.

II.4. LES ACTIONS PRECONISEES POUR L'ARTICULATION DU CENTRE HISTORIQUE AVEC LE PORT EN VUE DE SA REVALORISATION

Le renouvellement urbain :

- II.4.1 La recomposition urbaine
- II.4.2 La requalification urbaine
- II.4.3 La restructuration
- II.4.4 La réhabilitation
- II.4.4 La reconversion
- II.4.6 La restauration
- II.4.7 L'aménagement urbain
- II.4.8.La densification urbaine

II.5. VERS UNE RECONNEXION VILLE/PORT

II.6. L'ETUDE DES EXEMPLES

II.7.CONCLUSION

CHAPITRE03 : LE CAS D'ETUDE

III.1.1 Présentation de l'aire d'étude (le centre historique de Dellys)

III.1.2 Choix de cas d'étude

III.2. LECTURE TERRITORIALE

III.2.1 Processus de structuration du territoire

III.2.2 Synthèse

III.3. LA STRUCTURATION DE L'AIRE D'ETUDE

III.3.1 Genèse historique du centre historique de Dellys

III.3.2 Synthèse

III.4. ANALYSE URBAINE

III.4.1 Étude morphologique

III.4.1.1 Accessibilité

III.4.1.2 Hiérarchie des parcours

III.4.1.3. Les portes

III.4.1.4 Les places et jardins publiques

III.4.1.5 Les équipements existants

III.4.1.6 Logique de découpage des ilots

III.4.1.7 Etat du bâti

III.4.1.8 Gabarit du bâti

III.4.1.9 Classification du bâti

III.4.2 Étude typologique

III.4.2.1 Typologie de bâti

- Au niveau de la casbah.
- Au niveau de la ville européenne.

III.4.2.2 synthèse :

III.4.2.3 Bilan et diagnostic

III.4.3 Synthèse général

III.5 L'INTERVENTION URBAINE

III.5.1 Schéma de structure

III.5.2 Schémas d'aménagement

III.5.3 La Genèse de l'intervention urbaine

III.5.4 Plan d'aménagement

III.5.5 Plan de masse

III.5.6 La genèse de projet d'architecture

III.6 CONCLUSION GENERALE

III.7 REFERENCES

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- CANTAL Michel - CHALINE Dupart, Claude , Le port cadre de la ville, 1993
- MERLIN Pierre & CHOAY Françoise, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 2ème édition, Paris, PUF, 2009
- SAIDOUN Maouia I. Livre « Eléments d'introduction à l'urbanisme » (Histoire, méthodologie, réglementation). Alger 2000.
- BOUBACHA Emmanuel, AIVP. « ville et port » : Mutation et recomposition –centre de documentation d'urbanisme -octobre 1997. Les Editions Villes & Territoires Arche de La Défense - 92055 Paris-La Défense cedex 04.
- ZUCHELLI Alberto « Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine ». 1993. Editeur, Office des publications universitaires.
- PANNERAI Phillipe, CASTEX Jean : Les éléments de l'analyse urbaine.
- GSELL Stéphane: Atlas archéologique de l'Algérie : 1864-1932. Edition spéciale des cartes au 200.000e du Service Géographique de l'Armée / avec un texte explicatif rédigé par Stéphane Gsell. Texte. Alger : Paris 1911.

Articles :

- DUCRUET César , « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008. URL : <http://cybergeo.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332 .Page 8 consulté le 19 juin 2017.
- Ingallina, P. 2001. Le projet urbain. Que sais-je no 3585, Paris : PUF.
- Centre de documentation du Conseil International des Monuments et des Sites.
<https://www.icomos.org/fr> consulté le 19/06/2017
- CHANTA LAUSSEUR DOLLEANS. Les secteurs sauvegardés. Janvier 2000. Pages.9, 11.
- "Federico II". Centres Historiques et Systemes Territoriaux: Quelques Exemples Elvira Petroncell. Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Universita di Napoli Italia.
- NOVARINA Gilles, PUCCI Paola, Les Annales de la recherche urbaine, N°97, 2004. Renouvellements urbains.
- Conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement ;
<http://www.fncaue.com/activites-pedagogiques/architecture-et-reconversion/>

-“Development dynamics at the port-city interface” in *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London, Hoyle, B.S. (1988).

-Annie Boulon-Fahmy. Article. Rénovations, réhabilitations, extensions et reconversions. Mai 2008.P.3

-Tableau de classement catégorie : hôtels de tourisme source : arrêté du 27 janvier 2016.

Thèses et Mémoires :

-HADEF Rachid, Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude : SKIKDA, Mémoire de magister, 2008.

- CARAYON.Nicolas Thèse de Doctorat. Les ports phéniciens et puniques. Géomorphologie et infrastructures. Sciences de l'Homme et Société. Université e Marc Bloch - Strasbourg II, 2008. Français.

-GAUTHIER Simon. LE REAMENAGEMENT DES FRICHES PORTUAIRES DANS LA RECOMPOSITION RECENTE DE LA VILLE : L'exemple de Volos, ville portuaire grecque. 2009-2010

-Requalification du quartier sidi ElBachir-Oran.Mémoire fin d'étude.

-L'architecture d'écriture balnéaire : présentation ; l'urbanisation de front de mer de Saint Nazaire .

- L'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux, 2008 (en ligne) disponible sur

http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Fiche_Marseille.pd. Consulté le 7-862017

-ROCHET Héléne, la requalification des noyaux d'habitat dans un milieu rural et urbain, sous la direction de Christine Partoune laboratoire de méthodologie et de la géographie, ULG. Aout 2009 .

Sites web :

-<https://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains>

-<https://cybergeogeo.revues.org>

-http://encyclopedie-afn.org/Historique_Dellys_-_Ville

-<https://fr.wikipedia.org>

-<http://dellys.superforum.fr/t2443-dellys-et-le-projet-montada>

Rapports :

- Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys , Consortium Montada,
Responsable de projet : CASANOVA Xavier , 2012
- Rapport de présentation, Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur
Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre :
AKRETCHE Lounes, Chef de projet : OUAGUENI Yassine.
- Le régalément : Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur
Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre :
AKRETCHE Lounes, Chef de projet : OUAGUENI Yassine, SADMI Arezki.
- Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Dellys.2011.

1. Les orientations de PPSMVSS ¹:

Sous- secteur I : La casbah :

- Les types d'activités soumises à autorisation, sont tolérés la création, l'aménagement ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration, dès lors qu'elles ne présentent pas de danger, de nuisance ou d'inconvénient.
- Sont interdits dans le Sous-secteur I, la création, l'agrandissement et le changement d'affectation d'établissements qui, par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, porteraient préjudice à :
 - la qualité urbaine et architecturale du Sous Secteur I,
 - l'utilisation des locaux d'habitation voisins,
 - l'utilisation des espaces extérieurs,
 - la salubrité, la tranquillité et la sécurité du voisinage.
- Les nouvelles bâtisses à bâtir seront de type à cour pour l'ensemble du sous-secteur I ; les bâtisses en bande peuvent être tolérées sur la RN n°24.
- Pour le gabarit, R+2 sur la RN24 ou le RDC est destiné pour le commerce et R+1 à l'intérieur de la casbah.

Sous- secteur II : la ville européenne :

- L'intervention sur le bâti historique doit rechercher la conservation et la préservation de ses valeurs historiques et esthétiques identifiables dans la substance concrète de la diversité des aspects architecturaux et urbains.
- En règle générale, dans cette zone, les constructions devront être en ordre continu (en bande), de façon à former un front uni sur la voie public. Dans le cas où il ne peut y avoir de mitoyenneté latérale car les parcelles voisines ne sont pas édifiées, il sera tolérer une construction isolé.
- La reconstruction des bâtisses du lotissement de la ville européenne se fera sur les traces des alignements existants.

¹ Rapport de présentation, Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre : AKRETCHE Lounes, Chef de projet : OUAGUENI Yassine, SADMI Arezki

- Les bâtisses se trouvant dans le sous-secteur II peuvent être construites en rez-de-chaussée plus deux étages (R + 2), avec une hauteur maximale, mesurée à partir du trottoir, en tout point de la construction, de 12,55 mètres.

Sous- secteur III :

- Type d'activités admises sont l'ensemble des activités non classées, compatibles avec le caractère urbain et architectural d'un centre ville, notamment les constructions à usage d'habitation, d'hôtellerie, de commerce de proximité, de bureaux et de services.

- Type d'activité tolérés sont : la création, l'aménagement ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration, dès lors qu'elles ne présentent pas de danger, de nuisance ou d'inconvénient ou que des dispositions soient prises pour ramener les risques et les nuisances à un niveau compatible avec le voisinage, à l'exemple des ateliers de menuiserie, de forge, d'imprimerie, ou des boulangeries, etc.

- Type d'activités interdites sont : la création, l'agrandissement et le changement d'affectation d'établissements qui, par leur destination, leur nature, leur importance ou leur aspect, porteraient préjudice à :

- la qualité urbaine et architecturale du Sous-secteur III ;
- l'utilisation des locaux d'habitation voisins ;
- l'utilisation des espaces extérieurs ;
- la salubrité, la tranquillité et la sécurité du voisinage.

- Les bâtisses se trouvant dans le sous-secteur III peuvent être construites en rez-de-chaussée plus deux étages (R + 2) avec une hauteur maximale, mesurée à partir du trottoir, en tout point de la construction, de douze mètres cinquante centimètres (12,55 m).

- Toute construction ou ouvrage à édifier ou à modifier devra tenir compte de l'environnement existant et veiller à s'y inscrire harmonieusement.

Sous- secteur IV:

La réhabilitation de cette zone, dans le cadre de la mise en valeur de la vieille ville de Dellys, a pour objectif principal la revalorisation de la vocation traditionnelle du port qui se caractérise par l'activité de la pêche.

De plus, dans les limites de ses capacités, le port accueillera des infrastructures complémentaires nécessaires ayant une relation directe avec l'eau, tels que le commerce

maritime, le transport de voyageurs, le mouillage de plaisanciers et des infrastructures sportives.²

Un certain nombre d'opérations sont prévus dans ce sous-secteur pour la mise en valeur du secteur sauvegardé :

- Démolition des bâtiments relativement récents n'ayant aucun intérêt historique et/ou esthétique
- Les quais et jetés du port seront aménagés pour l'amarrage des bateaux de commerce, de pêche, de loisir et du transport de voyageurs.
- Réaliser les aménagements nécessaires (la voie ferrée et la restauration de l'ex-gare ferroviaire) pour relier le port au projet du chemin de fer prévu pour la ville de Dellys.
- Transférer les activités polluantes (rejet de l'assainissement de la ville et des déchets de l'abattoir communal) en vertu des prescriptions relatives à la protection du littoral
- Réaliser les aménagements nécessaires à la plage E'rmila pour accueillir un chantier naval artisanal.
- Restaurer les bâtisses historiques. L'abattoir et le Sport Nautique seront intégrés dans la partie du port de plaisance
- Réaliser les nouvelles constructions à usage commercial destinées essentiellement au port de plaisance.

Sous- secteur V:

La bande côtière du sous-secteur V est destinée à une vocation de détente et de loisir. Une série d'opérations a été proposés dans ce sous secteur :

- Les falaises abruptes le long de la côte présentent un danger d'éboulement. Par endroits de la falaise sont visibles des failles parallèles au rivage dont l'origine remonte au séisme de 2003. L'instabilité de pans entiers de la falaise nécessite une intervention de consolidation, après étude approfondie afin de déterminer la solution technique la plus appropriée.

² Règlement ,Plan Permanent De Sauvegarde Et De Mise En Valeur Du Secteur Sauvegardé, Direction De La Culture De La Wilaya De Boumerdes, Maitre d'œuvre : AKRETCHE Lounes, page 33

- Une structure d'accueil et de gestion sera réalisée à l'entrée du cimetière. Une clôture en pierre locale sera érigée sur les côtés accessibles du cimetière.

Les allées seront revêtues de pierre locale et les escaliers façonnées également avec le même matériau.

- Les Mausolées de Sidi Brahim et de Sidi Abdallah seront restaurés.

- L'ancien phare de la pointe de Sidi Abdelkader sera restauré et le nouveau déposé.

- L'ex-voie ferrée et son Tunnel seront rénovés en prévision de la réouverture de la ligne ferroviaire reliant Dellys à Tizi Ouzou.

- Des débarcadères en bois seront aménagés au lieu dit « le vieux port ».

Sous- secteur VI:

Cette zone est destinée par vocation aux loisirs, la détente et la récréation. Il sera aménagé dans cette zone un parc urbain pour la détente et les loisirs. Bien que la zone soit grevée de la servitude « non aedificandi » au titre de la protection des forêts, des constructions d'accompagnement en structures légères et réversibles - c'est-à-dire facilement démontables et ne portant pas atteinte à la présence éventuelle de vestiges en sous-sol – sont tolérées.

Sous- secteur VII:

Cette zone, riche en ressources naturelles et culturelles, est destinée à l'activité de pêche, de loisir et à la connaissance scientifique et historique.

Les activités de plongées subaquatiques pour la recherche archéologique et scientifique seront encouragées.

2. Critique du PDAU :

En sa deuxième phase, la révision du PDAU de Dellys, vise à donner des orientations et des perspectives pour la mise en place d'une politique de développement harmonieuse afin de rationaliser l'usage des sols et la mise en valeur de ses richesses patrimoniales dans une double optique: d'un côté une visée de développement prospectif et de l'autre une visée d'équité de distribution des richesses du territoire.

Périmètre d'étude :

Pour des raisons de contraintes physiques : la mer d'un côté et la forte pente de l'autre, la ville de Dellys s'est développée de manière linéaire en suivant le tracé de la RN24. Elle s'étend de TAKDEMPT jusqu'à la ZHUN de Boumedès.

Donc l'extension vers le Sud (intérieur des terres) s'avère très difficile à réaliser.

Le nouveau périmètre urbain sera délimité par les limites naturelles (la mer méditerranée au nord et les deux oueds Sébaou et Oubay, respectivement de l'Est et de l'Ouest), et par la voirie existante au Sud (voir carte d'aménagement).

Orientation d'aménagement et de développement de la commune :

Les orientations et les propositions d'aménagements du PDAU se sont inscrites dans le sens du PAW (plan d'aménagement de la wilaya). Cette politique de développement vise à la redynamisation de la ville de Dellys par le développement de l'économie à travers l'exploitation de ses richesses. Pour cela, le PDAU prévoit les directives suivantes :

- Protéger le site historique (la CASBAH) de la ville par l'élaboration du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur;
- Protéger les terrains à haute valeur agricole par la projection d'un ensemble de disposition et d'action de mise en valeur ;
- Promouvoir l'activité touristique le long du littoral ;
- Protéger les plages de l'attraction des matériaux et de l'avancement de la mer (ligne de côte) ;
- Préserver les forêts.

Conformément à la loi 90-29, le PDAU divise le territoire de la commune en quatre secteurs (SU, SAU, SUF, SNU) et en zones d'intervention

POS.

- Le secteur urbanisé (SU) englobe 12 POS à densifier et à restructurer ;
- Le secteur à urbaniser (SAU) englobe 09 POS à densifier et à aménager
- Le secteur d'urbanisation future (SUF) englobe 03 POS à aménager,
- Le secteur non urbanisable (SNU) concerne les terrains agricoles à protéger et à préserver.

Les différentes parties de ce périmètre seront articulées par 3 nœuds principaux qu'il y a lieu d'aménager :

- ✓ Nœud n°1 : principale entrée de la ville venant d'Alger et de Tizi-Ouzou (croisement de la RN24 avec la RN25).

- ✓ Nœud n°2 : il marque l'entrée Est on venant de Tigzirt.

Synthèse :

La préparation d'un plan d'orientation urbain qui mise à réaliser un projet qui soit en adéquation avec les exigences du développement économique et de la croissance démographique de la zone, en :

- assurant les conditions de vie urbaine.
- sauvegarder la nature des sites et monuments historiques et archéologiques.
- hérités des générations précédentes, notamment les sites et monuments romains et ottomanes dont l'importante valeur historique et touristique nécessite la réalisation d'un projet qui les prend en charge.

Ce plan nommé PDAU (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) a pour but essentiel de donner des orientations et les perspectives pour la mise en place d'une politique de développement harmonieuse afin de réduire l'isolement de certaines zones, une meilleure organisation de l'espace communal, répondre aux besoins de la population et la mise en valeur de la vocation de la commune.

Et pour cela, nous devons poser la question ci dessous, pour assurer une meilleure intervention urbaine appropriée à notre cas d'étude :

Comment proposer une nouvelle structure qui permette à la commune de Dellys de se développer d'une manière harmonieuse dans son environnement en exploitants et préservant ses potentialités?

3. Dellys et le projet Montada :

Les centres historiques des villes et les noyaux ruraux méditerranéens sont le témoignage de l'histoire, de la tradition et du patrimoine des peuples qui y habitent. La valeur de l'architecture traditionnelle méditerranéenne est multiple et représente surtout un patrimoine vivant, habité par des millions de personnes.

Pourtant à cause d'un manque de connaissance et de sensibilisation, les décideurs et, de la même manière la population, considèrent cette architecture traditionnelle comme un obstacle qui vient du passé plutôt qu'un atout pour un développement future.³

³ <http://dellys.superforum.fr/t2443-dellys-et-le-projet-montada>

Le projet Montada et ses caractéristiques :

Le projet Montada fait partie du programme Euromed 4 et vient de commencer ses premiers travaux ; il prend ainsi la relève de RehabiMed avec la volonté d'apporter une continuité aux actions entamées par celui-ci. Le projet, qui est aussi dirigé par le Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació de Barcelona (Ordre des Métreurs, Architectes techniques et Ingénieurs de la Construction de Barcelone), concentrera ses actions cette fois-ci sur le Maghreb, grâce à un consortium qui comprend de multiples organisations de Tunisie, d'Algérie et du Maroc. L'objectif principal du projet Montada est de contribuer à la création d'une nouvelle mentalité basée sur la culture du dialogue afin de renforcer l'identité culturelle et la cohésion sociale. Pour relever ce défi, le projet utilisera des outils innovateurs pour une gestion intégrée, durable et respectueuse du patrimoine, en menant à terme la formation, la divulgation et la consolidation au travers d'actions pour le dialogue. Ces actions seront développées avec le soutien du réseau d'experts de l'Équipe internationale d'animation et d'expertise méditerranéenne (EIDEM), qui assumera les tâches de leadership technique et scientifique des forums de participation. Les forums seront des espaces de rencontre et de débat des autorités, de la société civile et des habitants. Ils auront pour objectif de débattre autour du patrimoine local et de travailler à des actions de sensibilisation et de promotion, avec la garantie de la participation et de l'intégration de la population à toutes les actions. L'EIDEM, pour sa part, favorisera la diffusion ainsi que l'internationalisation de ces activités tout autour de la Méditerranée. Montada travaillera à faire atteindre et intégrer de la part de la société civile et des organismes et autorités locaux la gestion de ce patrimoine traditionnel comme un facteur fondamental du développement durable et respectueux de l'environnement, en mettant en place de nouveaux ponts pour le dialogue, dans lesquels les nouvelles générations auront un rôle actif et en seront même les acteurs principaux. Les villes de Sousse et Kairouan en Tunisie, Marrakech et Salé au Maroc, et Ghardaïa et Dellys en Algérie ont été choisies pour y développer les principales actions du projet Montada. En effet, ces six villes se distinguent toutes par leur richesse patrimoniale, en même temps qu'elles représentent la vitalité et le changement constant des espaces en transformation permanente. En outre, elles sont le reflet des singularités et des spécificités de leurs cultures locales, résultat de siècles d'histoire, et elles synthétisent dans leur patrimoine la complexité et le syncrétisme de différentes civilisations. Enfin, leur patrimoine immatériel est reconnu à niveau international, comme dans le cas de Marrakech ou de Ghardaïa, villes-pont qui conservent

dans leurs traditions l'héritage d'une Afrique plus profonde. C'est dans le cadre de ces centres historiques que seront développées les actions, comme autant d'espaces vivants générant de nouvelles idées et de nouveaux outils pour l'avenir de leur patrimoine ; et c'est au cœur de ces villes que seront tissées les multiples actions qui viseront à lier le passé au futur et à mettre en place des outils modernes pour la gestion de leurs richesses patrimoniales.⁴

Montada: création de forums consultatifs locaux

Participation au cœur de la reconnaissance, de la promotion et de la propriété de l'architecture traditionnelle au Maghreb

S'appuyant sur l'expérience acquise au cours des projets Corpus, Corpus Levant (Euromed Heritage I) et RehabiMed (Euromed Heritage III), le projet Montada portera sur la phase actuelle de Euromed Heritage sur les aspects de la connaissance et de la propriété du patrimoine architectural maghrébin grâce à une augmentation participation et participation des communautés locales à la gestion du patrimoine de six villes du Maghreb: Dellys, Ghardaia (Algérie), Salé, Marrakech (Maroc), Kairouan et Sousse (Tunisie).

À partir de juillet, les forums "The City: Living Heritage" seront formés dans chacune des six villes: ils se réuniront régulièrement tout au long du projet afin de dynamiser le débat public et d'assurer la pertinence et la durabilité des actions ainsi que de les surveiller. Les forums seront composés de membres et d'associations de la société civile, y compris les décideurs politiques locaux et nationaux, les professionnels du patrimoine, les professeurs d'architecture / planification et de gestion du tourisme et ceux du secteur de l'éducation, les formateurs des métiers de l'artisanat et de la restauration, etc.

La phase de mise en œuvre et d'établissement des opérations des forums sera suivie en août et en septembre par la collecte d'informations sur le patrimoine local, les acteurs impliqués dans le développement d'activités autour du patrimoine et les actions et activités dans la ville autour de l'architecture traditionnelle en les progrès réalisés ou prévus, ainsi que l'organisation des informations déjà disponibles dans le cadre des travaux réalisés dans les phases précédentes du Patrimoine Euromed.

⁴ Bulletin Pour La Promotion De La Réhabilitation De L'architecture Traditionnelle Méditerranéenne ; Aout 2009, page1

Cette information, disponible sous la forme de questions thématiques (historiques, typologiques, décoratives, culturelles, ...), permettra aux forums locaux de présenter la situation patrimoniale actuelle de la ville lors des réunions du processus participatif ainsi que d'identifier les questions les plus appropriées pour demander aux gens dans les enquêtes qui seront menées pour comprendre les opinions des résidents sur la valorisation du patrimoine de leur ville.⁵

L'implication de Dellys dans le projet Montada :

La ville de Dellys fut impliquée depuis le début dans le projet, étant donné qu'elle constitue une ville algérienne ayant une grande valeur patrimoniale et qui disposera bientôt d'un des premiers Plans de Sauvegarde d'Algérie parmi toute l'Algérie. Ce fait montre clairement l'importance que cette ville a eu tout au long de l'histoire et comment elle pourrait facilement récupérer un rôle clé dans le développement de la région Kabyle. En ce sens, c'est pour moi une grande satisfaction de présenter un des fruits de notre travail collectif, qui tente de faire connaître l'importance de cette ville, ses valeurs patrimoniales et aussi faire des propositions pour l'avenir, que nous imaginons prospère avec la récupération de la Casbah et le renforcement de la cohésion sociale.⁶

4 .RECHERCHE THEMATIQUE :

1. Introduction

L'Algérie se classe parmi les plus faibles destinations touristiques en dépit des grandes capacités qu'elle possède et qui restent pour leur grande majorité inexploitées, malgré qu'elle possède des potentialités magnifiques pour un tourisme balnéaire par excellence.

2. Tourisme balnéaire :

Le tourisme balnéaire constitue la première forme touristique apparue et la forme la plus répandue dans le monde ; il s'agit de passer des vacances au bord de la mer et de profiter dans la plage, de la côte et du soleil. La France utilise le mot « tourisme littoral » pour ne pas inclure seulement les stations balnéaires.⁷

Le charme des sites, le climat et la qualité de l'hébergement ont constitué des éléments initiaux du tourisme balnéaire illicite.

⁵ <http://www.euromedheritage.net/intern.cfm?menuID=9&submenuID=7&idnews=215>

⁶ Le Manuel Pour La Réhabilitation De La Ville De Dellys, Consortium Montada, Responsable de projet : CASANOVA Xavier, 2012, page 9

⁷ Mémoire : impact de l'attractivité de tourisme balnéaire sur le développement urbain de littoral wilaya de Tizi Ouzou cas de l'aire de Tizirt, page 11

« Il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde. La côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes. »⁸

« Dans la nomenclature, la dénomination « tourisme littoral » est souvent utilisée, afin de ne pas inclure seulement les stations balnéaires, mais aussi les villes un peu plus dans les terres. »⁹

3. Station balnéaire :

A partir de 1860, les constructions se multiplient : des villas pour les plus favorisés, des hôtels pour les autres. Les distractions se développent notamment dans les casinos et dans les jardins, deux lieux essentiels de la villégiature. C'est la naissance de la station balnéaire.¹⁰

Une station balnéaire est un lieu de séjour situé en bord de mer ou tout autre endroit présentant des bains ou s'installe des établissements hôteliers et des équipements de loisirs aménagés en un lieu favorisant le dynamisme, très vivant qui dégage des ambiances de vacances.

4. Les établissements hôteliers :

Il est considéré comme établissement hôtelier, tout établissement qui exerce une activité hôtelière. Et comme activité hôtelière toute utilisation d'une infrastructure destinée principalement à l'hébergement ainsi que la fourniture des prestations qui lui sont liées. Cette infrastructure se compose d'établissements d'hébergements qui sont :

- Les hôtels : c'est des établissements qui mettent à la disposition d'une clientèle itinérante des chambres meublées pour un prix journalier.¹¹



Ce sont des structures d'hébergements aménagées pour le séjour et la restauration des clients.

Classification des hôtels :

Celle-ci prévoit le classement des hôtels en cinq catégories :

- Hôtel de luxe, 5 étoiles.
- Hôtel de deuxième catégorie, 4 étoiles.

⁸ Encyclopédie Wikipédia.

⁹ Définition du ministère du tourisme en France.

¹⁰ L'architecture d'écriture balnéaire : présentation ; l'urbanisation de front de mer de Saint Nazaire ; page7

¹¹ Définition LAROUSSE.

- Hôtel de troisième catégorie, 3 étoiles.
- Hôtel de quatrième catégorie, 2 étoiles.
- Hôtel de cinquième catégorie, 1 étoile.

Ce classement se fait en fonction du degré de confort, nombre de chambres, la diversité et la qualité des services et équipements offerts, formes de propriété, forme de gestion et de commercialisation, clientèle visée, localisation et taille du projet.

Le but de ce classement est d'informer le voyageur sur la catégorie et le niveau de qualité et de confort offert par l'hôtel en fonction du nombre d'étoiles qui lui ont été décernées.

Les espaces de l'hôtel :

Espaces	Composants	Surfaces pour un hôtel 4**** étoiles
Administration	•	75 m ²
Hall de réception et salon.	<ul style="list-style-type: none"> • Entrée de l'hôtel propre et privative. • Existence d'un système de chauffage en état de fonctionnement dans le hall. • Existence d'un système de climatisation en état de fonctionnement dans le hall. 	110 m ²
Réception		30 m ²
Espace salon, bar, hall d'accueil		
Salle de petit déjeuner :	• Salle de petit	

	déjeuner. <ul style="list-style-type: none"> • Cuisine et ce qu'il accompagne 	mini 70 m ²
Restaurant		250 m ²
Sanitaires communs		16 m ²
Équipement électrique et locaux technique		40 m ²
Télécommunication		
Chambre, salle de bain et sanitaire	<ul style="list-style-type: none"> • Chambre simple. • Chambre double. • Suite. • Appart-hôtel. 	12 – 50 m ²
Entretien chambre	<ul style="list-style-type: none"> • Service "couverture". • Service d'entretien des chaussures sur demande. 	50 m ²
Équipement sécurité de client		16 m ²
Jeux de plein air	<ul style="list-style-type: none"> • Terrain de sport. • Piscine. 	
Services annexes	<ul style="list-style-type: none"> • Soins esthétiques. • Coiffeur. • Possibilité d'animateur en salle de remise en forme. • Possibilité de 	_____

	<p>massages détentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service de garderie pour enfants. • Animaux de compagnie admis. 	
Equipement intérieur de divertissement	<ul style="list-style-type: none"> • Salle de jeux de société intérieure avec fourniture des jeux pour tous âges. • Présence d'un billard. • Présence d'une salle de projection privée. • Présence d'une salle de jeux vidéo. • Boite de nuit. 	-----
Ascenseurs	<ul style="list-style-type: none"> • Ascenseurs pour accéder aux différents niveaux. • Une monte charge. 	2 – 3 m de largeur
Parkings et garages		-----

- Les motels : Selon LAROUSSE c'est un hôtel situé à proximité des grands itinéraires routiers. Alors c'est des hébergements directement accessibles d'une route ouverte à la circulation des véhicules à moteur.

- Les villages des vacances :



Tout ensemble d'hébergement faisant l'objet d'une exploitation globale à caractère commercial ou non, destiné à assurer des séjours de vacances et de loisirs. Selon un prix forfaitaire comportant la fourniture de repas ou de moyens individuels pour les préparer et l'usage d'équipements collectifs de loisirs sportifs et culturels.¹²



C'est de sorte du logement pavillonnaire constituer de petits appartements familiaux.

Les résidences touristiques : La résidence de tourisme est un établissement commercial d'hébergement classé, faisant l'objet d'une exploitation permanente ou saisonnière. Elle est constituée d'un ensemble homogène de chambres ou d'appartements meublés, disposés en unités collectives ou pavillonnaires, offert en location pour une occupation à la journée, à la semaine ou au mois à une clientèle touristique qui n'y élit pas domicile.¹³



- Les auberges : Maison, située généralement dans un village ou dans une petite ville, où on peut loger et se restaurer.¹⁴



Un établissement d'hébergement touristique de type hôtelier, qui propose aux voyageurs et aux touristes un logement temporaire, une chambre d'hôtel.

- Les chalets : ce sont des habitations en bois destinées à une clientèle fréquentant les stations valnéaires et/ou les montagnes, avec ou sans ameublement. Elles sont disponibles en location au jour, à la semaine, au mois ou à la saison.



¹² Fédération des comités départementaux de tourisme.

¹³ Définition de l'institut national de la statistique et des études économiques INSEE, France.

¹⁴ Définition de dictionnaire LAROUSSE.

- Les bungalows : Habitations basse, généralement en bois, entourées de vérandas. Constructions simples et légères servant de résidence de vacances, en particulier à l'intérieur d'un ensemble hôtelier, d'un camping.¹⁵



- les meublés de tourisme : Sont des villas, appartements ou studios meublés, à l'usage exclusif du locataire, offerts en location à une clientèle de passage qui y effectue un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois, et qui n'y élit pas domicile.¹⁶



- Les terrain de camping : Ce sont des espaces aménagés dans le but d'assurer de manière régulière, le séjour des touristes dans :



- Des caravanes tractées.
- Des équipements légers apportés par eux sur place.

ANALYSE D'EXEMPLE : L'hôtel Tej Merhaba

Description et Situation :

A 16 km de l'aéroport de Montasir et à 140 km de Tunis la capitale. L'hôtel Tej Marhaba et appart se trouvent implantés dans la fameuse station balnéaire SALWA CITY.



Tous situés à 1 km du centre historique ville de Sousse, animé avec sa Kasbah, le Ribat et son musée archéologique.

- Plage de Sousse 17min à pied.

¹⁵ Définition de dictionnaire LAROUSSE.

¹⁶ Art. D.324-1 du Code du Tourisme, le site officiel de l'office de tourisme et de congrès.

- Ribat de Sousse 28 min a pied.
- Stade olympique 35 min a pied.
- Port de port El-Kantaoui 7.6 km.
- Plage de port El-Kantaoui 7.8 km.
- Flamingo Golf Course 24.5km.
- Stade Mustapha Ben Jannet 24.5 km.
- Musolée de Bourguiba 25 km.
- Ribat de Montasir 25.6 km.



Le programme spatial :

<u>Prestations</u>	<u>Nombre</u>
Chambres	415
Plage privé	1
Restaurant	2
Piscine couverte et piscine extérieur	2
Salles de réunion	5
Terrasse	
Cours de tennis	1
Bars /Lounges	4
Réception	1
Jardin	1

Détails programme :

Hébergement :

- **Hôtels :** Dans le cadre de rendre le séjour plus agréable et d'assurer le confort, l'hôtel Tej Marhaba offre : 348 chambres (simples, doubles, triples) entièrement climatiser avec salle de bain, terrasse, TV satellite, mini bar, sèche cheveux, téléphone et wifi. Et 2 suites juniors.



- **Appart hôtel :**

-8 suites : kitchenette, salle de bain ou douche, terrasse, frigo et téléphone.

-46 appartements : de 2 à 4 lits, une chambre, un séjour, une kitchenette, salle de bain, terrasse, TV satellite, frigo et téléphone.

-13 appartements : de 4 à 6 lits, un séjour, une kitchenette, salle de bain, terrasse, TV satellite, frigo.



Restauration :

- 3 restaurants de cuisine tunisienne, française et internationale.



KHEIMA : un grand restaurant à buffet au petit déjeuner, déjeuner et au dîner.

LA DOLCE VITA .OASIS .

Bars et Cafés :

Ils s'agit de 4 bars (LE PARADISE, LE CLAIR DE LUNE, LE BISTROT, BAR DE LA PLAGE) et 3 cafés (TAJ MAHAL, LA CASCA DE, ROSE AND CROWN) de différentes tailles.



Sport et détente :

Pour la détente et la mise en forme aussi pour le sport, l'hôtel est équipé par :

- 4 terrains de tennis.
- Salle de sport et fitness.
- Sauna, bain à vapeur et massage.
- Salon de coiffure.



Loisirs :

Une plage privé à seulement 200m de l'hôtel avec sable et bien équipé (chaise longue, parasols, un bar et des pédalos et planches à voiles).

Aussi l'hôtel est doté de deux piscines une en plein aire avec piscine à enfants et l'autre couverte et chauffée.



SPA : une prévision d'un SPA de luxe pour la détente et la mise en forme.

Divers :

- Des boutiques.
- Galerie marchandes.
- Un centre commercial moderne.
- Un box de change.
- Centre d'internet.

Séminaires et congrès :

L'hôtel Tej Marhaba est bien accoutumé avec l'organisation des différents congrés et séminaires, il contient 5 salles de tailles différentes :

- 1- Salle MARHABA polyvalente pour 350/500 personnes style cinéma.
- 2- Salle AVICIENNE pour 150 personnes.
- 3- Salle IBN KHALDOUN pour 200 personnes.
- 4- Salle HANNIBAL pour 35 personnes.
- 5- Salle JUGHURTA pour 25 personnes.



LE PROGRAMME DETAILÉ DE PROJET D'ARCHITECTURE : L'hôtel balnéaire

Entités	Espaces	Surfaces	Nombres
Accueil et administration	Hall d'accueil Réception Bureau de directeur Bureau comptable Bureau secrétaire Magasin Sanitaires Bureau d'agence touristique1 Bureau d'agence touristique 2	198.7m ² 77 m ² 23.7m ² 36m ² 21m ² 30 m ² 18.8m ² 22.3m ² 35.7m ²	
Détente et loisirs	Restaurant1 Restaurant 2 Petits déjeuner Cafétéria Coin bar SPA Hammam Salle de sport Bowling Salle de jeux Terrasses Salon à étage Salle de conférence	409m ² 493m ² 182m ² 122.5m ² 150m ² 191m ² 155.6m ² 211m ² 437.6m ² 130.5m ² 128.9m ² 69m ² /61m ² 110.5m ²	
Hébergement	Chambre simple Chambre double Suite Circulation	20.1m ² /15.2m ² /22.4m ² 25m ² /34.4m ² /50.5m ² /22.5m ² /23.4m ² /31.2m ² 50m ² /55.2m ² /50.4m ² /44.7m ² /51.1m ² /69.8m ² 383m ²	62 106 25
Parking	Parking 1 Parking 2	1898m ² 6313.3m ²	
locaux techniques	Chauffage Climatisation Atelier d'entretien Dépôt Stockage matériel Vestiaire et sanitaire personnel	57m ² 57.3m ² 95m ² 57.6m ² 91.3m ² 61m ²	
Piscine	La piscine Entretien piscine	195.5m ² 330m ²	
Boite nuit	Scène DJ Garde robe Salle de billard+coin cafétéria Sanitaire	60.7m ² 20.5m ² 47m ² 430m ² 16m ²	

Dossier graphique

Echelle 1 : 300