

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



Mémoire De fin d'étude Master En Architecture

Option : Architecture et Habitat

Atelier : Projet intégré.

Requalification de l'articulation transversale

ville/mer à Dellys.

Projet : port de plaisance.

Réalisé par :

DOUMA-BOUTHIBA Soraya Doudja

AMRANE Amira

Encadrer par :

Mr. BOUGDAL Kamal.

Mr. AIT CHERKIT Salah.

Président(e) :

Examineur(ise) :

Année Universitaire 2016/2017.

Remerciement

Tout d'abord, nous remercions Dieu le tout puissant, 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.

Nous tenons à remercier chaleureusement Mr BOUGDAL Kamel et Mr AIT

CHERKIT Salah pour nous avoir encadré et guidé durant toute cette année ; pour leurs disponibilités, leurs précieux conseils qu'ils nous ont donnés durant cette année et aussi notre chef de département Mr Ait-Saadi.

Nous tenons aussi à remercier nos parents pour leurs soutiens et pour avoir mis à notre disposition les conditions nécessaires à notre réussite.

Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce projet soit possible, nous vous remercions.

Dédicaces

Je dédie ce mémoire a :

*À mon cher défens grand père DIB M'Hamed qui sera vraiment fière de moi
comme il a été toujours.*

*À MES CHERS PARENTS : DIB Amina et Mohammed aucune dédicace ne saurait
exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices
que vous avez consenti pour mon bonheur, mes études et mon bien être. Que ce
modeste travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulés, le fruit de vos
innombrables sacrifices, bien que je ne vous en acquitterai jamais assez. Puisse
Dieu, le tous puissant, vous accorder santé, bonheur et longue vie et faire en sorte
que jamais je ne vous décevrai.*

À mes chers grands parents HAMIZI Said et Fettouma .

À ma moitié qui m'a toujours soutenue Guacem Mohammed.

*À ma cher sœur Nabila qui a toujours répondu présente lorsque j'ai eu besoin
d'elle et mon petit neveu Mohammed.*

À toute ma famille ainsi qu'à mon amie: Amrane Amira

*À tous les professeurs qui ont contribué a ma réussite : Mr Boukarta ,Mr Kadri,
Mr Kheliouane ,Mr Kheladi ,Mr Hadj-Fouad,Mr Touaibia et surtout a Mr Bougdal
et Mr Ait-cherkit*

DOUDJA

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail, avec une énorme joie et un infini plaisir aux deux merveilleuses personnes qui m'ont aidé et guidé vers la voix de la réussite.

-À ma mère Rahima, océan de tendresse ,fleuve de gentillesse et la source de mes efforts.

- À mon père Khaled pour son attention et ses sacrifices .je remercie pour sa présence, son amour, son soutien et ses encouragements.

-À mon frère, ABd-Erahmane, qui a toujours répondu présent lorsque j'ai eu besoin de lui ainsi qu'à mes chères amies DOUMA BOUTHIBA Doudja. Sarah et Manar.

-À mes chers grands parents paternels, et ma grande mère maternelle.

-À mes tantes et mes oncles surtout Wahiba et Souad.

-Sans oublier mes cousines et mes cousins

-À tous les membres de la famille AMRANE et BRIBER sans oublier mes collègues d'ateliers.

-je remercie vivement tous les professeurs, surtout: Mème MEKKID , Mème Droul MR BELACEL ,Mr KADRI, Mr DERDER, Mr TOUAIBIA, Mr BOUGDAL et Mr AIT-CHERKI

Amira

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : INTRODUCTION.

1. Introduction sur la thématique du master.....	01.
2. Présentation succincte de la ville de Dellys.....	02.
2.1. Description et situation de la ville.....	02.
2.2. Accessibilité a la ville de Dellys	03.
2.3. Données géomorphologiques et naturels de la ville.....	03.
3. Présentation succincte de la Problématique.....	04.
3.1. Problématique des villes historique.....	04.
3.2. Problématique des centres historique en Algerie.....	05.
3.3. Problématique des villes côtières en Algérie.....	05.
3.4. Problématique de la ville de Dellys.....	06.
4. Présentation de la démarche méthodologique.....	07.
5. Présentation succincte du contenu du chaque chapitre.....	08.

CHAPITRE II :ETAT DE L'ART.

-Introduction.....	09.
1. le centre historique.....	09.
1.1 Les différentes interventions des centres historique	10.
1.2 Les instruments d'urbanisme.....	10.
1.3 Les enjeux d'intervention sur le patrimoine urbain.....	11.
-Conclusion.....	11.
2. Relation ville/ Mer.....	12.
2.1 Définition des villes portuaires.....	13.
2.2Le clivage ville/port.....	14.
2.3 La recomposition ville/port.....	15.
-Conclusion.....	16.
3. Analyse des exemples.....	16.
3.1. La ville du Havre	16.
3.2. La ville d'Essaouira	19.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE « DELLYS ».

1. Présentation du cas d'étude	23.
-Introduction.....	23.
2. Lecture de formation de transformation de la ville de Dellys	24.
2.1A l'échelle du territoire de référence : la grande Kabylie	24.
2.2A l'échelle de la ville : Dellys	27.
Lecture diachronique	27.
-Introduction.....	27.
2.2.1L'occupation originelle du site (la période préhistorique).....	27.
2.2.2 Hypothèse de la restitution de l'établissement phénicien (12AVJ ,3AVJ).....	27.
2.2.3Hypothèse du la restitution de l'établissement antique (la période romaine).....	28.
2.2.4Hypothèse du la restitution de la ville médiévale (642-1830).....	30.
2.2.5La période coloniale	32.
2.2.6 La période postcoloniale	35.
2.2.7 Synthèse de croissance	36.
2.2.8Structure des permanences.....	37.
2.2.9 Carte des entités historiques.....	38.
Lecture synchronique	
3. L'analyse typologique.....	38.
3.1. Système viaire.....	38.
3.2. Système parcellaire.....	40.
3.2.1. A l'échelle de l'agregat.....	41.
3.2.2. A l'échelle de la parcelle.....	42.
3.3 Système bâti.....	44.
3.3.1 Stratification et type de bâti.....	44.
3.3.2 Identification des composantes spatiales de la maison de la casbah.....	46.
3.3.3 Identification des caractéristiques typologiques architecturales.....	47.
4. Proposition d'aménagement à l'échelle du centre historique.....	52.

CHAPITRE III : LEPROJET ARCHITECTURAL.

-Introduction.....	54.
1. présentation du site.....	54.
2. problématique spécifique de l'air d'intervention.....	56.

3- Genèse d'intervention.....	58.
4- Recherche thématique.....	61.
5- Programme.....	66.
6- L'organisation interne du projet.....	67.
7- principe des façades.....	68.
8- Principe structurel.....	68.
-DOSSIER GRAPHIQUE	72.

CONCLUSION GENERALE.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE.

1-Introduction sur la thématique du master :

En rupture avec nombre de pratiques en vigueur, la philosophie d'ensemble du programme pédagogique de Master 2 proposé (Option : Projet intégré) consiste à considérer le bâti et le non bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de tout contexte et soumise à la seule subjectivité de son concepteur, mais comme un parfait objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit nécessairement adhérer. Dans cette option l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, habitée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue de partout et de nulle part en même temps, mais un acteur conscient de son impératif enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

C'est conscient de la crise qui caractérise l'enseignement de l'architecture et la production du bâti dans notre pays que nous avons choisi la typologie processuelle comme approche. Ce choix a été de l'ordre d'une adhésion mesurée et parfois même critique. Car parfaitement lucide quant au fait que toute démarche ou approche scientifique, aussi complète soit-elle, ne peut ni embrasser ni cerner l'entière réalité (ou complexité) de son objet d'étude. Et c'est en raison de cela que nous n'avons pas manqué, à chaque fois que cela nous a semblé pertinent et/ou nécessaire, de souligner un manque ou un cas « d'incompatibilité culturelle » des concepts et des postulats propre à l'approche typo-morphologique.

2-Présentation succincte de la ville de Dellys:

Page : 1

2-1- Description et situation de la ville:

Dellys ville méditerranéenne situé en plein centre de la cote algérienne (600km de la wilaya d'Etaref, 600km d'Eghazouet et 106km de la capital d'Alger). Occupant une position stratégique, elle domine la méditerranée par sa position géographique très favorable (massif montagneux qui pénètre dans la mer en créant un cap comme point d'observation).

Elle se situe à l'extrême Est de la willaya de Boumerdes entre 1° 69'et 1° 89'longitude Est et 40° 9'et 41° 3'latitude Nord. Issu du dernier découpage administratif de 1984, elle occupe le statut de chef-lieu de daïra et compte les trois communes suivantes; Dellys, Afir, Benchoud.

La commune se compose de l'agglomération chef-lieu Dellys et de deux agglomérations secondaires : Takdempt et Azrou, ainsi qu'une zone éparse composée de nombreux villages.

Elle est délimitée:

Au Nord: par la mer méditerranée

Au Sud : la commune de BEN Choud

A l'Est : la commune de Afir

A l'Ouest : la Sidi Douad

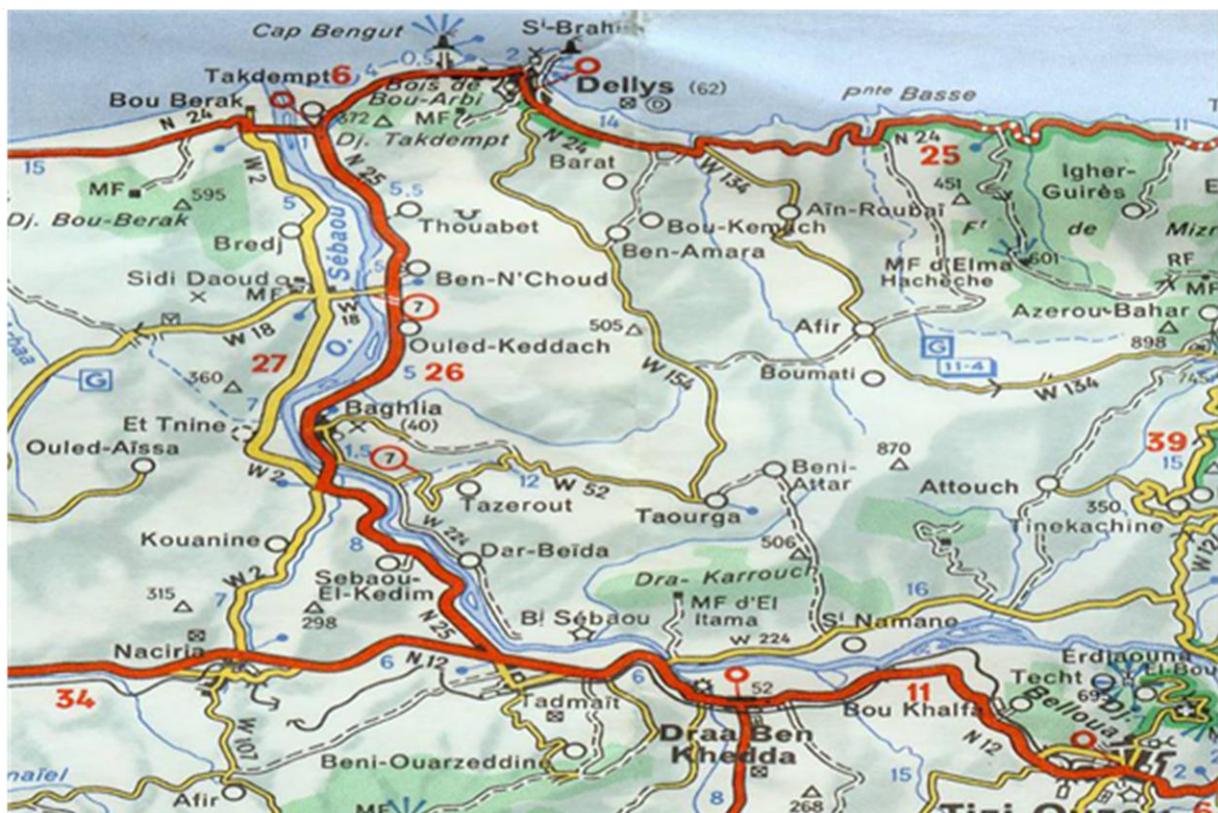


Fig.1 Situation de la ville dans le contexte régional.
Source : « guide de la route Michelin », Algérie-Tunisie

2-2 Accessibilité:

L'accessibilité à la ville de Dellys se fait par un réseau routier divers, à savoir: Page : 2
La route nationale 24 qui relie la commune de Dellys à Alger et Boumerdes du côté ouest ainsi qu'à Tizirt et Bejaia du côté est.
La route nationale N25 qui relie Dellys à Naciria, Tizi-Ouzou et Bouira du côté ouest.
Le chemin de wilaya N154 qui relie Dellys à l'arrière-pays.
Le port de commerce et de pêche qui lui permet une relation par voie maritime.

2-3 Données géomorphologiques et naturelles:

a- Le relief :

Dans sa partie Sud et à l'Est (Afir), elle regorge de collines d'un aspect semi montagneux. À l'Est de la commune, les versants de la crête descendent vers l'Oued Oubay, tandis qu'à l'Ouest les collines s'effacent progressivement jusqu'à la vallée de l'Oued Sebaou. La bande littorale est peu découpée, à l'exception du golf de Dellys.

b-Sismicité :

Dellys est classée zone 3 selon le (RPA), cela est dû à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaine et euro-asiatique.

c-Hydrographie :

La région de Dellys est entourée par la mer au Nord et par deux oueds, le Sebaou du côté Ouest et oued Oubay du côté Est, faisant partie d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

-Ensoleillement :

Comme toutes villes côtières de la rive Sud du bassin Méditerranée, Dellys bénéficie d'un ensoleillement optimal.



Fig.2 Vue globale sur la ville de Dellys.
source:<https://www.dellys.forumactif.com>

3- Présentation succincte de la problématique :

3-1 Problématique des villes historiques :

L'évolution du concept de patrimoine, reflète la prise de conscience du rôle que les villes ont joué dans la formation des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. La notion de patrimoine, ne considère donc plus que les monuments et les sites exceptionnels comme patrimoine culturel, mais l'ensemble de la ville, qui était l'empreinte et la mémoire vivante des valeurs, de la culture et de l'histoire des sociétés, comme patrimoine urbain. Actuellement, les villes historiques sont devenues dévalorisées par la perte de leurs dimensions patrimoniales représentées par les valeurs sociales, urbaines, architecturales, culturelles, ...etc.

Nul ne pourra jamais nier l'influence colossale qu'a pu engendrer le colonialisme sur les villes maghrébines par rapport : à leur rythme de développement économique et urbain, sans négliger les modèles de croissance de ces dernières, leur processus de production et même leur mode de vie qui se sont retrouvés carrément bouleversés.

Les médinas ont été le fruit d'une adaptation à l'environnement naturel, culturel et social de ceux qui les habitaient, à travers le temps. Elles sont devenues des espaces historiques très inégalement protégés (cela dépend généralement des événements et des politiques adoptées dans chaque pays), toujours est-il elles ont su marquer l'image de l'agglomération à laquelle elles appartiennent, et ce malgré les nombreux dysfonctionnements qu'elles subissent.

La dégradation des médinas a commencé avec les extensions périphériques modernes du colonialisme. Cette situation a créé un dualisme des villes qui a opposé l'aspect pittoresque des compositions urbaines à la modernisation qu'offre la ville Européenne. Après l'indépendance la majorité des médinas ont vu leur cadre social se détruire à cause du renouvellement de leur population et de la pression sociale. Les vides provoqués ont été comblés par l'arrivée des migrants du monde rural (les néo-citadins) qui ont donc investis les tissus autochtones.

Tout cela a conduit à une densification et une sur-occupation des bâtiments et donc la dégradation des lieux qui avec le temps fut abandonner et délasser par ces dernier et par la suite aucune projection de rénovation afin de pouvoir vraiment en bénéficier de ce patrimoine historique.

Donc parmi les problèmes auxquels font face les villes historiques, il y a lieux de citer:

- L'avènement du modernisme et ces différentes conséquences, dont la plus importante est la rupture architecture /ville.
- La perte des caractères de l'urbain par l'altération des différentes composantes et la perte de cohérence entre elles.
- Le délaissement et l'abandon graduel des noyaux anciens, pour la simple raison qu'ils ne répondent plus aux nouvelles conditions de vie.
- La concentration d'une population à très bas revenus, qui trouve comme seule opportunité de se loger dans l'habitat traditionnel et dévalorisé de la ville historique .
- L'apparition de constructions anarchiques et de l'habitat précaire, due aux différentes interventions non contrôlées par les instruments d'intervention.
- Le manque d'entretien qui a engendré dans le tissu des poches vides et des parties en ruine.
- Le manque d'équipements et activités nécessaires aux besoins des habitants.

Ces différents problèmes agissent d'un effet cumulatif, ce qui accentue le phénomène de dégradation des tissus des centres anciens. Donc la présence et la propagation de ces problèmes ne doit pas être considérée comme un manque de prise de conscience ou de politique de préservation et revalorisation des villes traditionnelles, mais elle est plutôt liée soit à l'absence d'une prise en charge réelle et effective, soit à la manière d'intervention qui ne considère pas ces villes comme un modèle de référence et un patrimoine.

3-2 Problématique des centres historiques en Algérie:

La prise en charge et l'application des mesures de protection des villes historiques, pour la première fois dans le Maghreb, est représentée par quelques expériences dont la première est celle de Tunis (vers les années soixante), suivie par celle de la Casbah d'Alger et de Fès (dans les années soixante-dix).

En Algérie, seuls les vestiges archéologiques (les ruines antiques, Timgad et Tipaza) classés patrimoine mondial, ont été pris en charge par des mesures de protection, suite à l'ordonnance n°67-281 (du 20/12/1967 relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels). Mais la volonté de l'état vis-à-vis de la protection des villes historiques s'affirme, ces dernières années, par la promulgation de la nouvelle loi sur la Création des secteurs sauvegardés. Elle concerne les ensembles historiques tels que «Médinas», «Ksour» et «Casbahs» et villages traditionnels (loi n°98-04, de la 17/06/1998 relative à la Protection du patrimoine culturel), qui définit un instrument appelé le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés «PPSMVSS»

L'élaboration et le contenu de ce plan et le type d'interventions sont précisés dans la loi n°03-324 (des 05/10/2003 portant modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés). Cette loi considère uniquement les villes classées patrimoine national (Alger, Vallée du M'Zab, Dellys, Tenes et Constantine etc), les autres villes stratifiées ne sont ni prises en charge par l'instrument urbanistique en vigueur en Algérie, ni considérées par la mesure des secteurs sauvegardés.

Actuellement, le principal problème des villes stratifiées (médinas transformées) réside dans leur abandon ou dans leur sur-utilisation. Le drame actuel est que ces villes risquent de ne plus exister. Les premières altérations sont les conséquences des projets d'alignements de l'époque coloniale, des effondrements partiels et des nouvelles reconstructions (incompatibles). L'évolution lente et progressive de la notion de patrimoine urbain ainsi que l'insuffisance des descriptions des instruments d'intervention sur l'existant soulève dans la pratique de sérieux problèmes auxquels sont confrontés les intervenants sur le milieu construit.

3-3 Problématique des villes côtières :

Plus de la moitié de l'humanité vit aujourd'hui dans les villes et c'est une tendance lourde de mouvements démographiques, sachant qu'une proportion croissante des établissements urbains se situe sur la bande littorale.

L'intérêt de notre recherche porte sur l'urbanisation des littoraux, en général ; car la position stratégique des villes du littoral dans les échanges internationaux accentue l'utilisation intensive de l'espace maritime. Ces villes se sont caractérisées par une densité d'occupation élevée, ce qui a pour conséquences sur les industries, transport, sanitaire et sur le plan urbain caractérisé par la dégradation du patrimoine historiques et culturels, faute d'entretien contre l'évasion côtières, donc la question que l'on se pose est « comment relier la ville à la mer ? ».

-Sur le plan touristique : la demande est toujours croissante et la recherche du gain rapide a aggravé le phénomène de « littoralisation » et nombreux sites ont été dénaturés (constructions en opposition avec les lois, exemple: architecture hétérogène, hétéroclite), ajouté à cela ces dernières années, l'arrivée d'investisseurs attirés par l'activité touristique, commerciale, en pleine expansion. Le tourisme est l'un des secteurs principaux du développement économique, social et culturel de ces villes, mais il crée un déséquilibre économique et fonctionnel, même au niveau urbain. Ces complexes touristiques sont une barrière physique entre la mer et le territoire intérieur, marqué par l'absence de percées menant à la mer.

On constate deux approches essentielles à l'aménagement touristique; tourisme enclavé et tourisme très afférent. Le premier est matérialisé par le complexe autonome isolé du centre urbain, le deuxième est caractérisé par une insertion dans le milieu local, c'est en quelque sorte une réponse à la problématique du tourisme enclavé car il prend en compte la participation du patrimoine local, naturel et bâti.

-Sur le plan naturel : de nombreux problèmes sont à noter, entre autre : L'extraction du sable .En 1997, on estime à 10 millions de m³ de volume de sable extrait au cours des dernières décennies. La dégradation des sols et les nappes phréatiques (intrusion marine, infiltration des pollutions) diminuent des ressources hydriques.

La pollution des eaux marines s'est causée par le déversement des eaux usées dans la mer ainsi que les déchets industriels ce qui dégrade le paysage naturel.

3-4Problématique de la Ville de Dellys :

La ville de Dellys, ville historique qui a longtemps inspiré la convivialité et la prospérité, était autrefois un siège gouvernemental incontournable entre Alger et Bejaia, mais au fil du temps elle a perdu de sa valeur, son patrimoine bâti a subi les changements du colonisateur, qui l'amputa de son centre (la grande rue des arabes, qui a été restructurée de part et d'autre). Cet héritage a ensuite subi les séquelles profondes de la crise post-coloniale, qui le réduisant en un tas de ruines, pendant que la nouvelle extension se détache complètement du processus évolutif et s'étale sans cohérence ni structuration. Aujourd'hui l'opposition de la casbah à la périphérie contemporaine, qui continue à se développer, donne naissance à une contradiction dans la dynamique urbaine. D'une part une vieille ville considérée comme morphologiquement inerte, en proie à des problèmes multiples de dégradation et de dévalorisation, D'autre part la périphérie en expansion attire de plus en plus les habitants grâce au déploiement de nouvelles centralités. Au delà de l'opposition d'entités foncièrement différentes, il s'agit d'un affrontement entre une volonté globale de modernisation et d'adhérence au mode de vie occidental et un réveil de valeurs culturelles locales.

-La question qui se pose : comment faire la relation entre le noyau ancien et la ville contemporaine qui continue à s'étendre ?

-comment revaloriser ce patrimoine en péril et la réconcilier le nouveau tissu avec l'ancien, afin d'assurer la continuité historique et recoudre les mailles du filet au moyen de la connaissance du processus typologique du tissu et du bâti?

-comment faire pour préserver un patrimoine architectural qui périlite ?

-que peut-on faire pour redynamiser la ville de Dellys tout en respectant son statut de patrimoine culturel et naturel?

-comment peut-on utiliser les potentialités naturelles que possède la ville de Dellys ?

-Comment attirer les visiteurs et rendre Delys une ville touristique qui exploite ses véritables vocations ?

4-Présentation de la démarche méthodologique :

Notre travail se base sur les fondements théoriques de "**la méthode processuelle**", cette méthode a pour objet l'étude des processus de formation et de transformation des milieux bâtis. En utilisant des critères morphologiques, le cadre théorique proposé, permet d'englober dans une vision unitaire l'ensemble des objets construits, de comprendre les établissements humains qui témoignent de la culture de toutes les époques.

La méthode se base essentiellement sur la <<reconstruction>> diachronique du processus de genèse des établissements humains à partir de leur état actuel. Elle vise à expliciter les lois imminentes, contenus dans leur dynamique transformationnelle. ¹

Pour Saverio MURATORI, initiateur de l'approche dite « typo-morphologique », il existe une crise de l'enseignement de l'architecture qui est indissociable de la crise actuelle de la production du bâti. Cette crise de l'enseignement est perceptible à travers le rôle qui est assigné et/ou inculqué aux architectes tout au long de leur formation : l'architecte est présenté comme étant « (...) [1] auteur de produits exceptionnels, comme créateur de formes nouvelles, opposé aux façons de construire utilisées avant que chacun ne cherche à réaliser son acte créateur »²

. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velléitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »³. Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...) ».

L'approche « **Typo-morphologique** » est par définition une approche processuelle, car elle considère que tout objet architectural n'est que le résultat de son propre processus historique de formation et de transformation. Et elle postule l'idée que chaque objet architectural nouveau à concevoir ne peut s'inscrire dans son milieu physique, sociale et culturel que dans la mesure où il s'inscrit dans la continuité de ce processus, d'où la nécessité à chaque fois de remonter à l'origine, de re-dérouler et de relire le processus typologique.

L'hypothèse globale de cette approche, et que nous avons adopté pour notre travail, consiste à considérer : « (...) l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation. Autrement dit, la structuration du territoire (de l'organisme urbain, du tissu et du type bâti) a lieu progressivement, par adjonctions successives d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état d'organisation précédent et comme matrice du prochain développement. Pour saisir l'ordre actuel qui sous-tend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse ». Cette hypothèse fait appel à deux postulats : « (...) il n'y a pas de réalité non structurée, et (...) la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique, ou du moins logiquement reconstruction ».

¹ Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFFEI, Composition architecturale et typologique du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000, p 2.

² Idem p 10.

³ Idem.

⁴ MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Représentable des ETH-Z, Zurich, 1986, p 188.

⁵ Idem.

5. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre :

Le contenu de ce mémoire est divisé en quatre chapitres :

- Le premier chapitre est la partie introductive contenant les problématiques et la démarche méthodologique utilisé dans cette recherche.
- Le deuxième chapitre qui est une partie purement théorique, une recherche bibliographique initiée sur les interventions dans les centres historiques, la relation ville-me et la ville portuaire et son dysfonctionnement. En analysant des exemples et en traitant des travaux en rapport avec notre thématique (livres, articles, thèses et mémoires).
- Le troisième chapitre consiste une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Dellys (objet d'étude), à des échelles multiples.
- Le quatrième chapitre abordera le projet.

L'ETAT DE L'ART

Introduction :

Le chapitre suivant permettra d'acquérir certaines connaissances, basées sur des études et des recherches menées par des spécialistes urbanistes et architectes dans le but d'obtenir des solutions pour répondre aux deux thématiques: des centres historiques et la relation ville/mer.

1-le centre historique:

*"Le concept d'intervention recouvre un vaste spectre d'actions ayant pour objectif la récupération et la mise en valeur du patrimoine urbain. Dans le cadre des préoccupations actuelles, intervenir implique l'amélioration du fait d'habiter en recherchant l'équilibre entre les aspects techniques, la préservation des valeurs patrimoniales et des critères d'équité sociale, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement"...*⁶

Du point de vue méthodologie d'intervention, les autorités locale et tous les acteurs dans ce processus trouvent des difficultés à cerner les différentes actions et une méthode efficace. C'est pour cela que dans ce chapitre nous toucherons tout d'abord aux différentes actions d'intervention.

1-1 les différentes interventions des centres historiques:

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

Ce texte définit les types d'interventions qui sont détaillés comme suit:

- La rénovation urbaine :

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

-La restructuration urbaine:

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

-La réhabilitation urbaine :

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

-la restauration immobilière:

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

⁶Intervenir sur les quartiers anciens.

-Le renouvellement urbain:

Il concerne une partie du patrimoine existant qui vieillit ou qui ne répond plus aux exigences actuelles et qui mérite donc à cet effet d'être renouvelée.

L'étude de renouvellement urbain vise à :

- Reconquérir l'espace urbain en contribuant à l'intégration sociale, culturelle et économique des populations.
- Rehausser la valeur des bâtiments et des espaces collectifs.
- Encourager une meilleure utilisation des infrastructures et des services existants.
- Respecter la continuité historique des espaces construits.
- faciliter des insertions harmonieuses dans la trame urbaine.
- contribuer à rehausser la qualité de l'espace public environnant.
- Améliorer la qualité de vie dégradée de la population dans le patrimoine immobilier existant.
- atténuer la crise de logement en stabilisant la population dans le patrimoine immobilier existant.

- La requalification urbaine:

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

- Encourager la diversité des fonctions urbaines.
- protéger l'habitation des nuisances.
- préserver la diversité commerciale.
- encourager d'autres fonctions: affaires, création, administration publique, services.

- la réorganisation urbaine:

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

Elle touche :

- *les aménagements des espaces résiduels insérés dans le cadre bâti existant.
- *la réorganisation de la circulation afin de préserver les ensembles historiques de la pollution et des nuisances (création de secteurs piétonniers, réglementation du stationnement, réorientation des flux, réorganisation des lignes de transport en commun).
- *l'affectation de nouvelles fonctions et la délocalisation des fonctions incompatibles.
- *l'aménagement et l'embellissement urbains; consiste à aménager et à embellir les espaces publics (places, rues, jardins, aires de stationnement, aires de jeux...etc.) par du mobilier urbain et des espaces verts ainsi que l'amélioration du traitement des façades le long des grands axes et leur mise en valeur par la lumière. C'est une opération qui porte aussi sur les travaux de viabilisation des sites (la voirie, les réseaux d'alimentation en eau potable, l'assainissement et l'éclairage public).

1-2 les instruments d'urbanisme:

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

donc dans cette recherche ce qui nous intéresse est le plan permanent de sauvegarde et mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

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

1-3 les enjeux d'intervention sur le patrimoine urbain:

-Enjeux sociaux:

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

-Enjeux urbain:

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

-enjeux économiques

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

-Enjeux environnementaux:

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

-Enjeux patrimoniaux:

L'intervention en pour objectif de conserver et de mettre en valeur le patrimoine construit, de préserver et de mettre en valeur le paysage culturel et naturel, ou de réhabiliter et d'intégrer de manière cohérente le patrimoine aux conditions nécessaires de la vie actuelle.

Conclusion:

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

- une approche multisectorielle du processus qui doit toucher plusieurs domaines tels que le tourisme, le social, l'économie, l'environnement, etc... Avec une recherche de l'équilibre entre ces différents aspects. Les vues exclusivement technique ou urbanistique sont à exclure.
- une intégration de la zone historique par rapport au reste de la ville et ne pas considérer cette dernière comme une entité isolée.
- la contextualisation des propositions d'actions c'est-à-dire considérer que chaque cas est unique et non pas adapter des solutions, d'autres expériences aux problématiques de l'entité étudiée.
- l'implication des différents acteurs dans le processus d'intervention en constituant une équipe pluridisciplinaire (homme politiques, acteurs économiques, équipe technique, agents sociaux, etc.) tout en intégrant les habitants dans la prise de décision pour garantir le succès de l'intervention.

- la communication et la transparence a tous les échelons et pendant toutes les étapes en assurant un contexte claire d'intervention publique avec une bonne gouvernance.
- la flexibilité dans le processus d' intervention et la possibilité de réorientation et de réadaptation de la stratégie d'intervention a l'émergence de toute changement non prévu dans les données.
- l'usage d'outils efficaces en matière de législation, instruments d'urbanisme (réglementation et plan de sauvegarde) et l'assurance de plusieurs sources de financement (subventions, prêts, aides, dons, indemnisations, etc...) toute en encourageant l'auto-réhabilitation.
- L'adoption d'une méthodologie d'approche et d'intervention bien structurée et efficace

2- La relation ville /Mer :

-Introduction :

Les ports sont considérés comme moteur du développement et catalyseur de l'urbanité des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont toujours formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Cependant, sous l'effet des mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature à cause des évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine qui a affaibli ces liens, une rupture visuel ou morphologique entre la ville et le port. Cela a donné naissance au phénomène appelé par les spécialistes de la question : **le clivage ville/port**. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer. L'idée est de faire de la ville une vraie ville portuaire avec de nouvelles vocations économiques, touristiques et sociales liées à notre époque.

Alors que de nombreuses villes portuaires réfléchissent sur comment recomposer ces territoires, il serait intéressant de siter les quelques réflexions déjà établies pour de meilleures interventions à l'avenir et éviter de tomber dans les mêmes erreurs.

2-1-Définition de la ville portuaire :

Le concept ville portuaire se compose en deux termes essentiels : ville et port.

-la Ville : est une unité urbaine étendue et fortement peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique...⁷

-Le Port : est l'élément caractéristique de la ville portuaire, c'est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau. Il est destiné à accueillir des bateaux et navires, un port peut remplir plusieurs fonctions, il est un lieu de séjour.

La ville portuaire paraît dès la première recherche difficile à cerner en une seule idée, malgré le nombre de travaux réalisés. Cela a été souligné par Roger Brunet lorsqu'il a qualifié la ville portuaire de traitement d'un objet réel non identifié⁸. En revanche, les géographes ont défini la ville portuaire de façon plus simple comme point clé de l'organisation de l'espace⁹.

Par ailleurs, la ville portuaire est un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production postindustrielle de biens et de services. Villes portuaires, estuaires ou pôles logistiques valorisent un territoire productif commun, intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, qui sont le propre d'un développement durable¹⁰.

⁷Organisation des Etats-Unis.

⁸R.Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.

⁹Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 15

¹⁰COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003, p 204.

De plus, Les villes portuaires sont les lieux par excellence de l'innovation technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive¹¹. Cela veut dire que les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondées sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche¹².

2-2Clivage ville / port:

Depuis des siècles, les relations entre villes et ports sont intenses. L'accès à la mer a façonné de nombreuses villes, contribué à leur essor économique et à asseoir leur pouvoir sur l'échiquier mondial. Aujourd'hui, cette relation symbiotique entre développement urbain et activités portuaires se complexifie et on assiste à un découplage des territoires urbains et des lieux d'activités portuaires.

Ce mouvement s'amorce dans les années 60 avec le déclin de l'industrie occidentale et sa délocalisation vers l'Asie, le boom des nouvelles infrastructures routières et du trafic aérien ensuite, l'apparition des conteneurs et des nouveaux équipements portuaires qui a causé le prolongement des routes à l'intérieur des ports. Les choses se dessinent différemment quand il s'agit des flux mondiaux de marchandises où le transport maritime reste imbattable : près de 90% du commerce mondial se fait par mer.

La relation ville-port connaît une crise qui est due non pas tant au déclin du transport maritime qu'à l'incapacité des villes à accueillir en leur sein des infrastructures portuaires toujours plus grandes en raison de la massification du transport de marchandises par la conteneurisation de celui-ci. Cette voracité de l'espace portuaire se heurte en outre à la montée de la valeur foncière des terres au bord de l'eau pour la création de *waterfront*, *loisirs type* et autres marinas.

*« Entre Mac waterfront et Disney-Port, cette mutation se fait au profit d'une mise en conformité de la ville portuaire par rapport à des standards internationaux alors même qu'il lui faudrait se démarquer par ses spécificités et chercher à définir sa propre identité maritime »*¹³

Plusieurs intervenants ont dénoncé que l'état qui isole le port de sa ville pour lui assigner une fonction industrielle étrangère à sa région.¹⁴

D'un point de vue architectural, le développement séparé de la ville et du port se traduit par une dureté paysagère, un choc d'échelles à l'interface entre ces deux espaces dissociés nous retrouvons ici le thème de la limite, une limite qui naît plus de la confrontation de deux espaces de nature différente que de l'existence d'une barrière physique.

Le premier facteur du clivage ville/port c'est la révolution industrielle « la ville portuaire a vécu un ensemble de phénomènes qui l'ont profondément changée sur le plan morphologique ou sur le plan fonctionnel ». ¹⁵ Auparavant, le port n'était qu'une extension amphibienne de la ville sur la mer, l'activité portuaire était complémentaire à l'activité urbaine.

¹¹Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 7.

¹²Idem p 9.

¹³P.Gras, Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010, p 235.

¹⁴Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994, p 10.

¹⁵Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P 23.

Les mutations que connaît le couple ville-port ont un impact sur la nature de ce dernier. Ainsi, elles ont tendance à le réduire à un outil technique dont la mission économique est le rendement en traitant le maximum de marchandises en un temps réduit, efficacement et sûrement et surtout à moindre coût entre les transports maritimes et terrestres.

« 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 »¹⁶

La ville connaît elle aussi des mutations qui font qu'elle devient indépendante du port (la démaritimisation des villes portuaires)¹⁷ Comme l'indique Chaline Claude in annales de géographie (1988) : les espaces fluvio-portuaires sont agrandis, jusqu'à entre les deux guerres, sont dominés par des emprises utilitaires, traversés de faisceaux ferroviaires, intégrant quelques îlots résidentiels pour la main d'œuvre. Ce qui a causé, en termes de la morphologie urbaine, la coupure des villes de leurs fronts de mer.

Donc on conclut que les causalités du clivage ville/port peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie.¹⁸

2-3-1 Les conséquences du clivage ville/port :

L'isolation du port de sa ville n'a pas seulement déraciné cette dernière de son identité, mais également cette distanciation a symbolisé pour la population urbaine le déclin, voire même la mort de leur port (BIRD. J. 1963), une autre rupture plus prononcée est apparue comme résultat de la dilatation de l'espace portuaire sur le front de mer, il s'agit de la « démaritimisation » (HAYUTH Y. 1988), la mer qui a formé toujours la source identitaire de la ville perd tout contact avec elle et devient prisonnière derrière les barreaux et les clôtures du port ce qui prive généralement les habitants du front de mer de leurs villes.

D'après AOUISSI dans son magister (2013), ces ruptures et cette ségrégation entre ville et port auront des répercussions négatives sur l'ensemble ville et port qui ne cohabitent plus à cause du contraste entre les deux natures de leurs activités. Ces répercussions négatives sont :

L'apparition d'une interface en décalage : les nouveaux besoins du port moderne en termes de mobilité ont généré la création et l'implantation des infrastructures de transport terrestre, ces derniers viennent s'installer dans l'espace tampon entre la ville et le port créant une interface située au contact des deux systèmes ville/port, cette interface est considérée comme le terrain d'affrontement entre la ville et le port .Elle les sépare et décale principalement la ville de son front d'eau, elle est également considérée comme le moyen principal d'identification du clivage ville/port.

-Déphasage entre centralités : La notion de centralité du port dépasse sa ville en adoptant une échelle régionale, voire nationale et/ou internationale. Face à ce déséquilibre, la ville adopte de nouveaux centres à caractère indépendant de la vocation portuaire.

¹⁶Hoyle,B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988, p 3.

¹⁷VIGARIE, A (1993) "*Villes portuaires et changements économiques*" in Proceedings (Third International Conference "Cities & Ports" - Genoa 19-22 nov. 1991), Gènes.

¹⁸Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.

-La non-cohabitation ville/port :

Se traduit par la condamnation du port par sa ville ; la juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension. Ce qui emprisonne le port dans sa morphologie et le fait entrer en stagnation totale face aux tailles de plus en plus grandes de bateaux et aux volumes d'échanges en accroissement et qui nécessitent jour après jour de nouveaux espaces de stockage, des quais pour accostage, des espaces de réparations pour les bateaux, et d'autres infrastructures techniques. Et de la dégradation de la ville par son port ; les nouvelles utilisations du port avec le sur-flux qu'elles apportent, étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à des sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines ce qui dégradent son environnement naturel.

-La perte d'identité :

L'eau a toujours formé une source identitaire pour les villes portuaires. La nouvelle nature du port non seulement lui coupe tout lien avec la ville, mais aussi lui fait subir l'effet de « *la dé-maritimisation* » des villes portuaires' (HAYUTH. Y. 1988). Ainsi elle perd tous contacts avec son front d'eau ce qui la dévalorise sur le plan urbanistique, social et même culturel, en laissant un vide identitaire flagrant exprimé par une crise d'identité de ces villes qui ne trouvent plus leur vraie vocation, mis à part une appellation héritée et répliquée au fil du temps « ville portuaire ». « La ville-port souffre de dé-maritimisation, c'est-à-dire d'un affaiblissement de ses liens avec la mer. Les bourgeoisies économiques qui dans le passé animent les flottes et les marchés ont disparu ou se sont placées ailleurs. Le personnel portuaire diminue en nombre ; or, c'est lui qui transmettait à proportion de sa masse une mentalité

2-4 La recomposition ville-port :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé le Délaissement par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline, Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié,... . Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées 'la reconquête' qui vise à une Recomposition ville/port, et qui vient comme réponse à la rupture fissurée par le Clivage ville/port depuis le 19^e siècle.

-Le phénomène de délaissement : aura pour conséquence la dégradation de l'interface ville/port, et l'apparition de ce qu'on appelle les friches portuaires. Ce sont en fait les espaces (bâti ou urbain) abandonnés qui étaient liés à l'activité portuaire, des « no man's land » (HAYUTH Y. 1982), de plus en plus désertés et dégradés, on y retrouve plus qu'un tas de grues rouillées et de quais délabrés. Et une crise démographique ensuite à cause de la population qui va à la quête de travail à l'extérieur de la ville. Cette population laisse derrière elle des quartiers portuaires et arrière portuaires se dégrader.

-La reconquête : Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart d'entre elles (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, Puerto Madero à Buenos Aires, New York, ...).¹⁹

¹⁹Club "Territoires Maritimes". Innovations Ville-Port, pour des projets intégrés Ville-Port, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1, rue de Narbonne-75 007 Paris, Août 2001. P 17.

Conclusion:

Le principe de résoudre la rupture Ville/Mer , redonne une nouvelle image à la ville , plus d'emplois , un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citoyens , une destination pour de nouveaux touristes , tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées. Pour cela, plusieurs villes portuaires ont été optées pour faire des projets de réhabilitation des espaces portuaires délaissés, qui constituent en fait un pont et une liaison entre la ville et la Mer. A ce stade, d'autres réflexions doivent être engagées pour trouver de nouvelles fonctions portuaires qui répondent aux besoins de la ville et du port. Il s'agit donc de résoudre une équation à plusieurs variables associant l'architecture, le social, le culturel, l'histoire, l'art et l'économie en intégrant l'ensemble de ces données dans un projet fonctionnel à l'interface ville-Mer dans le cadre d'assurer la relation entre la ville et la Mer.

3- Analyse d'exemples:

La ville du Havre : est une commune française du nord-ouest de la France, en Normandie située sur la rive droite de l'estuaire de la Seine. Son port est le deuxième de France après celui de Marseille.

1-Consolider l'hyper centralité commerciale et poursuivre la reconquête du littoral:

Le centre-ville du Havre a longtemps souffert d'un déficit d'image en raison de son héritage architectural contemporain mal perçu et du caractère éclaté de sa centralité éparpillée en plusieurs pôles (Halles centrales/rues piétonnes, place de l'Hôtel de Ville Espace Coty et Plage).

L'espace public, omniprésent par la composition aérée du centre reconstruit, peut jouer un rôle important dans sa reconsolidation. Les aménagements de la plage, des rues piétonnes et de la place du Casino préfigurent les interventions futures qui seront réalisées. L'inscription du centre reconstruit au Patrimoine Mondial de l'Humanité en 2005 (label UNESCO) et le projet de tramway, dont la livraison était en 2012, sont potentiellement capables de faire basculer le Havre dans la modernité en complétant l'œuvre d'Auguste Perret par des espaces publics de qualité.

La requalification et la diversification des espaces publics à grande échelle constituent donc l'action principale pour porter deux orientations fortes à conduire sur le centre-ville :

Le renforcement de l'hypercentralité d'agglomération et la valorisation de la façade urbaine maritime. Ces orientations peuvent s'appuyer sur deux parcours majeurs à conforter:

- le tracé du tramway et sa résonance sur l'ensemble des espaces traversés pour consolider le centre-ville et accroître l'hypercentralité d'agglomération.
- le littoral urbain, riche en séquences à valoriser pour asseoir l'identité maritime du Havre.

Le tramway : un projet majeur pour le centre ville

Le tramway, financé et réalisé par la Communauté de l'agglomération havraise, traversera le centre-ville depuis la plage le long d'un tracé qui empruntera l'avenue Foch, la place de l'Hôtel de Ville et le boulevard de Strasbourg. Il sera le socle de multiples interventions sur les espaces publics.

L'implantation du tramway permettra en effet d'embellir les sites traversés par la réalisation d'espaces publics rénovés et d'itinéraires de promenade, à pied ou à vélo. Cette image de modernité est aussi un formidable moteur pour dynamiser l'image d'une ville et de son agglomération, et renforcer une attractivité à la fois touristique et commerciale.



Fig.3 vue sur le port de havre.

Renforcer l'attractivité du littoral:

-Le centre-ville entretient un contact permanent avec l'eau, qu'elle soit maritime ou au cœur de la ville avec les bassins centraux. Cette relation étroite, bien que ponctuellement très forte au niveau de la Plage ou du Musée Malraux, demande cependant à être étendue jusqu'au secteur des Docks et du quartier Saint Nicolas.

-Le secteur de la Plage peut être considéré comme un quartier de la ville à part entière. Pôle d'attraction majeur, notamment en période estivale, la plage est l'une des images emblématiques de la ville.

-Le tramway, dont le terminus se localise sur le boulevard Albert 1er, devra s'intégrer à cet espace urbain particulier, en contact direct avec la mer et à la forte identité maritime. Le boulevard et les espaces limitrophes seront également revus.

La promenade maritime et les aménagements de loisirs seront prolongés jusqu'à la digue nord afin d'achever la digue promenade aménagée en 1995.

-Les bâtiments du front de mer sud, délimité par la Chaussée Kennedy et le quai de Southampton, bénéficient d'un traitement architectural soigné (porte d'entrée maritime du Havre). A l'inverse, les espaces publics souffrent de l'absence d'aménagements et d'équipements forts, capables de dynamiser ce lieu stratégique de la ville en lien avec les horizons portuaires. L'absence d'affectation particulière du site de l'ancien terminal Transmanche où débouche la rue de Paris compromet la redynamisation de cette dernière. L'enjeu repose donc sur l'ouverture de cette esplanade sur la ville accompagnée d'un projet d'aménagement englobant les boulevards maritimes et les espaces de stationnement.

-Le nautisme constitue une activité florissante sur le plan national. La ville du Havre dispose d'atouts conséquents pour développer cette activité le long de la bande littorale. La capacité d'accueil du port de plaisance sera augmentée. Les terre-pleins seront réaménagés et le bassin Vauban ouvert à la plaisance.

-Le linéaire littoral du centre ville présente des discontinuités et des ruptures importantes sur le plan des aménagements de promenade et itinéraires modes doux. L'Avenue Verte d'Agglomération qui ceinture la ville empreintera cette portion maritime de la ville. La réalisation d'une promenade continue reliant la Plage, le port de plaisance, le musée Malraux, le quai de Southampton, le quartier Saint François et les Docks Vauban permettra de connecter efficacement ces différents pôles.

Cette promenade se prolongera ensuite sur la rue Bellot et le Jardin Fluvial récemment réalisés. Les opérations d'aménagement programmées sur le secteur Saint Nicolas / Vauban vont accroître encore le périmètre de la centralité havraise. Les actions sur les espaces publics sont donc fondamentales pour relier et embellir l'ensemble des pôles qui constituent cette centralité d'agglomération. Un parcours littoral continu et reliant les pôles existants et en devenir permettra d'atténuer le caractère diffus du centre élargi.

2- Les quartiers Sud Mettre en œuvre le projet urbain de l'interface ville - port

Les quartiers Sud, situés à l'interface Ville-Port, sont constitués de tissus urbains mixtes Imbriquant des secteurs résidentiels et des secteurs d'activités. Leur proximité avec le Centre ville et leur important potentiel foncier permettent d'envisager la poursuite du développement urbain commencé avec le projet des Docks Vauban. Les opérations en cours sont un moteur pour le développement de l'ensemble des quartiers Sud. Le souhait de la Ville est de profiter de la dynamique engagée pour poursuivre et compléter la requalification urbaine et environnementale toujours plus à l'est, l'ensemble des actions devant s'inscrire de façon de plus en plus forte dans une démarche de développement durable.

Ainsi, l'orientation d'aménagement des quartiers Sud aura pour objectif d'inscrire ce territoire dans le fonctionnement de l'agglomération, de l'ouvrir sur les bassins et les quais qui le bordent, de valoriser le cadre de vie et enfin de faire évoluer un plan de déplacement mal adapté aux nouvelles fonctions urbaines.

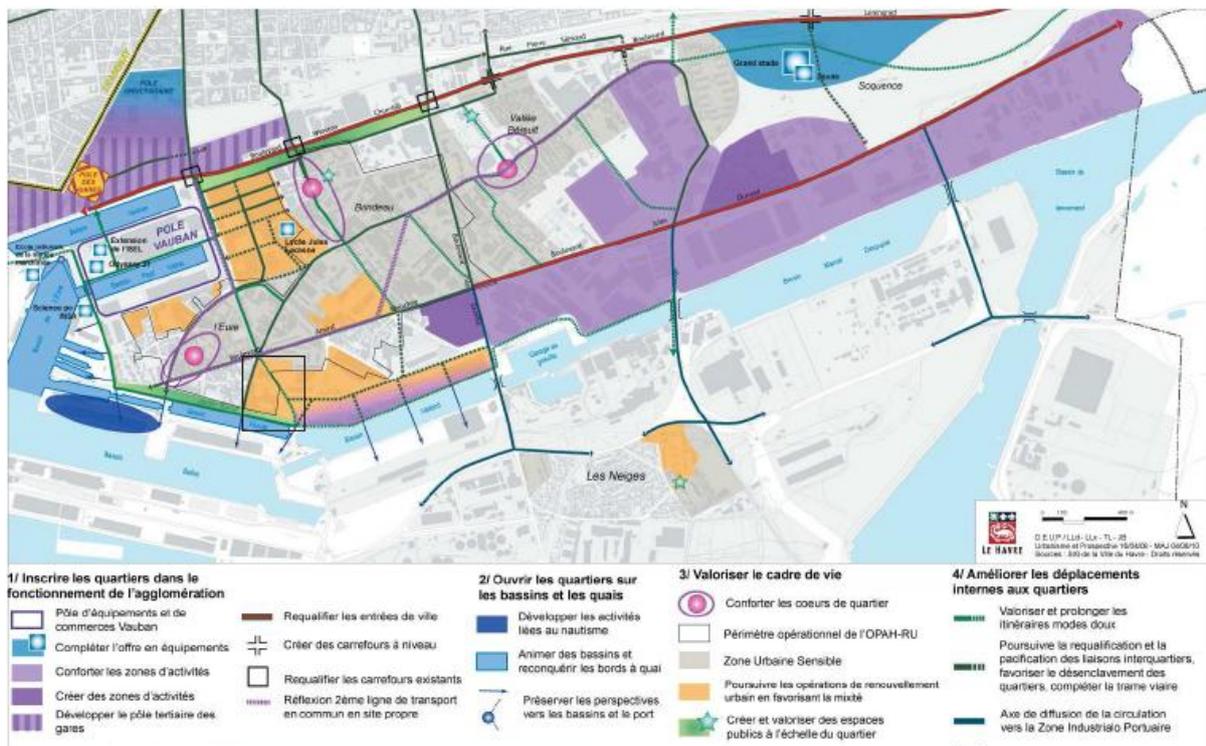


Fig.4 vue sur le sud du port de havre.

L'une des spécificités des quartiers Sud, est leur proximité avec le port. Les quais et les bassins, longtemps voués aux activités du port puis abandonnés avec le déplacement de ces mêmes activités vers le sud, sont aujourd'hui à réintégrer à la vie du quartier. La création du jardin fluvial, premier pas vers une réappropriation, s'accompagnera de projets urbains, paysages, architecturaux qui poursuivront cet objectif.

Créer une zone de transition entre la ville et le port

La volonté commune du port et de la ville de voir se réconcilier les sites urbains et portuaires, dans une logique de transition douce entre ces deux entités, a fait émerger un projet de valorisation de l'interface ville-port à proximité du quartier de l'Eure.

Depuis les formes de Radoub jusqu'au boulevard de Graville, sera proposée une activité portuaire de transition, favorisant l'implantation d'entreprises dont les activités seront compatibles avec l'habitat (immeubles de bureaux, ateliers,...).

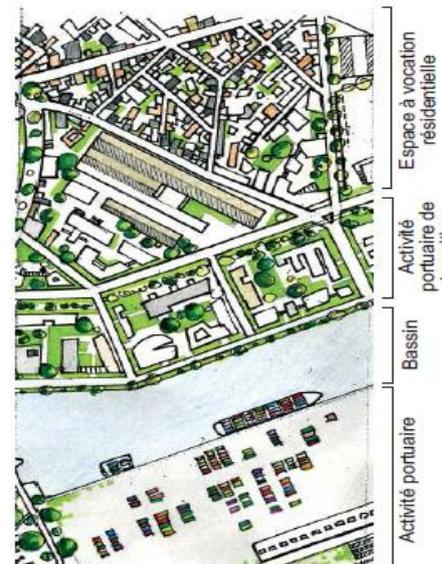


Fig.5 Création d'une zone de transition entre la ville et le port : schéma de principe

Le port et ses principales caractéristiques composent un paysage singulier que la ville a longtemps rejeté.

La démarche menée aujourd'hui à travers l'aménagement des quartiers Sud, vise au contraire à assumer ce paysage. Celui-ci confère aux quartiers Sud toute leur originalité et cette ambiance unique si particulière. Ainsi, pour chaque projet, un travail spécifique est et sera mené afin de prendre en compte l'histoire et les caractéristiques du site. De même, la préservation des échappées visuelles en direction des infrastructures portuaires sera poursuivie, ainsi que la création de nouvelles perspectives sur les sites de développement urbain.



Fig.6 Ambiance portuaire : vue depuis la rue Belloq

De nombreux bassins situés en bordure des quartiers Sud ne sont aujourd'hui plus utilisés par les activités du port. Laissés à l'abandon, ils représentent autant d'opportunités pour faire revivre les quartiers Sud. De nouvelles activités, en particulier nautiques (plaisance, plongée,...) seront développées et les bords à quais seront réaménagés afin de les rendre accessibles. Le jardin fluvial, inauguré en 2007, illustre parfaitement la volonté poursuivie par la Ville. Son extension le long des quais de la Gironde et Georges Raverat est par ailleurs programmée.



Fig.7 Jardin Fluvial

La ville d'Essaouira : est une ville portuaire commune du sud-ouest du Maroc en province située sur la cote atlantique se situe a 173km au nord d'Agadir, a 176 km a l'ouest de Marakkech et a 360km au sud de Casablanca . Son port est un important port de pêche.

La lente décrépitude d'Essaouira :

Depuis plusieurs années, la ville est au centre d'un projet destructeur favorisant la médiocrité et semant la confusion .La ville a besoin à cet effet d'une bonne bouffée d'oxygène à même

de redynamiser son économie et résoudre les problèmes structurels et sociaux qu'elle traîne depuis un bon moment.

-le secteur touristique a joué un grand rôle dans la stimulation et le développement de certains secteurs d'activités y compris l'immobilier. Un élan qui a ralenti toutefois depuis quelques années à cause de la conjoncture économique mondiale défavorable et du fameux problème du transport aérien.

-La fermeture dramatique des usines ainsi que le faible apport des secteurs de l'artisanat et de la pêche ne profitent pas au développement économique de la ville. De ce fait, une diversification des pôles d'activités économiques s'impose de toute urgence.

- Malgré la biodiversité de la région elle est assiégée par le domaine forestier qui bloque ses ambitions économiques faute de foncier.

-sans oublier aussi les projets sinistres Car, à Essaouira, la plupart des projets sont liés à des complications qui surgissent après le lancement des travaux.

Les projet pour réhabiliter la ville d'Essaouira :

Une stratégie plutôt ambitieuse a été mise en place. Son objectif : mettre à niveau les infrastructures de base, valoriser le patrimoine culturel et architectural, créer un nouveau pôle urbain et renforcer le développement socio-économique.

Les détails fournis par la délégation du tourisme sur les projets en cours :

1. Mise à niveau des équipements de base des quartiers sous-équipés. (Assainissement, voirie, éclairage public, espaces verts et publics)

2. Revalorisation des sites à caractères spécifiques: Corniche/boulevard Med V, entrées de ville et Boulevard Al Aqaba :

-**Objectifs** : rehausser l'identité visuelles de la ville d'Essaouira, améliorer et renforcer les infrastructures, Aménager les avenues, boulevards, corniche, places publiques, espaces verts.

-**Consistance**: réfection de la voirie, réalisation du système d'assainissement des eaux pluviales, renforcement et extension du réseau d'éclairage public, aménagement des espaces verts et places publiques.



Fig8.Corniche et Bd med V (1ère tranche)en stade final d'aménagement

3. Projet de Mise à niveau des espaces publics autours de la Médina et de la deuxième tranche corniche.



Fig9.Mise a niveau des espaces publics autour de la Médina et de la deuxième tranche corniche

4. Aménagement de la ceinture verte de la ville Objectifs:

- Un projet qui vise à limiter l'extension urbaine d'Essaouira et à protéger l'éco système local.
- Aménagement d'un espace vert ouvert aux citoyens.
- Limitation de l'extension urbaine.
- Protection de l'écosystème.



Fig10.Aménagement de la ceinture verte de la ville



Fig11:vue sur la ceinture verte de la ville (1)



Fig12.vue sur la ceinture verte de la ville (2)

L'étude de Mise à Niveau de la Médina d'Essaouira:

Il s'agit de lier les accès de la Médina avec le reste du tissu de la ville, de développer son potentiel touristique relatif à son positionnement à proximité de la mer et permettre la création d'équilibre au niveau de l'animation et l'attractivité de l'ensemble de la Médina et de faire ressortir les handicapes, les dysfonctionnements et les attentes des citoyens et décideurs locaux.

afin de trouver des solutions adaptées dans le cadre d'une vision globale et cohérente, de la mise à niveau du cadre urbain, de son renouvellement par des aménagements et des actions

CHAPITRE 3

Le cas d'étude

La ville de Dellys

1. Présentation du cas d'étude:

A. Présentation de la ville de Dellys:

Dellys, ville côtière située sur un contrefort rocheux, elle se trouve à seulement 160 km à l'est d'Alger rattachée administrativement à la wilaya de Boumerdès, la ville fait partie intégrante du territoire culturel Kabyle, constituant même son unique port.

Les atouts de la ville de Dellys en ont fait une nodalité très importante au niveau local, régional, et même territorial (Kabylie). L'histoire témoigne de cette nodalité terrestre et maritime qui va s'exprimer en polarité importante grâce aux échanges commerciaux mais qui va disparaître avec le temps pour des raisons différentes: événements politiques (invasion), ou naturels (séisme).

B.Situation et limites de la ville:

La commune de Dellys se situe à 160 km à l'Est de la capitale, massif montagneux pénétrant la mer et formant un cap contenu dans la partie Nord est de la wilaya de Boumerdes. Elle s'étend sur une superficie de 50,60 km², et elle comprend les communes suivantes :

Dellys, Benchoud et Afir. Elle est délimitée par :

Au Nord : la mer méditerranée.

Au Sud : la commune de Benchoud.

A l'Est: Oued Oubay (commune d' Afir).

A l'Ouest: Oued sebaou (commune de Sidi Daoud).

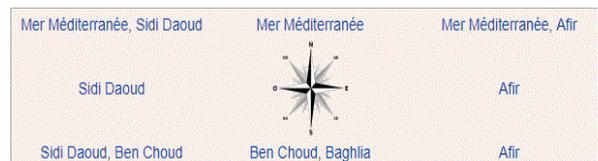


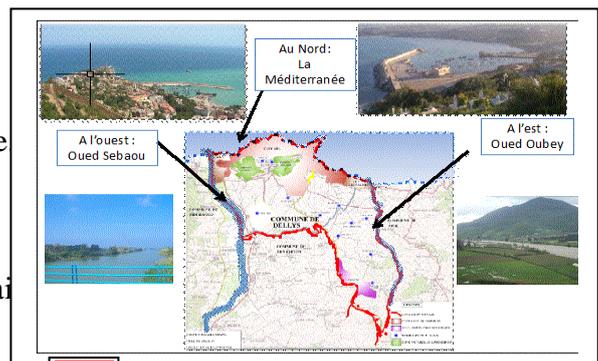
Fig. 14 communes limitrophes de dellys

C. Accessibilité:

L'accessibilité se fait par:

Voie mécanique, intégrée dans un système routier : RN24, RN25 et Chemin CW154

Voie maritime, avec un port de commerce et de pêche



D. Données géomorphologiques et climatiques :

-Sismicité: Classée en ZONE III, selon le (RPA) « règlement parasismique Algérien » due à la forte activité sismique, liée à la collision des plaques africaine et euro asiatique.

- Hydrographie:

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

-L'oued Sebaou du côté ouest et à l'est, L'oued Oubey.

Faisant partie d'un réseau hydrographique riche, d'une grande importance à toutes les échelles confondues.

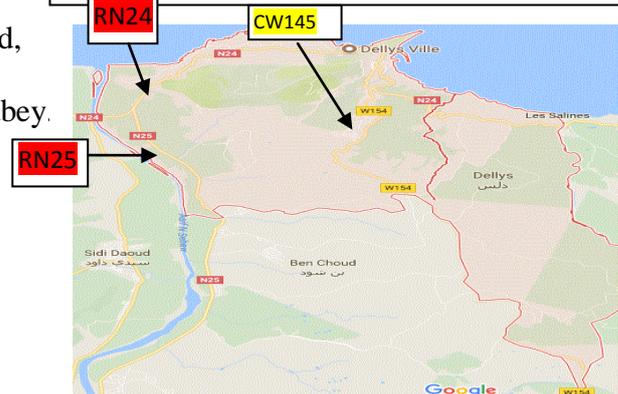


Fig.16 photo Google Mapp Accessibilité de la ville de dellys

-Ensoleillement :

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

-Contexte sociodémographique :

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

-Contexte socio-économique :

Le caractère économique de la ville réside dans la pêche, l'agriculture et le commerce.

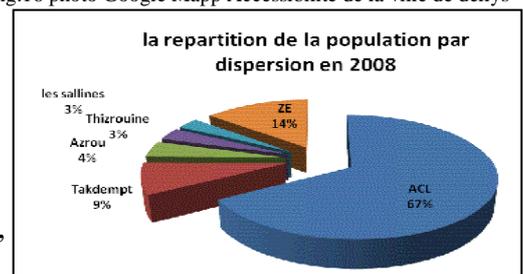


Fig.17 répartition de la population source. RGPH 2008

2. Lecture de formation et de transformation de la ville de Dellys :

Introduction :

La lecture du territoire peut nous permettre de comprendre le mode d'occupation du territoire par les hommes, et de savoir comment les structures anthropiques se sont adaptées aux structures naturelles et comment la morphologie territoriale les a conditionnées.

Cette lecture consiste à reconstituer le processus d'occupation du territoire par les structures anthropiques, et de situer la ville de Dellys dans ce processus.

Selon **CANNIGIA** la notion du territoire est certainement la plus vaste parce qu'elle n'implique pas les structures véritablement bâties, car il possède une structure morphologique de son relief qui l'individualise²⁰.

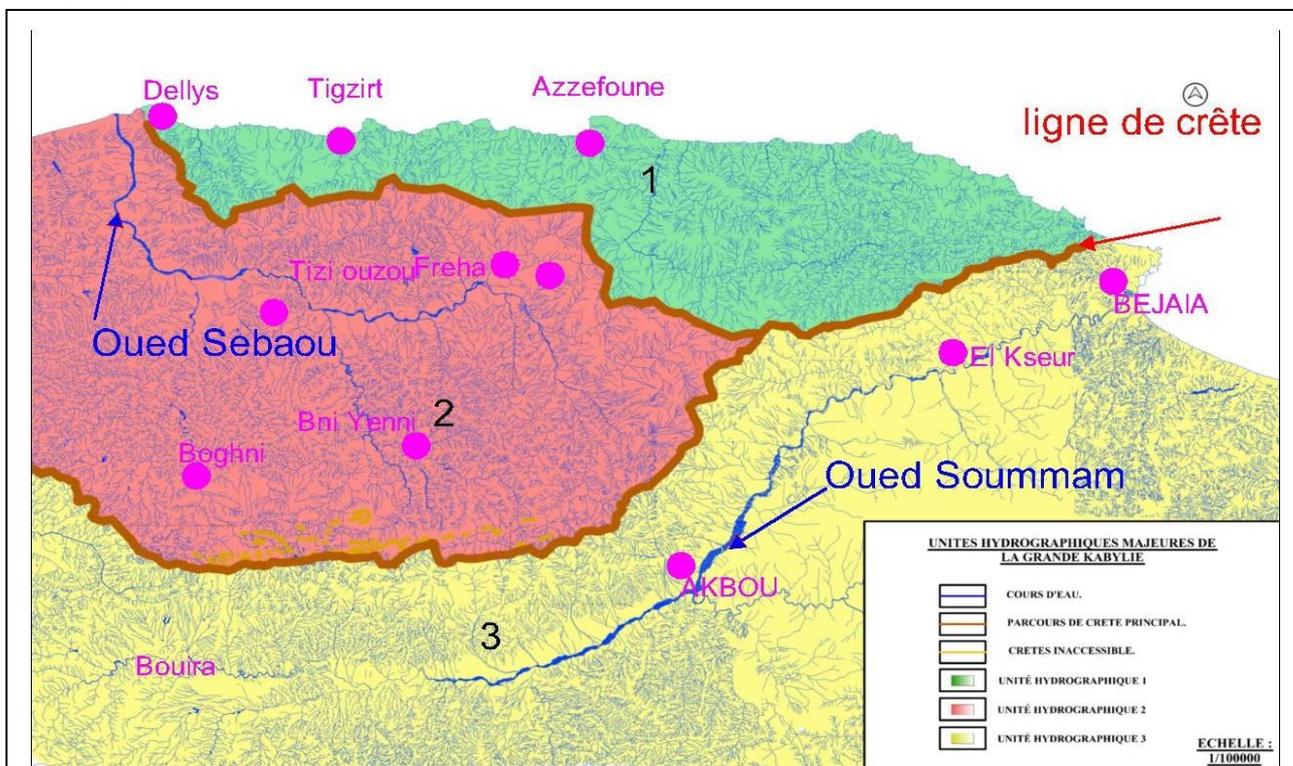
L'occupation de territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre phases

2-1A l'échelle du territoire de référence : la grande Kabylie

A. Situation:

L'unité territoriale de la grande Kabylie se situe dans la région territoriale du centre de L'Algérie, au Sud de la Méditerranée. Bien entendu elle est délimitée par la mer Méditerranée au Nord, oued SOUMMAM qui la longe de l'est au Sud et oued ISSER qui la longe de l'ouest vers le Sud. Les deux oueds sont séparés par un massif montagneux appartenant à la chaîne montagneuse de l'Atlas Tellien. En laissant une porte territoriale communicante avec les autres unités territoriales.

Cette unité est composée de plusieurs sous-unités qui sont directement reliées à la ligne de crête principale par des lignes de crêtes secondaires, Elle sont séparées entre elles par des obstacles relativement infranchissables, telles que la sous-unité de Dellys qui est limitée par oued SEBAOU et oued OUBAY, la sous unité de LAREBRAA NATHIRATHEN limitée par oued AISSI, la sous-unité des BENI DOUALA située entre oued SEBT et oued AISSI ainsi que plusieurs autres sous-unités.



²⁰ Gianfranco CANIGGIA et Gian luigi MAFFEI, composition architectural et typologique du bâti, lecture du bâti de base, tard Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000.

Le territoire de Dellys fut choisi comme établissement humain pour ses nombreux avantages:

- position facile à défendre et large domination visuelle sur le territoire.
- la nature du sol est rocheuse, excellente pour les fondations, épargnant ainsi les terrains fertiles des jardins.
- le terrain est en pente, il est facile à assainir et évite les problèmes d'inondations.
- il existe de nombreuses sources d'eau sur place ainsi qu'une abondance de matériaux pour la construction (essentiellement la pierre, la terre et le bois).
-

B. Les cycles d'implantation:

L'occupation du territoire se fait de manière progressive à travers la succession de quatre cycles:

- Premier cycle: Implantation
- Deuxième cycle: Consolidation
- Troisième cycle: Récupération
- Quatrième cycle: Restructuration

Nous pourrions parler d'une première phase de parcours, une seconde d'établissement, une troisième d'aire productive, une quatrième de noyaux proto urbains et urbains.

Lecture du territoire de la grande Kabylie :

Première phase: La première structure réalisée par l'homme dans ce territoire, est le chemin de crête, implanté en hauteur du massif littoral et du massif Djurdjura pour des raisons de sécurité et suivant la porte territoriale se trouvant au sud ouest.

Seconde phase: Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires du fait de la maîtrise de « l'agriculture et de l'élevage ». Cette localisation se fait à l'écart des grands parcours de crête et en amont des sources d'eaux (oued Sebaou, oued Obay) afin de consacrer l'écoulement des eaux exclusivement vers les terres cultivées.

Troisième phase: La formation systématique des « contre-crête » locales a proximité des deux massifs littoral et celui de Djurdjura et les premiers emplacements typique des noyaux protourbains comme celui « Dellys », « Tiguzirt », « Freha », « Azazga », ce sont des centres de marché et d'échange entre les établissements voisins et de Formation de contre crêtes continues.

Quatrième phase: qui détermine une occupation globale du territoire directement productif .Cohésion entre la consolidation des « contre-crêtes continues » et l'implantation des contre crêtes synthétiques.

Lecture du territoire de la ville de Dellys:

Première phase: La première structure anthropique correspond à la ligne de crête principale qui se situe entre les deux oueds Sebaou et Oubay .

Seconde phase: Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires se rapprochant ainsi des deux oueds et du cap de Dellys et principalement du faite de la maîtrise de l'agriculture et l'élevage.

Troisième phase: Apparitions des lieux de marché Ben Choud et Baghlia (noyaux proto urbain) localisé en aval a proximité des groupes de villages à vocation uniquement agricole et d'élevage , ainsi que la création des parcours de contre crête locale .

Quatrième phase : Apparition des grands noyaux comme lieux de marché principale Dellys Création de parcours de contre crête continue qui se positionnent parallèlement a l'oued Sebaou et à la cote méditerranéenne et de parcours synthétique.

Lecture du territoire de la Casbah de Dellys:

Première phase: La première structure anthropique correspondant à la ligne de crête principale qui divise le relief en 2 bassins.

Seconde phase: Apparition des premiers établissements sur les hauts promontoires dans le bassin versant sud et entre les deux lignes de contre crête qui comportent l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port.

Troisième phase: Apparition des lieux de marché (noyaux proto-urbains) parallèlement à la ligne de contre crête

Quatrième phase : Apparition des grands noyaux urbains et la création de parcours de contres crêtes continues et des parcours synthétiques.

2-2A l'échelle de la ville : Dellys

Lecture diachronique :

Introduction:

La ville de Dellys présente un tissu historique ayant subi des stratifications tout au long de son histoire, et afin d'intervenir à cette ville on doit d'abord saisir le processus de formation et de transformation de la ville qui passe par le retour à la genèse de formation du tissu à travers la structuration des parcours et les dédoublements successifs qu'a connu le noyau élémentaire et cela a travers le constat des préexistences, traces et tracés, nous avons essayé de déterminer les différentes structures qui ont conditionnée la forme actuelle de la ville ancienne, pour parvenir à la lecture du tissu actuel, nous avons eu recours aux différents documents en notre possession :

- Les plans cadastraux allant de la période de 1845 à 1950.
- Les vues aériennes (photos aériennes de l'INCT, image recomposées de Google Earth).
- Le relevé de l'état des lieux (effectué dans le cadre de l'étude du PPSMVSS).
- Les différentes sources historiques (publications et archives).
- Le constat de vestiges archéologiques encore visibles.

2.2.1 L'occupation originelle du site (la période préhistorique):

-Il est connu que la région fut occupée par les hommes depuis la nuit des temps. Il existe des vestiges préhistoriques qui le montrent, comme un monuments préhistorique néolithique, près de Takdemt, a l'est de l'embouchure de l'ouest Sébaou.

-On présume que ce point de la cote fut occupé depuis les temps les plus reculés une importante quantité d'objet préhistoriques a été trouvée tel que (javelots, des racloirs) en 1900.

2.2.2 Hypothèse de la restitution de l'établissement phénicien (12AVJ,3AVJ):

-Les phéniciens de Carthage sont venus de l'est pour s'installer sur le littoral africain dé le 12^{ème} siècle Av.J

-les marins phéniciens découvrirent le cap Adima, Cissi ou Outika (appellation phénicienne de Dellys qui veut dire ville ancienne).

-Leur empreinte se révéla, dans un monument important sur le versant ouest de la pointe que les travaux de chemin de fer en 1912 ont du faire disparaître.

- une stèle forte bien conservée a été trouvée en 1912

-Deux tombeaux ont été trouvés ainsi qu'une stèle Carthaginoise proximité de l'un des tombeaux

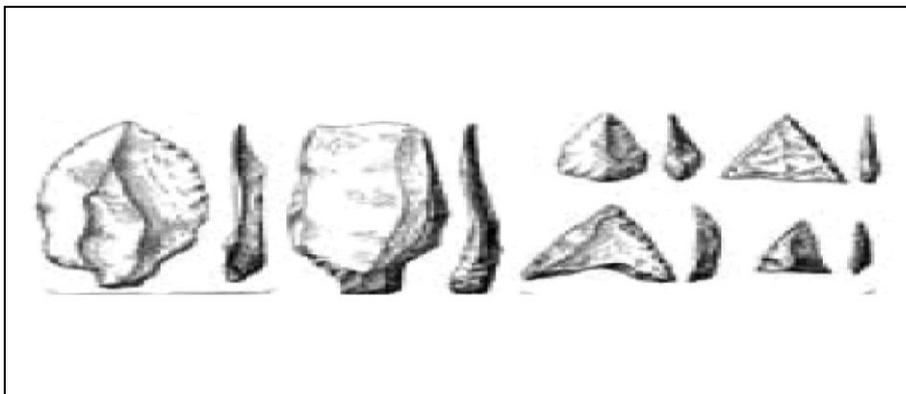


Fig.31 vestige préhistoriques.
Source : photo du livre Dellys aux mille temps.

2.2.3 Hypothèse du restitution de l'établissement antique (période romaine 146 AVJ, 415AVJ):

-fondation de la ville Rusucuru (cap aux poissons) 42 AP J.C passe par quatre phases, comme suit:

L'établissement originel:

Il s'agit de l'établissement qui fut à l'origine de l'installation des premières populations sur les lieux. Il est caractérisé par un parcellaire dont les lignes suivent les courbes de niveaux, se trouvent en amont des sources d'eaux, notamment celles de Ain Salem, bénéficiant d'une orientation favorable à l'ensoleillement et s'abritant des vents dominants (Ouest et Nord-Ouest).

L'établissement régulier antique:

En connaissance des modes d'établissement antiques romains et de leur ville planifiée, caractérisée par la régularité orthogonale et la modularité du tissu par rapport aux unités de mesures (pied romain, arpent...) et l'orientation du cardo-documanus, chose vérifiée sur la partie de la casbah allant d'Ain Salem jusqu'à la grande Mosquée.

L'extension de la ville antique (dédoublement de la ville):

Une deuxième trame vient s'agréger à la première du côté Sud-est doté d'une autre orientation et logique de lotissement (parcellaire). Cette zone serait la première partie à accueillir le bâtis spécial (équipement), ceci est attesté par le parcellaire de 1845 et les ruines d'une basilique sous l'ex-hôpital militaire, dans les jardins du génie.

La deuxième extension antique:

Toujours régit par l'ordre orthogonal cette extension révélée des tracés assez variés en dimensions et orientations. Il se pourrait d'après les dimensions importantes du parcellaire de cette extension et l'implantation sur un versant exposé aux vents dominants qu'elle soit le lieu d'implantation du bâtis spécial (thermes, temple

2.2.4 Hypothèse de restitution de la ville médiévale (642-1830):

Première phase :

Cette hypothèse dessine la forme d'un premier établissement sur le bassin versant Sud, entre les deux lignes de contre crête qui comportent l'unité hydrographique urbaine la plus proche du port.

deuxième phase :

Dans cette phase, le premier établissement subira un dédoublement du côté Sud donnant lieu à un noyau urbain dont les limites sont parallèles à la ligne de contre crête avec comme parcours centralisant la rue qui porte par le bâti spécialisé (deux fours SIDI EL-BOUKHARI).

Troisième phase:

De même manière, le noyau urbain dédouble du côté Sud, vers un deuxième noyau qui correspond à une unité hydrographique urbaine dont les limites sont parallèles à la ligne de contre-crête. Ces noyaux sont liés par un parcours centralisant (LA RUE DES FEMMES) ponctué par des types bâtis spécialisés (SIDI EL-HARFI, SIDI BEN-SABER, SIDI EL-BOUKHARI et des fours).

Quatrième phase :

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

Cinquième Phase :

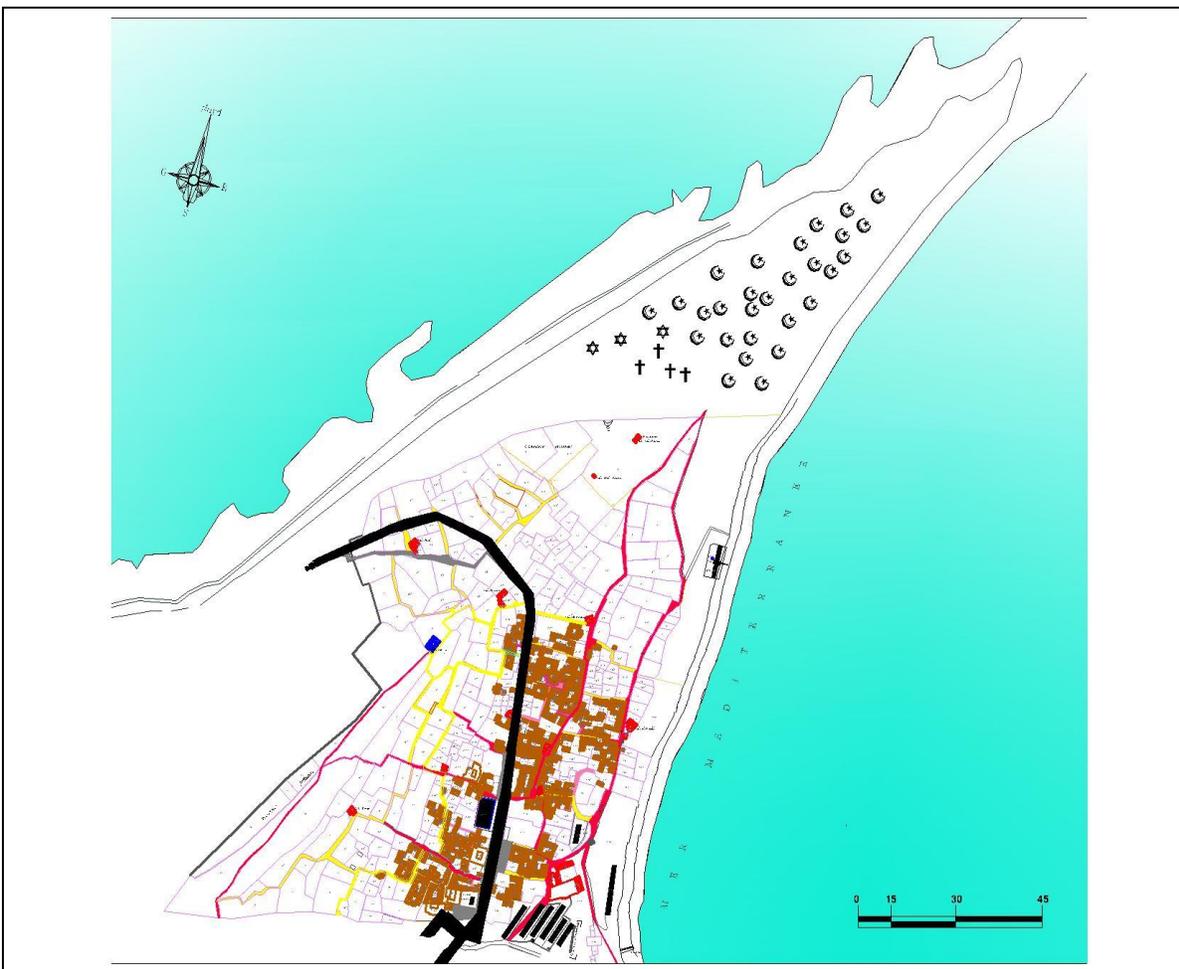
En dernier lieu, les noyaux urbains dédoublent du côté Sud, via le parcours périphérique (la rue passant par le mausolée SIDI BEN-SABER) faisant de lui le parcours de dédoublement et de l'actuelle rue des MARABOUT le parcours centralisant de l'organisme urbain doté de type bâti spécialisé (le marché, SIDI AMAR et des fours). 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.

2.2.5 Période coloniale (1844 -1962) :

a- Intramuros (1844-1856) :

Phase d'installation: les premières opérations françaises à caractère militaire. ceci se traduit par:

- L'installation de baraquements militaires dans la partie intramuros médiévale.
- reconversion des foundouks et de la grande mosquée en centre de soins.
- Alignement et élargissement de la grande rue Arabe (parcours centralisant) afin de faciliter la circulation des troupes et des véhicules militaires.
- Construction d'un abattoir.
- Déplacement de la mosquée vers le parcours centralisant en 1847.



La légende:

- | | | |
|--------------------------|-------------------------|------------|
| Parcours d'implantation. | Alignement français. | Impasse. |
| Parcours de liaison. | Implantation française. | Cimetière. |

Fig.35 Carte de la ville de dellys en 1845.

Référence : cadastre de 1845.

b-Exta Intramuros (1856-1922): (création du lotissement colonial) :

Phase de développement: le dédoublement de la ville vers le sud suivant la limite de la casbah et correspondant a l'ancien rempart. Ce dédoublement du centre historique va d'abord commencer par la création d'un nouveau rempart sur les traces de l'ancien rempart romain.

Ensuite vient s'inscrire dedans un nouveau noyau avec un tracé parcellaire régulier au contraire du tracé organique de la casbah. Ce dernier est caractérisé par :

- la continuation la RN 24 comme parcours centralisant.
- la création d'un parcours centralisant au niveau de la ville européenne.
- Remplacement de la grande mosquée par un hôpital en 1891.
- Elévation de forts sur les plus hauts points de la ville 1891
- Création du lotissement colonial comprenant des projets militaires (casernement) et d'un habitat pour la colonie Européenne.
- Elargissement du port 1922.
- Construction du Phare de bengut 1881.
- Création de la voix ferroviaire en 1885.

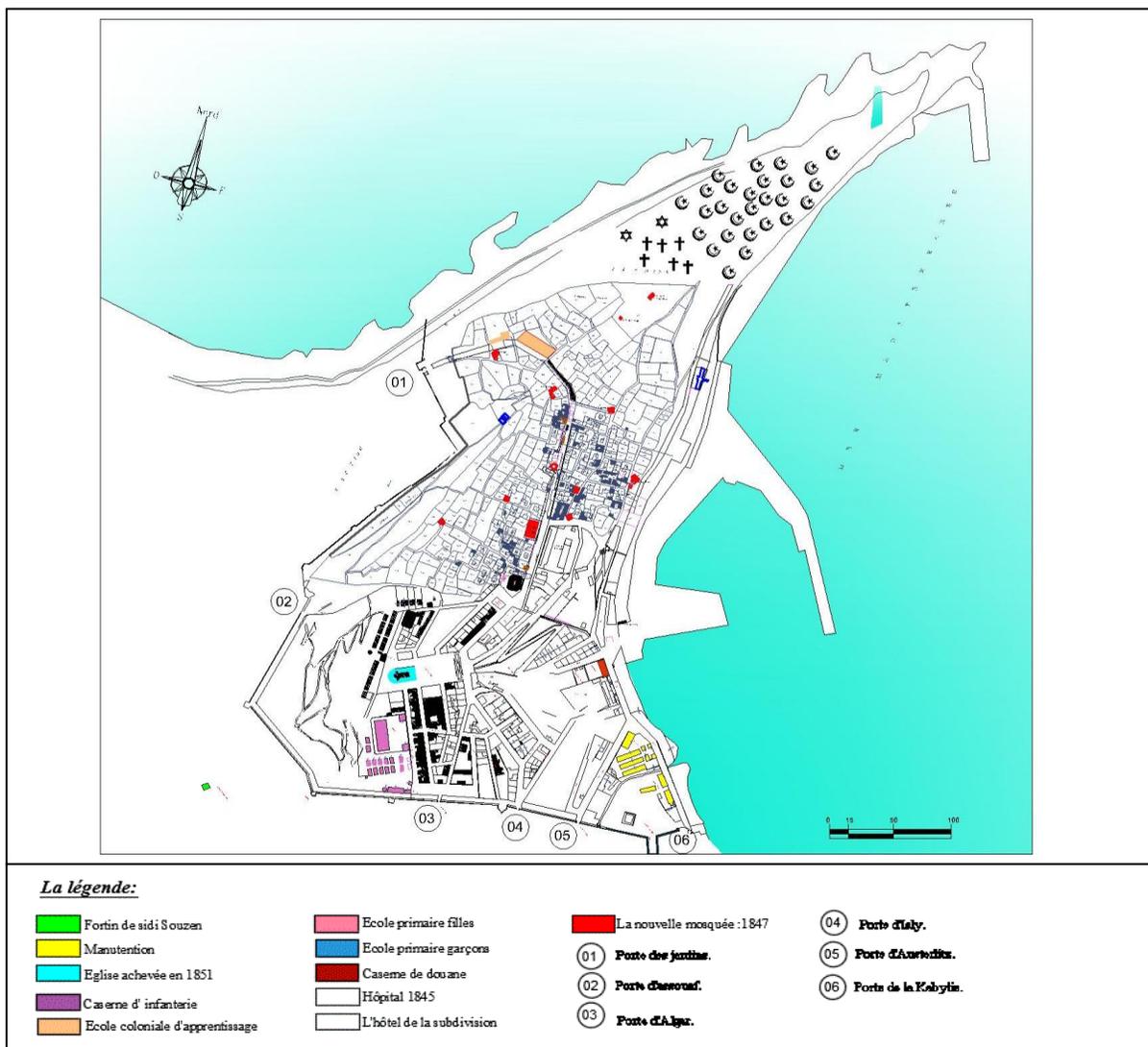


Fig.:36 Carte de la ville de Dellys en 1922

Référence : mémoire 2013.

C-Dernière phase coloniale (1922-1962):

-le centre ville ne subit pas de transformation.

-l'extension se fait vers l'ouest le long du parcours de formation urbaine territorial.

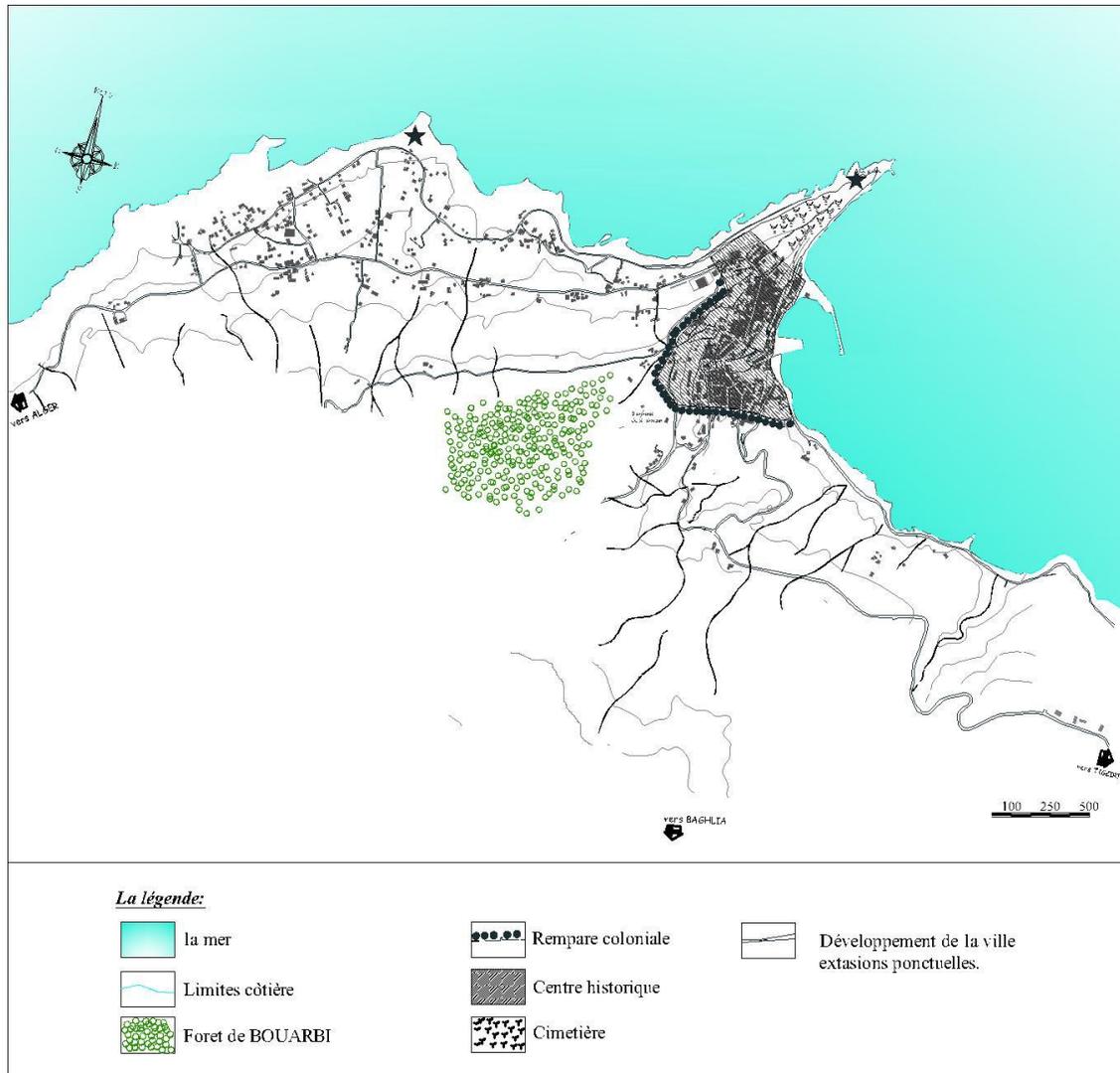


Fig:37Source: URTO Tizi Ouzou.

2.2.7 Synthèse de croissance

Modes de croissance de la ville de Dellys :

- 1-croissance urbaine homogène unitaire: c'est la ville intra-muros.
- 2-croissance indéterminée (fragmentaire):correspond a la cité des jardins (le long de laRN24).
- 3-croissance prédéterminée : correspond a la cité des lotissements et de la ZHUN DE BOUMEDAS.

Les éléments ordonnateurs de la croissance :

a-Les parcours :

- Parcours matrice de la formation urbaine: RN24.
- Parcours de développement urbain: parcours littoral.
- Parcours de consolidation de la trame viaire.

b-Les pôles de croissance:

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

c-Les obstacles naturels:

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

d-Les obstacles artificiels:

- Le cimetière.
- Les remparts.

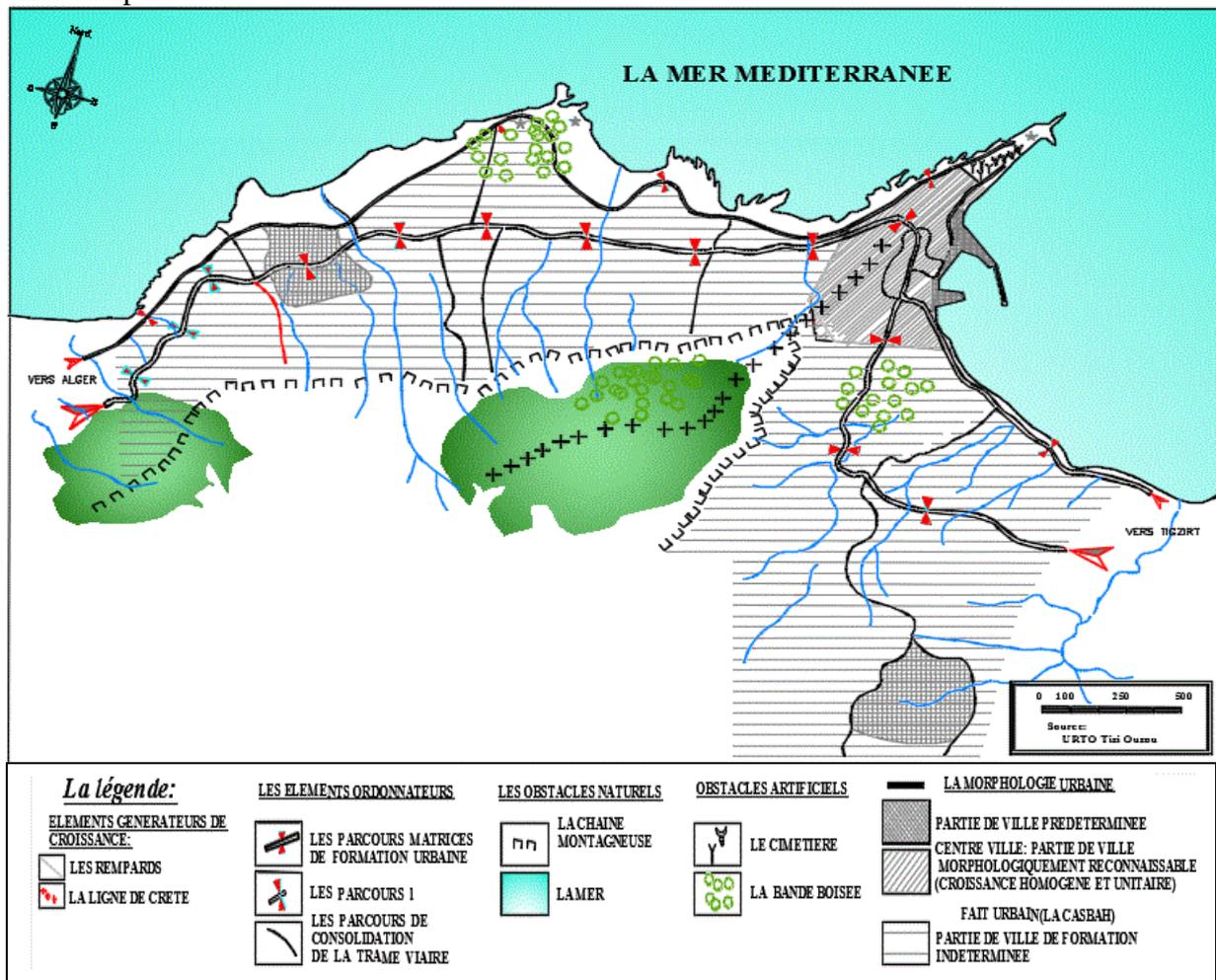


Fig.40 Source: URTO Tizi Ouzou.

2.2.8 Structure des permanences

- La lecture du processus de transformation a travers la stratification des différentes cartes de périodes différentes ; nous a permis d'identifier les éléments et faits urbains invariants.
 -D'où la carte des permanences montrant des éléments morphologiques permanents ; d'un côté le relief montagneux de BOUARBI et de l'autre la falaise et la mer ainsi que le noyau compris dans l'enceinte historique.

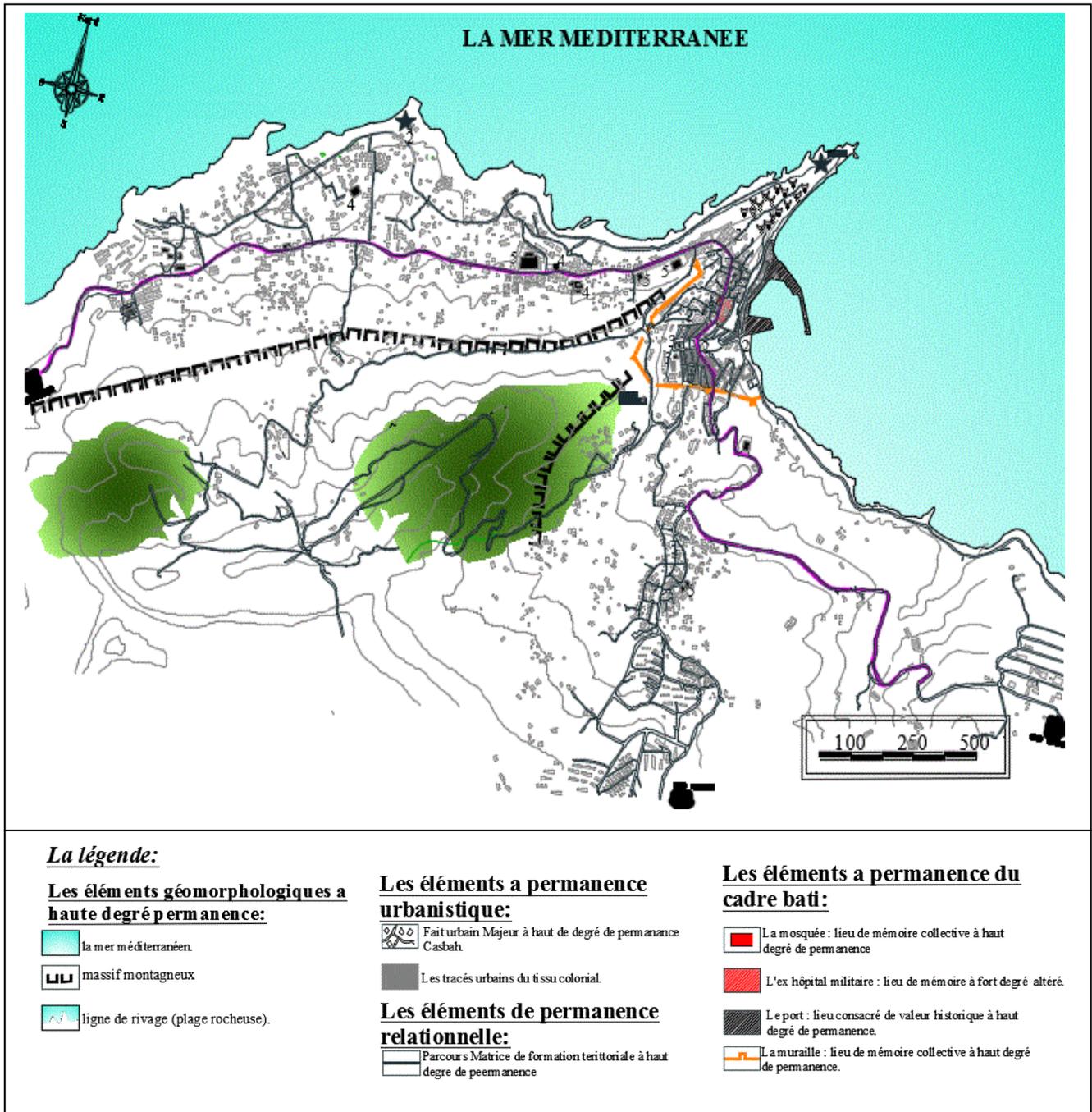


Fig.41 Source: fait par les étudiant Mémoire d'état d'architecture, Atelier projet intégré université de BLIDA1, juin 2012.

2.2.9 Carte des entités historiques :

Entités historiques:

- La lecture du processus de transformation a travers la stratification des différentes cartes de périodes différentes; nous a permis d'identifier les différentes entités historiques.

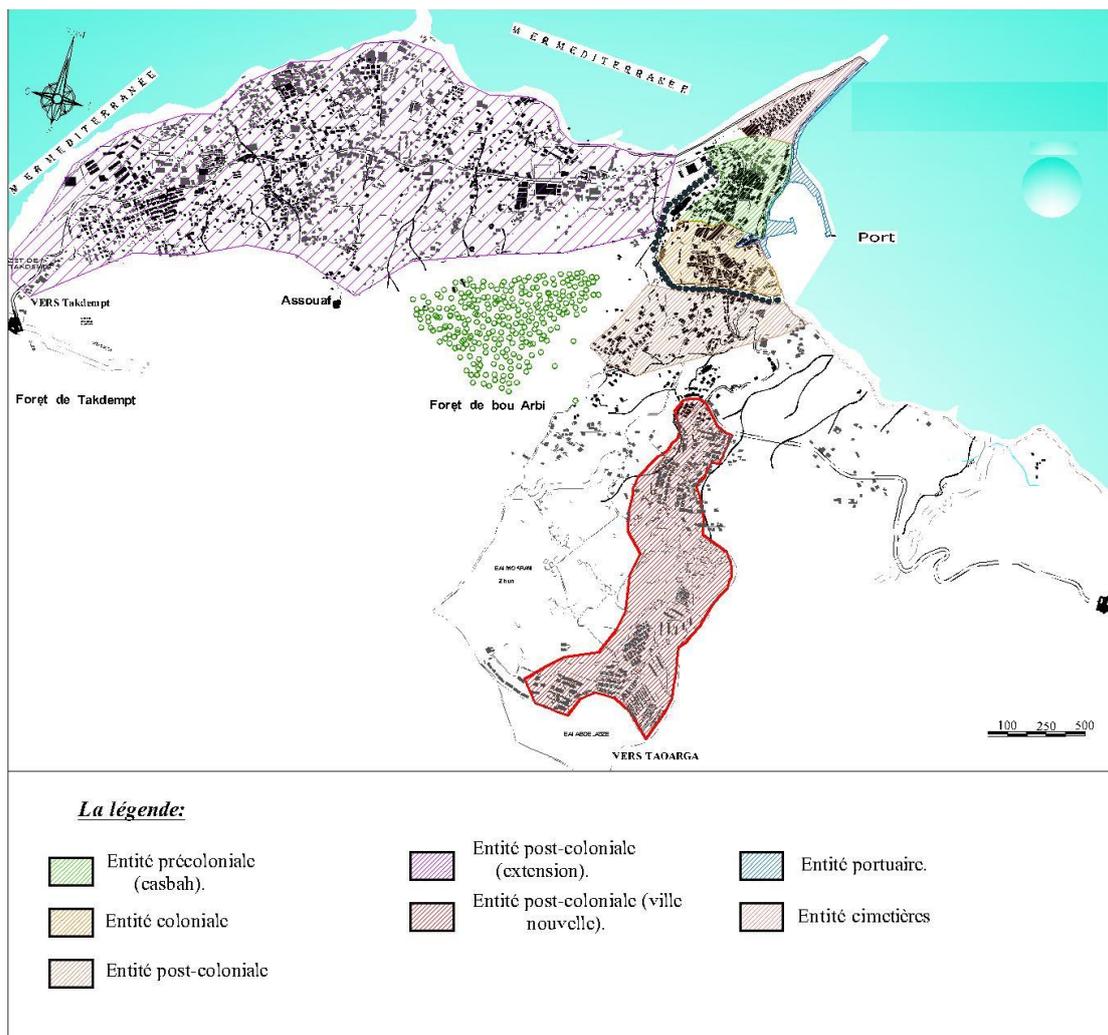


Fig.26 Source: fait par les étudiant Mémoire d'état d'architecture, Atelier projet intégré université de BLIDA1, juin 2012..

1 .Présentation de la situation du terrain:

A/situation du site d'intervention :

le site d'intervention se situe a l'est de la casbah de Dellys exactement a l'intérieur du port de Dellys

B/limites du site d'intervention:

le site est limité par la mer méditerranéenne a l'est , par la casbah de Dellys l'ouest et par la plage E'rmila au sud

C/ accessibilité:

On accède au terrain par la route territoriale.

D/ surface, forme et morphologie:

la surface du terrain est de m2
 et de forme irrégulière longitudinale avec une faible largeur et une longueur plus ou moins importante.
 le site d'intervention est plat avec une falaise de plus de 25 m a l'arrière du terrain.

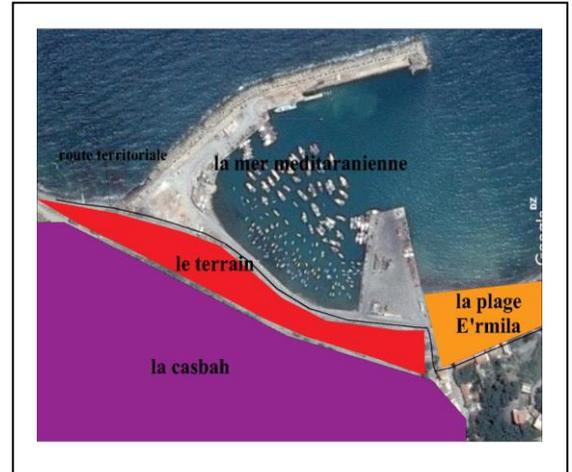


Fig.57 carte des limites du site d'intervention
 Source : photo aérienne Google earth.

2. Justification du choix du site:

Avant d'être justifié le choix de ce site l'énumération de ses potentialités est recommandée:

- 1- le site a une relation directe avec la mer méditerranéenne ce qui avant tout favorise le tourisme.
- 2- ce site participera à la revalorisation du patrimoine urbain et au développement économique et culturel.
- 3- le site est une zone de transaction entre la ville et la mer.
- 4- du point de vue social le site comprenait un édifice dont les habitants étaient liés affectivement et historiquement à ce dernier
- 5- le site permettra de revaloriser les deux parcours de la casbah.
- 6- c'est une sorte de matrice qui génère une énergie positive reliant la mémoire collective de toute une ville d'où la création de l'harmonie entre le site et son environnement immédiat qui soit humain ou urbain.

3. Les problématiques spécifiques:

D'après l'analyse urbaine établie précédemment, il y'a eu lieu des les problématiques suivantes:

- La croissance linéaire le long du parcours territoriale historique RN24 provoque l'absence de la relation ville-mer.
 - L'occupation actuelle de la zone portuaire par des activités inadaptées constitue un obstacle majeur pour son bon fonctionnement.
 - Absence des activités (touristiques, nautiques, commerciale...) au niveau du port de Dellys .
 - La présence d'un cadre paysager important et le manque d'exploitation de ces potentialités.
- Ces problématiques nous amène à nous poser un certains nombres de questions :
- Comment rétablir la relation ville-mer ?
 - Comment protéger le paysage urbain?
 - Comment exploiter les potentialités du périmètre d'intervention en matière de commerce et de tourisme?
 - Quels est le bon programme d'équipements et les différents aménagements qui peuvent assurer le bon fonctionnement du périmètre d'intervention?

4. L'approche thématique :

4.1 Définition du centre multifonctionnel portuaire :

Qu'est-ce qu'un centre multifonctionnel portuaire ?

Etymologiquement le mot se décompose en :

-Centre : point intérieur doué de propriété active et dynamique

Lieu où diverses activités sont groupées

Point de convergence, de rayonnement de diverses forces.

Lieu principale ou notable d'une activité.

-Multi : plusieurs.

-fonctionnel : qui répond à une fonction déterminée, bien adaptée à son but.

-portuaire : qui se rapporte à un port.

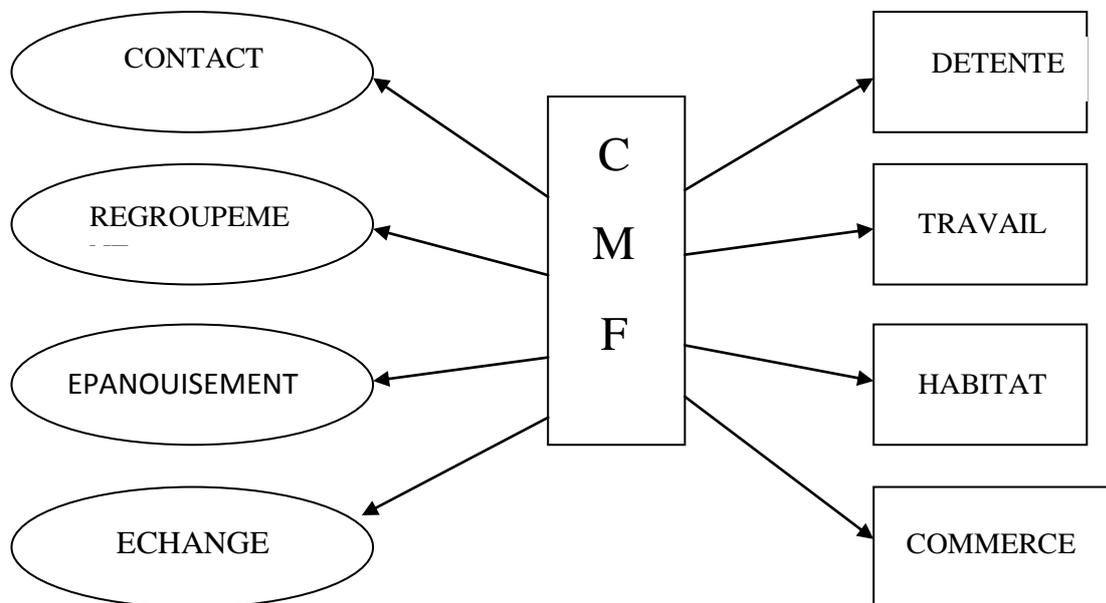
4.2 les caractéristiques du centre multifonctionnel portuaire :

Le multifonctionnalisme est une tendance à la création d'édifices ou d'ensembles remplissant des fonctions multiples.

L'édifice multifonctionnel est une idée, concept plutôt qu'une catégorie de construction définie avec précision.

L'édifice multifonctionnel c'est le cadre qui englobe les fonctions principales de la vie humaine ou consiste à développer d'un bâtiment un ensemble de fonctions et de relations qui sont propres à un programme donné dans un site particulier à l'intérieur de cette enveloppe chaque fonction trouve son espace spécialisé avec ses caractéristiques propres qui peuvent être d'ailleurs des caractéristiques de polyvalence ou flexibilité.

Le centre multifonctionnel est un équipement remplissant à lui seul plusieurs fonctions, de sorte que toutes en tirant des avantages mutuels, cet équipement essaye de répondre aux besoins essentiellement urbains.



Avec l'apparition du « **MAT BULDINGS** » l'équipement multifonctionnel est comme un grand développement dans les pays à économie libérale et services.

Ils rendent l'espace urbain plus agréable et on diversifie l'utilisation

Il permet de vivre une vie urbaine nouvelle.

4.3 Besoins auxquels doit répondre le centre multifonctionnel portuaire :

4.3.1 Sauvegarder l'espace urbain :

Dans la ville, la concentration et la densité sont des conditions assurant la liberté du choix. Cette même crée un environnement attrayant ou des conditions insupportable. Les édifices multifonctionnels permettent d'éviter le gâchis de l'espace urbain a la juste répartition des fonctions.

4.3.2 Stimuler et mettre en relation les activités urbaines/

L'activité de la ville est déterminée par l'ambiance ou les activités urbaines doivent contribuées a entre venir la vie dans la ville.

4.3.3 Susciter le mélange social :

L'équilibre socio urbain doit être maintenu, l'édifice multifonctionnel peut contribuer a ce que le tissu de la structure social soit sauvegardé.

4.3.4 Etre en relation les situations historiques et culturelles:

L'architecture est l'expression de la culture d'un peuple de son passé comme de son présent et les bâtiments deviennent les témoins de cette culture, l'édifice est une pierre à bâtir doit s'insérer dans son contenu culturel.

4.3.5 Respecter les besoins de chaque fonction :

La fonction ne doit pas être le seul élément qui s'exprime dans la forme.

4.3.6 Respecter les fonctions entre elles :

La mixité des fonctions peut se développée en un même lieu urbain grâce a l'édifice multifonctionnel.

4.3.7 Attendre la rentabilité :

Prévoir des espaces répondant au besoin de chaque fonction (loisir, accueil...etc)

4.4 Le rôle des centres multifonctionnels :

- Ils rendent l'espace urbain plus agréable et en diversifiant l'utilisation
- Ils répondent aux besoins essentiellement urbains (rencontres, achats...etc.) et donnent a la ville sa dimension contemporaine
- ils permettent de vivre une vie urbaine nouvelle, cependant cette vie ne soit pas la particulière entre diverses fonctions, mais de leurs amalgame.

5. La proposition urbaine : (Principes d'intervention).

Réaménagement de la zone d'intervention en port de plaisance afin d'exploiter ses potentialités touristique et commercial.

L'animation de la zone portuaire par un projet qui va assurer les fonctions principales suivantes : «la détente et le loisir, le commerce ainsi que l'hébergement»

Assurer la continuité visuelle vers la mer.

Crée la continuité et rétablir la relation entre la ville et la mer à travers le franchissement des barrières physiques (une falaise de 27 m de hauteur qui sépare entre la ville et le port) en intégrant deux ascenseurs urbains qui vont assurer cette relation.

Aménager une promenade au bord de la mer.

Lecture synchronique :

3. L'analyse typologique :

3.1La casbah:

Introduction:

L'analyse typologique, mise à part la lecture du processus de transformation et stratification du bâti, s'est orienté sur un objectif de recherche des caractères et caractéristiques d'édification du bâti (aspects agrégatifs/distributifs, géométrico-formels et mode d'édification).

Pour bien comprendre la typologie de la ville de Dellys et sa relation avec l'environnement, on a choisi 2 échantillons : la Casbah et le quartier colonial selon des critères de choix qui sont les suivants:

- *la situation des villages.
- * Les premiers villages installés dans la ville.
- *La logique d'implantation dans cette époque (la période colonial 1830-1910).
- *la construction avec le tracé historique.
- *L'extension de la Casbah en extra-muros en créant le quartier colonial.
- *la comparaison entre de tissu traditionnel et le tissu colonial.

3.1.1Délimitation des déférents parcours :

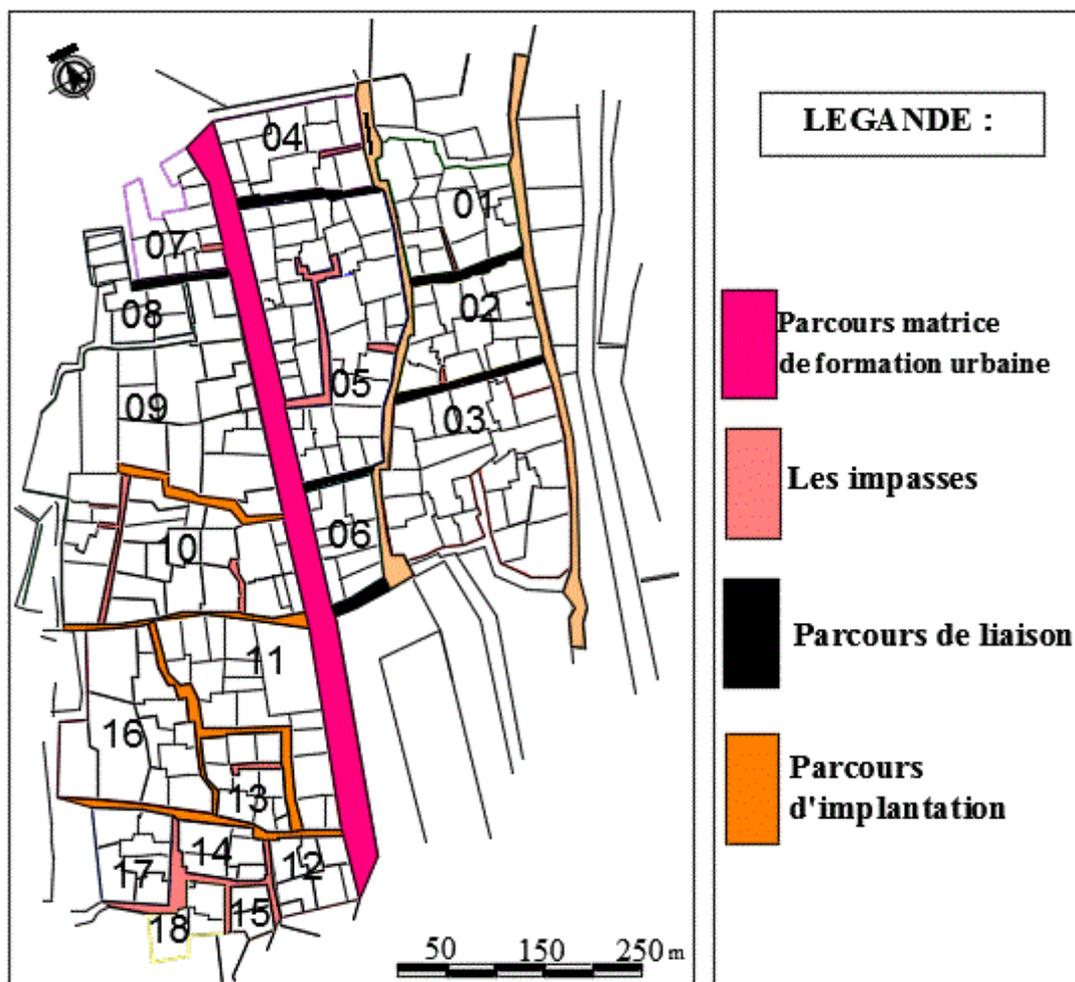


Fig.43 carte de délimitation des parcours de la casbah
Source : Atelier projet intégré dirigé par Mr Bougdal

- 1-Les voies secondaires s'installent de manière transversale vis à vis du tracé principal, suivant les lignes de pente maximales.
- 2-La maille urbaine se hiérarchise et s'intensifie là où le tissu urbain est plus dense : les voies principales et secondaires se ramifient en un réseau de ruelles permettant de pénétrer à l'intérieur des ensembles les plus compacts.
- 3-Les ruelles permettent en effet d'accéder aux parcelles les plus enclavées qui ne donnent pas directement sur les rues principales. Ces dernières structurent ainsi le parcellaire et la propriété des îlots de grande dimensions.
- 4-Les rues sont étroites et praticables uniquement à pied.
- 5-Les voies ne sont jamais rectilignes, elles sont ponctuées par de nombreux points d'arrêt, interruptions, élargissements, changements soudains de direction.
- 6-La présence des ruelles hiérarchise fortement les différentes caractéristiques spatiales des voies ; dans le cas des ruelles, l'espace public prend une connotation semi-publique, due essentiellement à ses caractéristiques spatiales, étroite et fermée, mais également à l'usage qui en est fait. La ruelle doit par ailleurs permettre l'accès à un nombre limité de maisons, parfois même seulement à une ou deux. Ces éléments donnent à la ruelle un caractère presque privé et de forte intimité.

3.1.2 Délimitation des îlots :

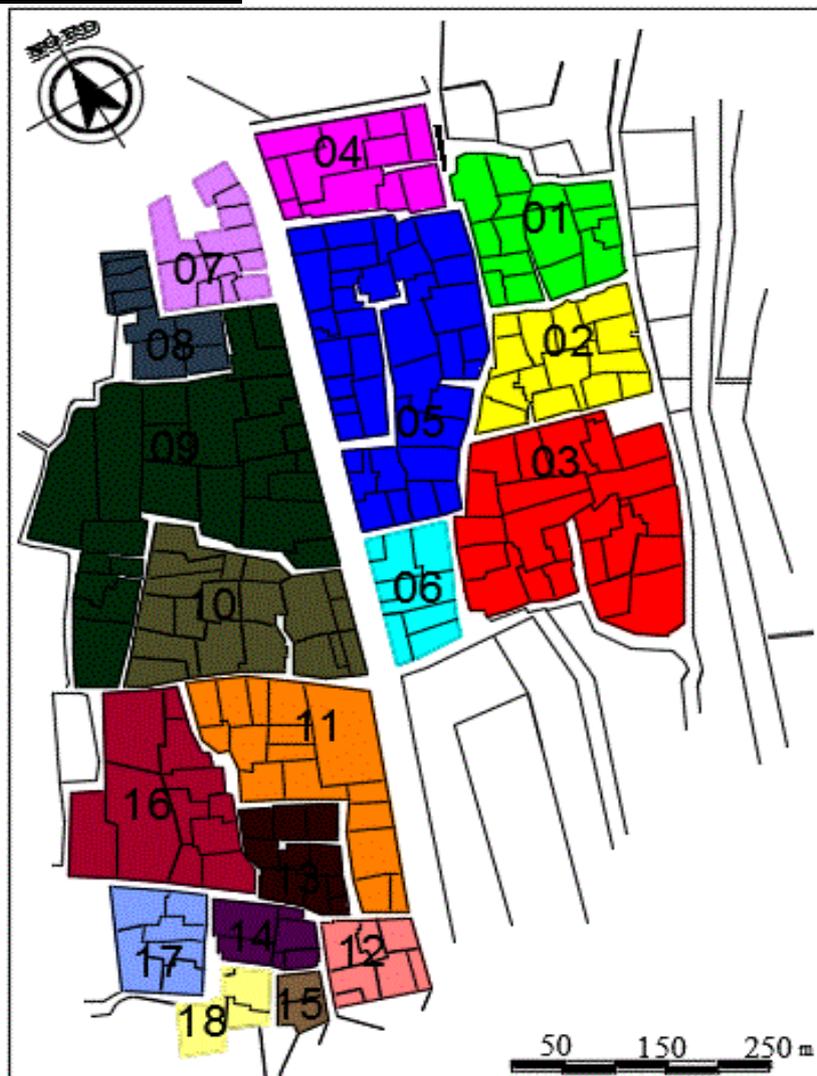


Fig.44 carte de délimitation des îlots de la casbah
Source Source : Atelier projet intégré dirigé par Mr Bougdal

3.1.3 Les parcelles :

-Les parcelles s'unissent les unes aux autres sur deux, trois ou quatre côtés, selon la position qu'elles occupent dans l'îlot : parcelle d'angle, de rive ou au cœur de l'îlot.

Type de Parcelles	Echantillon	Description
Parcelle d'Angle		Parcelle ayant une mitoyenneté sur deux cotés et deux façades sur la rue
Parcelle de Rive		Parcelle ayant une mitoyenneté sur trois cotés et une seule façade donnant sur la rue
Parcelle Centrale		Parcelle mitoyenne sur tous les cotés et accessible par une impasse

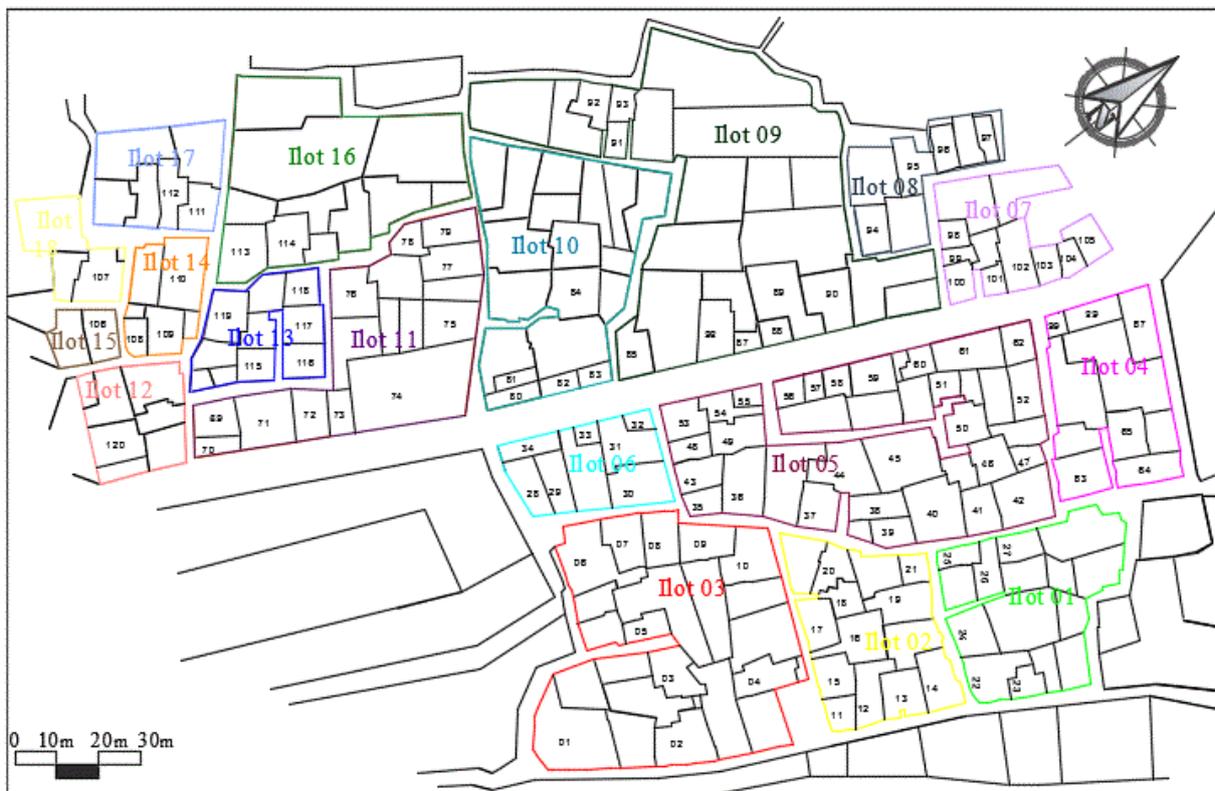
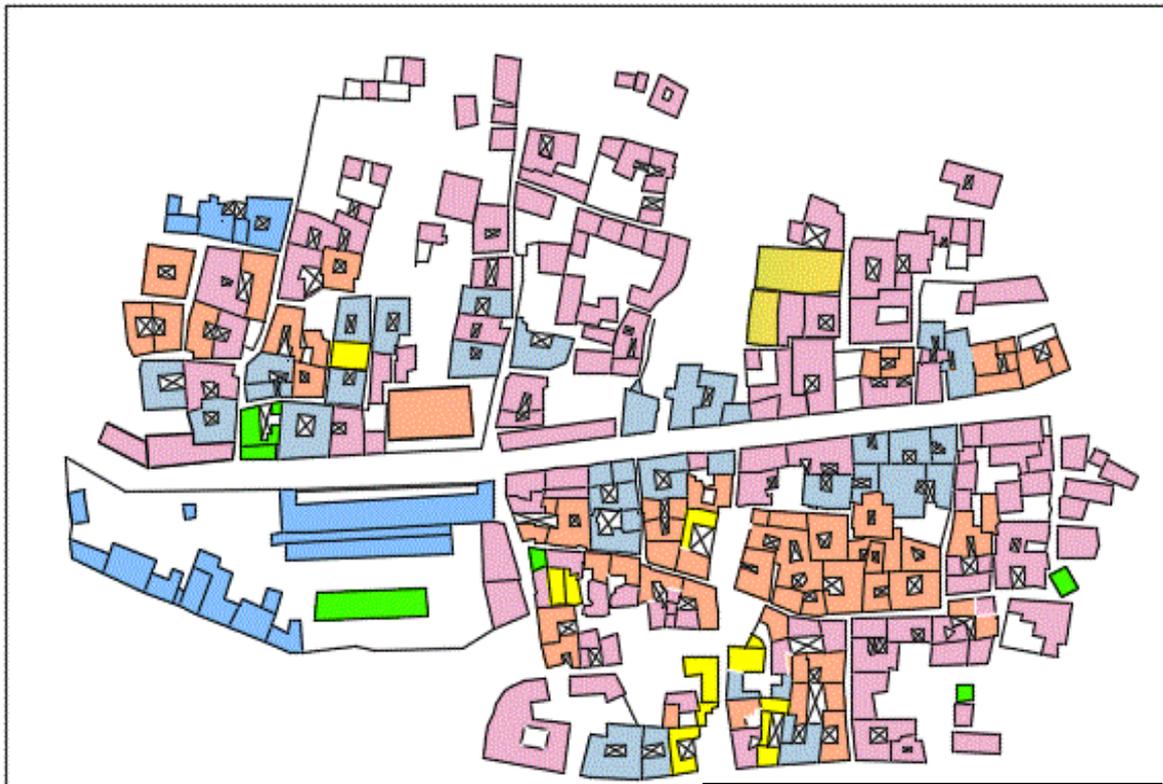


Fig.49 la carte des parcelles actuelles
Source : Atelier projet intégré dirigé par Mr Bougdal

Conclusion :

- Le contact entre ces maisons se fait à l'aide des murs mitoyens Cette faculté permet d'avoir des tissus très denses et propres.
- Au sein des îlots, les parcelles sont implantées à différents niveaux grâce à un système de terrassements permettant de gérer le dénivelé, caractéristique du site.
- La discontinuité des niveaux de sol n'empêche pas l'agrégation des corps
- La pente du terrain n'empêche pas la formation d'îlots, même profonds et compacts; c'est justement la gestion du terrain en terrasses et la typologie à patio, totalement introvertie et présentant une unique et exclusive ouverture sur la cour qui permettent que l'îlot soit composé de nombreuses parcelles rapprochées. Ces dernières, bien que contiguës, n'entretiennent aucune relation visuelle.
- La forme de l'îlot est modifiée uniquement lorsque, devant garantir l'accès à une parcelle enclavée, ce dernier est alors « découpé » et traversé par une ou plusieurs ruelles.

3.1.4 L'état du tissu urbain actuel:



L'état du tissu urbain actuel:

- Amplification du processus de dégradation sur l'ensemble du tissu, du a l'abandon de tradition d'entretien et constructives traditionnelles.
- à l'introduction des matériaux incompatibles.
- à surpopulation et la densification du bâtis.
- aux effets destructeurs du séisme de mai 2003.
- aux travaux d'urgence du plan de sauvegarde qui ont usé plus du démantèlement que de mesures de confortement.

LEGANDE :

	traditionnelle
	tradi+col
	coloniale
	trad+ col + cont
	col + p col
	post colonial
	bâtis démolit

Fig.50 carte de L'état du tissu urbain actuel
Source : Atelier projet intégré dirigé par Mr Bougdal