



République Algérienne démocratique et populaire

Université Saad DAHLEB de Blida

Faculté de la technologie

Institut d'Architecture

Mémoire de fin d'étude en architecture

Restructuration du quartier d'Hussein Dey

Présenté par :

-Benyahia Soumia.

-Assam Yamina.

Encadré par: Mr.Ouagueni

Promotion : Novembre 2014.

Remerciements.....

On dit souvent que *le trajet est aussi important que la destination*, les cinq années d'apprentissage nous auront permis de bien comprendre la signification de cette phrase toute simple. Ce parcours en effet, ne s'est pas réalisé sans défis, et sans soulever de nombreuses questions dont les réponses ont nécessité de longues heures de recherche.



Merci

Au terme de ce travail , nous tenons à remercier ALLAH le tout puissant de nous avoir donné la foi et la patience, afin d'en arriver là.

Nous tenons précisément à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements à Mr Ouagueni , notre encadreur ainsi qu'à l'intégralité des professeurs ayant assuré l'enseignement de cette cinquième année; dont la disponibilité, le savoir-faire et le soutien ne nous a jamais fait défaut. Leurs conseils, leurs orientations ainsi que leur soutien moral et scientifique ont contribué à mener ce projet à bon port .

Nos remerciements vont également à nos parents , ainsi qu'à toutes les personnes qui nous ont aidées de près ou de loin par le fruit de leur connaissance pendant toute la durée de notre parcours éducatif.

SOMMAIRE

I. Problématique générale

A/Choix du site

B/problématique générale:

C/Problématique spécifique

II/Présentation de la typologie processuelle

Introduction

A/Présentation de la typologie processuelle:

a/Définition

b/Postulat

B/Fondements théoriques de la typologie processuelle

a/Méthode d'analyse du milieu urbain

b/Méthode de conception du projet

Conclusion

III/la crise culturelle à l'origine de la dérive de la pensée en architecture

Introduction

A/De l'état de stabilité à l'état de crise.

1/La conscience spontanée, conscience spécifique aux périodes de stabilité.

a/Le type, solution relative à chaque besoin.

b/Le type, œuvre de la conscience spontanée.

2/la conscience critique, conscience caractéristique des périodes de crise:

a/Les signes de la crise culturelle en Algérie

b/Les origines de la crise culturelle en l'Algérie

B/La crise architecturale

1/Les origines de la crise architecturale:

a/ Une crise explicite depuis plus de deux siècles

b/Une crise manifeste de l'enseignement du bâti

2/Les symptômes de la crise architecturale

a/Les manifestations de la crise de la production du bâti dans le monde

b/Les manifestations de la crise de la production du bâti en Algérie

Conclusion

IV/Lecture du territoire

A/ Terminologie:

B/ Présentation du modèle théorique du Processus de formation et d'humanisation du territoire

1. Introduction

2/Première phase :structuration du territoire

3/Deuxième phase: Prise de possession du territoire

4/Troisième phase: productivité artificielle

5/Quatrième phase: Noyaux proto-urbains et urbains

6/Conclusion

C/Processus de formation et d'humanisation du territoire Algérois

1/Délimitation du grand territoire d'Alger

2/première phase: parcours de crête principale:

3/Deuxième phase: parcours de crête secondaire:

4/Troisième phase: parcours de contre crête local

5/Quatrième Phase : parcours de crête continue et de contre crête synthétique.

D/synthèse

V/Lecture de l'organisme urbain

Objectifs de la lecture

Introduction

A/ Terminologie:

B/Présentation du modèle théorique

1/Formation du tissu

2/Transformation du tissu

SOMMAIRE

C/Processus de formation et de transformation de l'organisme urbain d'Hussein dey

1/Phase de formation de l'organisme urbain

a/première phase

b/Deuxième phase

c/Troisième phase

D/synthèse

VI/Histoire d'Hussein Dey

A/Hussein dey avant la colonisation:

B/Hussein dey pendant la colonisation :

1/ Le Quartier militaire

a/Le choix d'Hussein Dey

b/La structuration d'Hussein dey

c/Le fort de Kouba

d/Hussein Dey avant 1870

e/L'implantation de l'hippodrome du Caroubier

f/L'implantation de la gare

2/Le Quartier industriel

a/Hussein Dey après 1870

b/La minoterie Narbonne

c/Les ateliers Blachère

d/Hussein Dey entre 1902 – 1940

e/Hussein Dey entre 1940– 1962

C/Hussein dey Après l'indépendance:

1/Hussein Dey entre 1962– 1984

2/Hussein dey entre 1984 à nos jours

VI/Lecture de l'agrégat

Objectifs de la lecture

Introduction

A/Terminologie

B/Présentation du modèle théorique du processus de formation et de transformation de l'agrégat

1/les types de parcours

a/Première phase: édification sur le parcours mère

b/Deuxième phase: édification sur parcours d'implantation du bâti

c/Troisième phase: édification sur le parcours de raccordement ou de liaison

d/le parcours de restructuration

2/les types d'agréats

C/Application du modèle théorique de la lecture de l'agrégat d'Hussein Dey

1/Objectifs

2/Introduction

3/Hiérarchisation des parcours

a/Parcours matrice

c/Parcours d'implantation:

d/Parcours de raccordement:

e/Parcours de restructuration

2/Les types d'agréats

a/Agrégation par tassement

c/Agrégation par rangée

b/Agrégation dos a dos

d/Agrégation élémentaire

SOMMAIRE

D/Application du modèle théorique de la lecture de l'agrégat sur le quartier d'Hussein Dey:

- 1/Hiérarchisation des parcours:
 - a/Parcours matrice
 - b/Parcours porteur d'édification
 - c/Parcours d'implantation
 - d/Parcours de raccordement
 - e/Parcours de restructuration
- 4/ Analyse des agrégats de la commune
 - a/Premier noyau
 - b/Lotissement
 - c/Les cités de logements collectifs

D/Synthèse de la lecture de l'agrégat

VII/Lecture de l'unité bâti

Objectifs de la lecture

Introduction

A/ Terminologie:

B/ Présentation du modèle théorique du processus de formation et de transformation de l'unité bâtie

- 1/le processus typologique du bâti de base
 - a/la maison à cour
 - b/mutation de la maison à cour
 - c/Maison en ligne (1^{er} degrés):
 - d/Maison en ligne (2nd degrés):
 - e/Les tours
 - f/Les barres
- 2/le processus typologique du bâti spécialisé.
 - a/les équipements

C/Application du modèle théorique

- 1/lecture de la planche bâti et non bâti
- 2/Lecture de la planche du bâti de base et du bâti spécialisé
- 3/Etude des relevés
 - 4/Processus d'évolution du type bâti à Hussein dey
- a/ Bâti de la période précoloniale
- b/Bâti de la période coloniale
 - 1/ Maison à cour de la période coloniale
 - 2/ Le type en ligne : (la maison ouvrière)
 - 3/ La maison à cour en rangée
 - 4/ La maison à logement superposés
 - 5/ Maisons en ligne : Les grands ensembles
- c/Bâti de la période post coloniale
 - 1- maison en ligne individuelle
 - 2- maison en ligne collective

D/Synthèse

VIII/Critique du PDAU et du POS

Introduction

A/Les ambitions du PDAU et du POS:

- 1/Définition du PDAU
- 2/Les principaux plans thématiques:
 - a/Plan vert:
 - b/Plan bleu:
 - c/Plan blanc:
 - d/Plan mobilité:
 - e/Reconquête des espaces portuaires
- 3/Les recommandation du PDAU sur les quartier d'Hussein dey Hussein Dey/Harrach:
 - a/Mosquée d'Alger :
 - b/Grand opéra d'Alger
 - c/sièges pour le Sénat et l'APN
 - d/Le palais des sports

SOMMAIRE

B/Les ambitions du POS

1/Définition du POS

2/Les orientations du POS sur Hussein Dey:

a/Plan vert

b/Plan bleu:

c/Plan blanc

d/Plan mobilité:

4/Les interventions sur les quartiers de la commune:

a/Ilot des abattoirs

b/Zone homogène A (Kaddour Rahim

c/Zone homogène A'(Tripoli centre)

d/Zone homogène B (quartier Fernane Hanafi

e/Zone homogène C(quartier de la gare ferroviaire

f/Zone homogène D

g/Zone homogène E (centre du quartier

h/Zone homogène F (quartier Navarre supérieur

C/synthèse de la lecture critique du PDAU et du POS

4/Principaux équipement projetés

IX/Le projet urbain

Introduction

A/Terminologie:

B/Actions projetées dans le cadre de la proposition urbaine:

1.Schéma d'action global:

a)Le quartier de l'Avenue Tripoli

b)Bande de pertinence rue Tripoli /rue Kaddour Rahim , rue Tripoli/rue Boudjemaa Moghni

c)Le quartier du palais du dey

d)Quartier de la cote roue

e)Quartier Kaddour Rahim

f)Quartier des Abattoirs

C/Schéma d'action spécifique

1.Choix de la zone d'intervention

2.Interventions (Partie1)

a/Zone Ouest de la rue Tripoli

b/Zone Est de la rue Tripoli

c/zone délimitée au sud par la ligne de chemin de fer

d/Centre de la rue Tripoli

3. Interventions (Partie2)

a)Est de la rue Tripoli

b)Zone délimité au nord par l'autoroute n°5

c) Zone nord du Caroubier

3/intervention (Partie 3)

a)Zone délimitée au sud par la rue Tripoli et au nord par l'autoroute de l'Est

b)Zone de l'Oued el Harrach

c)La Baie d'Alger

D/Les étapes de restructuration de la zone

1/Méthode de restructuration

2/Schéma de structure

E/Processus d'évolution de la proposition urbaine

1/ méthode:

2/Proposition urbaine provisoire (Variante n°1)

a/Parcours centralisants transversaux principaux

b/Parcours centralisant transversaux secondaires

3/Proposition urbaine provisoire (Variante n°2)

a/Parcours centralisants transversaux principaux

b/Parcours centralisant transversaux secondaires

4/Proposition urbaine finale

Conclusion

SOMMAIRE

X/Analyse thématique

A/Présentation du thème gare

- 1.Choix du thème :
- 2.Qu'est-ce qu'une gare multimodale?
 - a/rôle
 - b/commerces et services
 - c/Gestion
- 3.Aperçu historique de la gare multimodale
 - a/Première industrialisation
 - b/la deuxième industrialisation
 - c/ La révolution de l'information
- 4/Les types de gares
- 5/Programme:
- 6/analyse d'exemple: Gare de Satolas
 - 1/Situation
 - 2-Rôle
 - 3-Concept d'implantation : Relation entre le bâtiment et ses abords
 - 4-Concept formel et géométrie
 - 5-Concept d'organisation spatiale
 - 6-Circulation et accès
 - 7-Le concept structurel
 - 8-Transparence et dialogue avec l'environnement immédiat

B. Présentation du thème pont

- 1/ Qu'est-ce qu'un pont ?
- 2/ Aperçu historique du pont
 - a/Les ponts antiques
 - b/Les ponts romains
 - c/Les ponts médiévaux
 - d/Pont de la Renaissance
 - e/ Pont du 17eme et 18eme siècle
 - f/ Pont du 19eme 20eme siècle

C/présentation du thème pont habité

- 1/ Qu'est-ce qu'un pont habité ?
- 2/L'historique du pont habité
 - 1/Florence : Le pont urbain de Vicchio
 - 2/Venise : Le pont urbain de Rialto

XI/BIBLIOGRAPHIE:

Choix du site:

Nous allons nous immerger dans l'étude de la structure d'Hussein Dey dans l'objectif de trouver une solution adaptée à la complexité du problème auquel elle est confrontée. Nous allons procéder à l'analyse de la morphologie de la commune en appliquant une méthode de lecture italienne qu'on désigne par typologie processuelle et en nous assistant d'instruments logico-déductifs afin de diagnostiquer les différentes anomalies, puis y remédier. La disponibilité de fonds documentaires, l'accessibilité et la proximité du lieu furent des facteurs déterminants dans le choix du site.

Problématique générale :

Hussein Dey est une commune côtière du grand Alger qui se caractérise par un déséquilibre majeur dans la structuration de son tissu, conséquence directe des variations de son statut à travers les périodes de l'histoire. En effet, cette agglomération a graduellement absorbé des activités diversifiées à tel point qu'il apparaît être impossible de cerner sa vocation actuelle. La commune qui constituait la périphérie attenante à Alger, était jadis formée d'étendues de terres agricoles fertiles, qui contribuaient à alimenter les marchés de la Casbah d'Alger et celui de l'oued Kniss. Dès la colonisation, elle fut désignée quartier dépotoir dans lequel les militaires installèrent leurs camps et leurs casernes. Néanmoins, l'activité maraîchère liée à l'essor des exportations vers la métropole restait tout de même prédominante. En 1862, l'âge du chemin de fer encouragea l'implantation sur la rue Tripoli d'une gare ferroviaire propulsant ainsi l'installation d'usines, d'ateliers et de maisons ouvrières. Dès lors, les industries rattachèrent étroitement la commune à la capitale et à son port.⁽¹⁾ Après l'indépendance, la croissance démographique entraîna la crise du logement induisant un étalement urbain incontrôlé, un mitage agricole progressif et une bidonvilisation de certains quartiers de la commune. Suite à cela, cette dernière entama sa mutation vers le résidentiel à partir des années 1920 durant lesquelles d'importants programmes de logements collectifs furent réalisés. L'activité industrielle quant à elle, connaissait un déclin qui s'affirmait de manière perceptible à mesure que la croissance urbaine se poursuivait. Dès 1960, Hussein Dey entama un processus de désindustrialisation à l'origine de l'apparition de *zones neutres, amorphes, comme stérilisées par la vapeur*.⁽²⁾ Ces friches industrielles qui sont perçues par les citoyens comme la principale cause de la dépréciation du paysage et de l'altération de l'environnement, conservent *tout de même une valeur architecturale et patrimoniale certifiée étant donné qu'elles constituent les témoins de l'ancienne vocation de la commune et qu'elles symbolisent les gardiennes des traces du temps qui s'est écoulé. Celles-ci ont bien rempli leur mission au moment où elles ont été réalisées jusqu'au jour où leur activité les mets à défaut par rapport au nouveau statut atteint par la commune*. De par leur situation dans des lieux stratégiques, à proximité du centre, elles constituent une perte considérable en capital foncier inexploité, d'autant plus que le concept de régénération reste très peu répandu dans les milieux urbains algériens. Parallèlement à cela, la commune revendique une tertiarisation forte de ses secteurs occasionnant l'apparition d'une centralité dans les quartiers Sud de la commune. Ainsi le paysage urbain subit des transformations graduelles dans lequel se constituent une zone spécialisée en aires de détente au Nord, une zone industrielle et militaire au centre, et des quartiers mixtes au Sud dénotant une surdensification du tissu urbain dans lequel, friches industrielles, grands ensembles, habitats individuels et immeubles de rapport coexistent dans une qualité de vie qui se voit de plus en plus dégradée.

(1) RENE LESPES, Alger, étude de géographie et d'histoire urbaine, p614

(2) (Ragon, 1984: 17)

(3) Mehdi Bennai, article, la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente, p6.

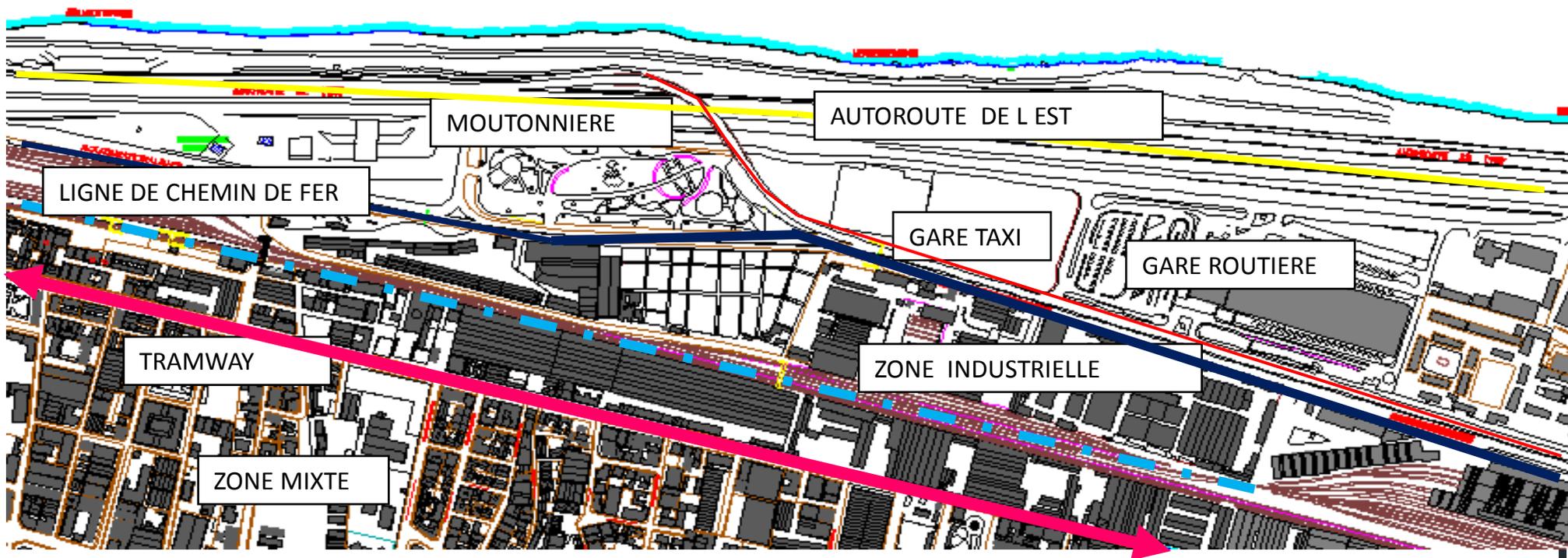
Actuellement, les élus locaux projettent de revaloriser les quartiers de la commune en délocalisant les activités industrielles et en se dotant d'une approche destructrice des tissus préexistants qui ne prend pas en considération l'identité des lieux, au profit de l'installation de Grandes emprises monofonctionnelles et cela dans l'objectif d'accueillir les nouvelles centralités secondaires qui tendent à se localiser dans les quartiers péricentraux de l'Est à l'exemple de la commune de Belcourt, d'El Harrach, d'Hussein Dey, d'El Hamma de Kouba etc. Ces actions, qui demeurent en état de veille prolongée, ne prennent que partiellement en considération une autre problématique bien plus sérieuse, celle de la discontinuité entre les quartiers Nord et Sud de la commune. En effet, le passage de la ligne du chemin de fer et des parcours périphériques constitue un obstacle linéaire majeur incitant la formation d'entités divergentes et entraînant la rupture entre la ville et la mer : Hussein Dey paraît ainsi, tourner le dos à la baie d'Alger.

Problématique spécifique

Le front de mer est actuellement en chantier pour accueillir des activités de loisir et de détente s'inscrivant dans le projet d'aménagement de la baie d'Alger. À terme, le front de mer recevra plusieurs équipements structurants et des ports de plaisance y seront aménagés. Il est donc impératif de faire profiter la ville d'Hussein Dey de toutes ses potentialités et de toutes ses richesses.

Ainsi, comment créer une liaison entre la commune et la baie d'Alger sans engager des opérations de destruction massives du tissu existant ? Quels seraient les équipements adéquats qui assureraient le rôle de tissu de raccordement entre les quartiers d'Hussein Dey et le front de mer ?

PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE



BAIE D'ALGER

AUTOROUTE DE L'EST

LA MOUTONNIERE

AUTOROUTE N°5

TRAIN

TRAMWAY

Coupe schématique

- La moutonnière
- Autoroute de l'est
- ↔ Tramway
- . - . Chemin de fer
- Route nationale n°5

II/Présentation de la méthode typologie processuelle :

Introduction

La typologie processuelle est une méthode italienne développée au lendemain de la seconde guerre mondiale en réaction à la non maîtrise de l'étalement urbain ayant caractérisé les époques antérieures. Elle s'oppose au mouvement Moderne dont elle observe les dérives latentes à l'origine de l'apparition de villes nouvelles, formées de zones mono-fonctionnalistes dans le déni du contexte environnemental. Elle *retourne à la réalité concrète de l'espace urbain* afin d'assimiler les processus de formation et d'évolution des formes urbaines en cherchant à rétablir la tradition d'un savoir-faire séculaire à l'origine de la création d'ensembles urbains générateurs d'harmonie, produit d'une collectivité, qui se sont perpétués au-delà de la crise. Elle redéfinit les assises de l'architecture *au moyen d'une didactique serrée (...) fondée sur l'analyse du bâti existant et sur les conditions conceptuelles (...) de l'activité humaine de bâtir*. Cependant, quels sont les contenus et les fondements de cette méthode ? Et quelle en est la finalité ?

A/Présentation de la typologie processuelle :

a/Définition :

La typologie processuelle est une méthode d'analyse du milieu bâti élaborée par l'architecte italien Saverio Muratori qui a développé *la clé de la production de tous les biens culturels*.(2) La théorie morphologique pose l'existence d'une logique en vertu de laquelle l'implantation d'un établissement, la structuration d'un tissu, l'évolution d'un organisme urbain ne sont pas le fruit du hasard, mais obéissent plutôt à des lois inhérentes.

b/Postulat :

La dialectique entre la pensée de Muratori et celle de son assistant Cannigia, généra de nombreux de nombreux ouvrages exposant les concepts de cette discipline scientifique qui a pour objet, l'étude des milieux bâtis. Ils *posent comme postulat, l'existence d'un lien direct entre la connaissance historique de l'environnement construit et le projet. Autrement dit, ils présumant qu'il est impossible de (...) concevoir un projet architectural (...) sans posséder une connaissance approfondie de la manière dont le milieu a pris forme, sans comprendre comment il s'est progressivement transformé, sans avoir conscience du fait que des permanences structurales héritées conditionnent son évolution future.* (1)

B/Fondements théoriques de la typologie processuelle :

a/Méthode d'analyse du milieu urbain :

Un premier cycle vise l'analyse des structures bâties à différentes échelles que sont celle de l'édifice, de l'agrégat, de l'organisme urbain et du territoire. À travers l'examen de la forme urbaine, il s'agira de déduire la mécanique structurale du milieu anthropique dans l'objectif de reconstituer le processus de genèse de toute structure artificielle et (...) production architecturale puis de leur transformation progressive. (...)

b/Méthode de conception du projet :

Un second cycle se limitant à la *conception du projet, s'appuie de façon instrumentale sur les techniques de lectures réalisées dans le premier cycle.*(1) Le but étant d'arriver à l'élaboration d'un projet en le mettant en étroite relation avec la structure de l'environnement urbain dans lequel on intervient, dans la *conviction même que la possibilité d'une structure à inventer est à exclure.*(1) Ces projets fondés sur une *approche historico-typologique* manifestent une attitude plus responsable sur le plan culturel, urbain et environnemental.

(1)G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Laroche, Edition paris, préface

(2) (2)Cours Y. Ouagueni ,*TYPOLOGIE PROCESSUELLE*, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014

Conclusion

Cette méthode de composition qui a marqué la pensée architecturale contemporaine, a contribué à rétablir le rapport de l'architecture au territoire et à la culture longtemps désapprouvé par le mouvement moderne (...). Elle a pour principale finalité la restauration de l'ordre logique dans les structures de la ville et du territoire, actuellement rompu par la crise. Avant d'enchaîner sur les différentes lectures, nous devons exposer les signes de la crise culturelle contemporaine qui est à l'origine de la crise de la production du bâti.

III/la crise culturelle à l'origine de la dérive de la pensée en architecture :

Introduction

La crise(1) culturelle est un phénomène mondial qui s'affirme de manière plus ou moins perceptible d'un pays à un autre. En Algérie, cette dernière s'investit dans tous les secteurs et frappe de plein fouet les assises du domaine de l'architecture. La crise du langage du bâti dont les symptômes se manifestent de façon significative sur le plan international, a en réalité une origine très lointaine et ne cesse de s'aggraver à mesure de la croissance des agglomérations. Les métropoles se trouvent confrontées à un développement considérable des structures urbaines, à une saturation graduelle des tissus et à une absence de maîtrise de l'étalement urbain. Cette crise nous contraint à vivre dans un *territoire caractérisé par une grande artificialité des structurations* dans lesquelles le chaos règne. Cependant quelle serait l'origine de la crise culturelle, comment se manifeste-t-elle en architecture ? Et quelles seraient les solutions qui aboutiraient à un nouvel ordre ?

A/De l'état de stabilité à l'état de crise.

1/La conscience spontanée, conscience spécifique aux périodes de stabilité.

a/Le type, solution relative à chaque besoin.

Au cours de son existence, l'individu est quotidiennement confronté à des besoins à satisfaire, à des obstacles plus ou moins complexes à surmonter. *Le type, réponse collective codifiée, se constitue lorsque le problème devient de plus en plus récurrent(2), néanmoins avec des spécificités, d'une aire culturelle à une autre.* De la sorte, lorsque le besoin de s'abriter se fait sentir, la solution se matérialise par une maison en bois dans les pays nordiques, par une tente ou un Ksar au Sahara et par un igloo au pôle Nord suivant les matériaux, les traditions constructives et les mœurs régissant ses lieux. *Par conséquent, le type réussit à exprimer de façon unitaire toutes les composantes à travers (...) un code collectif qui caractérise une aire, à un moment donné.* (3)

Les actes culturels (musique, poésie, architecture, ...etc.), hérités de nos prédécesseurs, portent en eux des actualisations qui surgissent au cours des phases de progrès de l'histoire. En d'autres termes, la solution à un problème donné s'adapte aux dérivations qui s'affirment au sein d'un même problème. Présentant un exemple simple en guise d'explication : *Dans le temps, une seule pièce servait à la fois à manger, à se détendre et à dormir. Au fur et à mesure que le besoin se faisait sentir, la maison évolua d'un espace indifférencié assumant toutes les fonctions, à une succession d'espaces spécialisés ex : séparation de la cuisine et de la salle à manger ou des sanitaires de la salle de bain.* Ces transformations s'inscrivent dans le cadre de l'évolution des types que l'on désigne par processus typologique.

b/Le type, œuvre de la conscience spontanée.

La réponse est donc une œuvre collective qui semble être enracinée dans l'esprit de chacun en toute spontanéité. *Dans ce genre de situation, le choix n'existe pas car la réponse est concrète et bien définie au sein de notre conscience spontanée. Ce type de conscience qui prédomine dans les intervalles historiques sans crise (...) durant lesquelles une culture change de manière évolutive, se manifeste par la disposition d'un sujet à se conformer à la substance civile héritée sans nécessité (...) de réflexion(4).*

(1) **Crise:** Perturbation qui change le cours ordinaire des choses (3).

(2) G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, p165

(3) G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, p175

(4) Mémoire de fin d'étude, *Restructuration du quartier d'Hussein dey*, Epau, session juin 2013

Parallèlement, la réponse est une construction traitant aussi bien du contenu que de la forme de façon synthétique. Pour garantir l'équilibre, ces deux derniers demeurent indissociable l'un de l'autre. *Par exemple : Lorsqu'on aperçoit de loin une personne qu'on connaît, on la salue de la main en toute spontanéité. C'est la société qui produit des réponses tangibles conditionnées par trois éléments : l'environnement naturel, le temps, l'expérience commune ou culture.*(3) *De façon synthétique, la culture qui caractérise chaque aire, se définit comme étant , l'ensemble des entendements hérités, communs à une collectivité en relation avec son environnement , régit par la conscience spontanée, répondant à des problèmes spécifiques .*(4)

2/la conscience critique, conscience caractéristique des périodes de crise :

a/Les signes de la crise culturelle en Algérie :

L'histoire de l'Algérie est riche en événements historiques qui se sont traduits par une culture, une société et une architecture. Néanmoins, une crise culturelle particulièrement soutenue s'est imposée depuis plusieurs décennies, emmagasinant les défaillances en identité culturelle et sociale à tel point que nous doutons tous des legs historiques et nous sous-estimons nos capacités à créer et à innover sur tous les plans. Tout ce qui est produit localement est rejeté par la population, pire encore, les fêtes religieuses occidentales se substitueraient même aux nôtres de manière progressive. A partir de là, nous constatons que notre culture tend à se dissiper pour laisser progressivement place à la culture occidentale, favorisée par le développement des communications et des échanges. Cette crise manifeste en réalité *une carence progressive de conscience spontanée* autrement dit, l'individu tend à faire des choix dans l'incertitude et pour cause, *la crise de la codification de la réponse collective à cet état de nécessité, ce qui est le propre de la conscience critique.* Par conséquent, pour un même problème donné, une multitude de réponses en émanent toutes divergentes qui peuvent s'expliquer par l'abondance du choix à laquelle nous sommes confrontés d'une part, et par la crise identitaire que nous traversons collectivement d'autre part.

En revanche, on assiste étrangement à un revirement de situation durant les fêtes religieuses (mariages, baptêmes, jour de l'Aid, mois de ramadan...) dans le sens où c'est une période pendant laquelle l'algérien renoue avec ses coutumes. Ceci est la preuve concrète que cette tendance ne s'est pas incrustée profondément dans les consciences et que des périodes de clairvoyance succèdent tout de même à des périodes d'obscurité. Cela s'explique par le fait que la conscience spontanée demeure active de manière sous-jacente et ce, même en période de crise.

b/Les origines de la crise culturelle en Algérie :

Cette crise identitaire qui touche les méandres de notre société est la conséquence des colonisations successives. En effet, elle s'est manifestée suite au choc généré par un double contact culturel d'abord ottoman puis, français et ce, en un intervalle de temps très réduit. En revanche, c'est sous l'occupation française que la crise culturelle s'est réellement accentuée : *l'algérien fut marqué par 132 années de politique ségrégative* durant lesquelles il fut considéré en tant qu'indigène. Les citoyens de notre nation furent contraints à vivre en masse dans l'insalubrité et l'exiguïté mais à l'instant où l'indépendance fut proclamée, ils se ruèrent vers les cités coloniales, symbole de délivrance et abandonnèrent leurs médines qu'ils considéraient désormais, impropres à l'habitation ce qui matérialisa le point de départ de la rupture de notre société avec sa mémoire collective. Si nous prenons l'exemple de la Casbah d'Alger, actuellement classée au patrimoine culturel de l'UNESCO, celle-ci n'est toujours pas parvenue à reconquérir l'estime de ses citadins, car *ces derniers l'observent toujours à travers l'œil du dominateur*(1). La société d'aujourd'hui qui a hérité de ce concept de culture de l'envahisseur, manifeste beaucoup de préjugés et d'idées préconçues à l'égard de nos mœurs qu'elle considère comme inadéquates à la modernité. Or, *la modernité n'est pas le mimétisme, c'est une actualisation de nos problèmes.* (1). En somme, c'est la conscience critique historique qui a conditionné la vision, la représentation et la considération péjorative de notre culture.

(1) Cours Y. Ouagueni TYPOLOGIE PROCESSUELLE, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014.

Un autre fléau, celui de la crise multiculturelle, afflige de manière durable notre pays : L'Algérie qui se caractérise par une société plurielle, métissée par les siècles, déborde d'une pluralité de langues, de dialectes et de traditions. Or, ce qui doit être considérée comme une Plus-value se révèle être un frein à l'unité nationale. Une stigmatisation sévère est à relever entre les peuplades des différentes régions, ethnies, et aires culturelles, ce qui restreint toute rencontre *et inhibe toute communication entre les citoyens d'un même pays*. Cette situation génère une concurrence sévère de langues, un trouble grandissant d'identité culturelle et un rejet de l'autre, tandis que le concept du vivre ensemble tarde toujours à être adopté. Nous pouvons en déduire que les origines qui ont concouru à l'émergence de la crise culturelle sont nombreuses et nous verrons plus loin que les effets sont tout autant diversifiés.

B/La crise architecturale :

1/Les origines de la crise architecturale :

a/ Une crise explicite depuis plus de deux siècles :

La crise de la codification du bâti s'est *officiellement illustrée depuis les années 1700*, néanmoins, c'est durant la Renaissance qu'elle s'est profondément enracinée étant donné qu'elle constitue *la période des transformations significatives et des innovations dans le domaine des savoirs architecturaux*. Elle s'est accentuée suite à l'émergence du mouvement moderne qui se fonde sur des concepts reniant tout rapport entre l'architecture, l'environnement et la culture, et qui se définit par un style uniforme et homogène se reflétant dans ses grands ensembles standardisés. Ce mouvement touche particulièrement les pays fortement industrialisés sans pour autant épargner le reste du monde. Actuellement, la tendance est au mouvement post-moderne qui *apparaît surtout comme le symptôme d'un nouveau malaise dans la civilisation car celui-ci s'exprime* par un pluralisme architectural ahurissant soutenu par le développement des technologies et des performances.

Actuellement, cette crise universelle du langage du bâti peut se voir comme une crise de contact entre des aires linguistiques différenciées, plus précisément entre l'aire linguistique occidentale et les aires des pays des autres continents.(1) Cette crise de contact est la conséquence du phénomène de la mondialisation qui a amplifié la mixité culturelle, et a facilité les échanges et la diffusion des médias, *mettant en présence permanente des traits culturels avec d'autres qui leurs sont étrangers*(2). Ainsi, la langue, la culture et l'architecture occidentale tendent à se démocratiser et à s'imposer au détriment de la diversité culturelle du monde. A terme, cette mondialisation aboutira à la création d'un nouvel ordre mondial qui aura pour conséquence la prédominance d'une seule culture, celle de l'occident.

b/Une crise manifeste de l'enseignement du bâti :

Au cours des dernières décennies, les cours de composition architecturale ont profondément été réformés. Depuis les années 1920 - 1930, les écoles d'architecture ont progressivement remplacé un type de codification, basé sur un système de règles formelles dérivées des académies, par des sollicitations générales de l'imagination personnelle de chaque étudiant, opérée dans un rapport direct avec chaque enseignant.(3) S'ajoute à cela, l'incitation continue à l'imitation des œuvres et des concepts des maîtres du mouvement en vigueur, considéré comme étape indispensable à l'inspiration et à la production architecturale. Ceci génère un objet dérivant d'*une synthèse de trois personnalisations : celle du maître (...), de l'étudiant et de l'enseignant*. Par conséquent, la formation des étudiants en architecture a pour objectif assigné la conception d'un projet fortement personnalisé, fruit de la créativité individuelle, volontairement *opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, et à n'importe quelle continuité sociale*.(4)

1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Laroche, Edition paris,p12

(2)Cours Y. Ouagueni TYPOLOGIE PROCESSUELLE, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014.

3)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Laroche, Edition paris,p9

4)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Laroche, Edition paris,p11

De ceci résulte une relative impossibilité de définir les assises d'une telle didactique fondée sur une approche abstraite et sur des pratiques et des interprétations diversifiées, voire même opposées. Rares sont les enseignants qui sont dans la capacité de définir le contenu, la finalité, et les fondements de la méthodologie qu'ils appliquent en atelier. A la fin du cursus universitaire, l'étudiant diplômé prend très vite conscience qu'il dispose d'un bagage intellectuel réduit composé d'une formation théorique très approximative et d'une formation pratique inexistante. De ce constat, on peut clairement évoquer *une crise de la matière*, qui est surtout une crise d'identité, *une crise de la spécification des limites de la discipline*.

2/ Les symptômes de la crise architecturale

a/ Les manifestations de la crise de la production du bâti dans le monde

Aujourd'hui, la tendance est au Star Système qui prône une architecture spectaculaire privilégiant la forme et négligeant le contexte environnemental et culturel. Les différents acteurs se disputent la prépondérance du mouvement auquel ils adhèrent et se limitent à des pratiques constructives en usage à des périodes particulières et en relation aux courants stylistiques en vigueur. *Le moment actuel est caractérisé par de grandes discontinuités des produits, une discontinuité qui se traduit en pratique par (...) une architecture de la consommation, dans laquelle le produit n'arrive pas à être défini*. Les architectes revendiquent l'unicité de leurs œuvres générant *un panorama d'exaspération de l'individualité qu'on ne s'est jamais donné dans le passé*. Cette crise architecturale se matérialise par l'invasion des tours dans les espaces urbains, considérant celles-ci comme un symbole de grandeur et de richesse. *Elles ne sont pas en soi une forme urbaine mais plutôt un objet d'architecture qui impose sa logique à la ville, sans compter l'importance des dépenses énergétiques et économiques qu'occasionne leur entretien*. Ce qui manque, dans un espace urbain *généralisé d'émergences, c'est un tissu connecteur* qui contribuerait à la constitution d'un ensemble homogène. (2) Cette attitude orgueilleuse, due à *une affirmation (...) individuelle de refus des comportements codifiés*, est à l'origine de l'hétérogénéité des intentions et par voie de conséquence de la formation de produits fortement disparates.

La technologie créée pour faciliter le quotidien, se révèle être dans certains cas, l'ennemi de l'homme. Les villes dont les besoins en énergie sont en constante augmentation se trouvent confrontées à la problématique de l'épuisement des énergies fossiles. Les spécialistes s'accordent à dire que 75 % de la consommation des hydrocarbures a lieu dans les villes, ce qui justifierait les taux alarmants de pollution. Les nuisances environnementales générées par l'urbanisation et par la production industrielle de matières premières (ciment, chaux, plâtre..) nécessaire à la construction d'ouvrages, ne cessent d'accroître et leur impact s'avère être très redoutable sur l'écosystème. *Les savoirs sont devenus tellement complexes et performants que les hommes ont désormais le pouvoir de transformer la nature et la création, (...) et de produire les instruments de leur propre destruction*. Nous paieront certainement la complexité des transformations de notre milieu et le bien-être fictif qui en découle par une nouvelle crise dramatique, dont les premiers symptômes sont assez bien connus. (3)

b/ Les manifestations de la crise de la production du bâti en Algérie :

Avec l'essor du design industriel, l'architecture contemporaine en Algérie tend à nier les préceptes de l'architecture traditionnelle ; une architecture « modeste » et « durable » qui donnerait la priorité au contexte urbain et historique *et à l'invisible négociation entre les contraintes du programme et du site*. Les principes d'organisation des tissus anciens, (la hiérarchie, la continuité, les limites ...) ne sont plus discernables dans la ville contemporaine. La production architecturale actuelle est une production de masse, basée sur des modèle-type, générant des immeubles en totale négation avec les traditions culturelles et constructives locales. *Cette typologie du bâti, d'importation coloniale ou universelle, a occasionné la disparition du tissu organique de la ville.* (4)

1) G. Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, préface

(2) G. Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, p12

3) G. Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, préface

4) Cours Y. Ouagueni, TYPOLOGIE PROCESSUELLE, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014.

Or, quelle serait la raison qui pousserait l'architecte algérien à s'inspirer de ce qui se fait ailleurs pour la conception d'un projet alors que notre pays regorge de biens culturels d'exception ? Là aussi, c'est la crise culturelle qui en est coupable. Un patrimoine de continuité Civile, fruit de savoir-faire culturels variés demeure inaliénable à l'exemple des Ksour Sahariens, des villages kabyles, des médines...etc. Ce sont de véritables leçons d'architecture qui reposent sur la conception d'un biohabitat caractérisé par une utilisation rationnelle de matériaux locaux et par une intégration ingénieuse dans le contexte urbain et environnemental de la ville. *A cette époque, lorsqu' on construisait une maison (...), on ne suivait pas les préceptes des différentes écoles ou des courants architecturaux (1). Il est évident que nos villes ne sont pas conditionnées par le petit nombre d'œuvres acceptées comme architecture mais par de très nombreuses, tombées dans l'anonymat(2), c'est pourquoi, il serait plus convenable de concevoir un projet intégré, un projet respectueux de l'environnement qui contribuerait à assurer l'harmonie générale de l'ensemble urbain et à maintenir la continuité architecturale historique. Pour cela, une réappropriation de nos typologies locales et régionales est à encourager plutôt que la conception d'immeubles impersonnels qui reflètent uniquement notre aptitude trop excessive à l'imitation et au « copier-coller ».*

Conclusion

Pour sortir de ce malaise et recouvrer un état d'équilibre, il faudra tout d'abord prendre conscience de cet état de crise, ce qui constitue déjà un progrès non négligeable car *la crise est un état de désarroi pour celui qui la vit, mais elle est un désarroi nécessaire à un nouvel arrangement ordonné.* Par la suite, il faudra retourner vers la compréhension de notre histoire, plus précisément, au stade critique où la crise s'est manifestée. *Le retour vers l'histoire est incontournable pour pouvoir prendre l'élan nécessaire, car pour qu'une chose puisse avoir un sens positif, il faut la charger d'une impulsion négative.(3)* Sur le plan culturel, ce retour aux sources permettra de conduire la réappropriation salutaire de la mémoire collective et de vaincre la déception que connaît notre peuple face aux échecs qui rendent quelquefois caducs les efforts de reconstruction de l'Algérie .Sur le plan architectural, cette action contribuera à définir un nouveau type qui soit d'une part dans la continuité du processus typologique du bâti et d'autre part qui soit conforme à notre culture et aux attentes de la modernité. Nous ne pouvons estimer la sortie de crise qu'après une génération .Suite à cela, le pays tendra vers un état d'équilibre et ses nouvelles assises serviront de base à celles qui suivront.

1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, préface

(2)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris,p12

3)Cours Y. Ouagueni ,TYPOLOGIE PROCESSUELLE, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014.

4)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, préface

Lecture du territoire

Objectif de la lecture

Après avoir mené une analyse méthodique des cartes territoriales d'Alger d'échelle 1/25000,ème dans lesquelles nous mettrons en évidence le réseau hydrographique, nous tenterons de montrer en partant du haut du territoire vers le bas, de quelle manière l'homme a individualisé son milieu en reconstituant les phases d'occupation du territoire

Introduction :

Le territoire est un ensemble de structures stratifiées, subdivisés en aires dans lesquelles l'eau de pluie et de sources coule dans un système de noues. L'orographie (montagne, vallées, et lignes de partage des eaux), l'hydrographie (talweg, oueds, sources), la pédologie (nature du sol) et la climatologie qui caractérisent les structures naturelles du territoire ainsi que les cheminements qui représentent les structures artificielles réalisées par l'homme, constituent autant d'éléments qui conditionnent la formation d'un établissement. À travers notre analyse, nous restituerons les facteurs géologiques et structurels qui ont contribué à la naissance de la Casbah d'Alger puis, nous déterminerons les prédispositions pour lesquelles elle fut nommée à la tête de l'état algérien . Enfin nous identifierons les parcours territoriaux qui sont à l'origine de la formation de la commune d'Hussein Dey. Pour aboutir à ces déductions, nous devons énumérer les différentes phases d'humanisation du territoire qui se sont déroulées graduellement dans l'histoire.

B/Terminologie :

1/Niveau de source : Le niveau dans lequel la présence d'une strate imperméable fait couler à l'extérieur l'eau accumulée dans le sol à un niveau plus élevé. C'est aussi l'ensemble des caractères et climatiques qui individualisent chaque lieu. (1)

2/Structuration naturelle : C'est une structure qui englobe l'orohydrographie et l'hydrographie d'un lieu (montagnes, vallées, noues et lignes de partages des eaux).(2)

3/Promontoire : C'est une portion d'une aire terminale d'un chemin de crête délimité par deux noues et situées à l'endroit où celles-ci se rejoignent.(3)

4/Un gué : Endroit où l'on peut traverser un cours d'eau à pied, à dos d'animal, en véhicule sur le fond, sur des pierres de gués ,sur un radier, une chaussée immergée construite par l'homme, sans s'embourber ni être emporté par le courant.(4)

5/Noue : Désigne un terrain périodiquement inondé.(5)

1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p139

(2)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p137

(3)Dictionnaire LAROUSSE.

(4) Dictionnaire LAROUSSE.

(5) Dictionnaire LAROUSSE

6/Ligne de partage des eaux : C'est la limite qui divise un couple de bassins fluviaux qui est délimitée par une série continue de relief. Elle constitue une séparation entre les aires dans lesquelles l'eau coule : c'est la ligne de crête.(6)

7/Sédentarisation : C'est l'adoption par une population généralement humaine d'un mode de vie sédentaire qui se manifeste par l'établissement permanent dans un habitat occupé en continu, à l'opposé du nomadisme. (7)

8/Structuration anthropique : C'est un espace humanisé, colonisé par l'homme. (10)

9/Établissement : Un ensemble de résidence non doté de service ayant une relative indépendance du nombre d'édifice. D'une manière plus simplifiée c'est la maison isolée, le groupe de maison isolée. (8)

10/Noyau proto urbain : Un complexe d'édifice résidentiel destiné à des activités de production secondaire ou tertiaire en rapport avec un rayon d'influence comprenant non seulement son territoire mais aussi une série d'établissements environnants. Le noyau proto urbain est appelé hameau ou village. (9)

11/Noyau urbain : Un complexe d'un plus grand rayon d'influence comprenant les aires d'influences de plusieurs noyau proto urbain et urbains et les aires de pertinences de plusieurs établissements. Autrement dit c'est la ville ou la métropole. (10)

12/Chemin de crête principale : Il correspond à la ligne de partage des eaux implanté entre deux bassins.

13/Chemin de crête secondaire : Ce sont des chemins qui se ramifient à partir de la crête principale et se dirigeant vers le niveau des sources.

15/Chemin de contre crête locale : un système de connexion directe entre les établissements pertinents à une même bande altimétrique et qui offre aussi la possibilité d'accéder à des promontoires d'altitude plus basse au moyen de gués. (11)

16/Chemin de contre crête continu : C'est un parcours parallèle à la ligne de crête principale reliant deux établissements de bas promontoires.

17Chemin de contre crête synthétique : C'est un parcours qui permet de relier deux versant opposés en remontant vers la crête principale et en redescendant vers le fond de vallée. C'est un parcours qui traverse les cours d'eau au niveau d'un gué.

(6) G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. paris. s.d,p138.

(7) <http://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9dentarisati>

(8) G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. paris. s.d,p140.

(9) G.Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. paris. s.d,p110

(10) G.Cannigia,)Lecture de florence p19.

(11) .Cannigia. *composition architecturale et typologie du bâti*. paris. s.d,p142

C/Présentation du modèle théorique du processus de formation et d'humanisation du territoire :

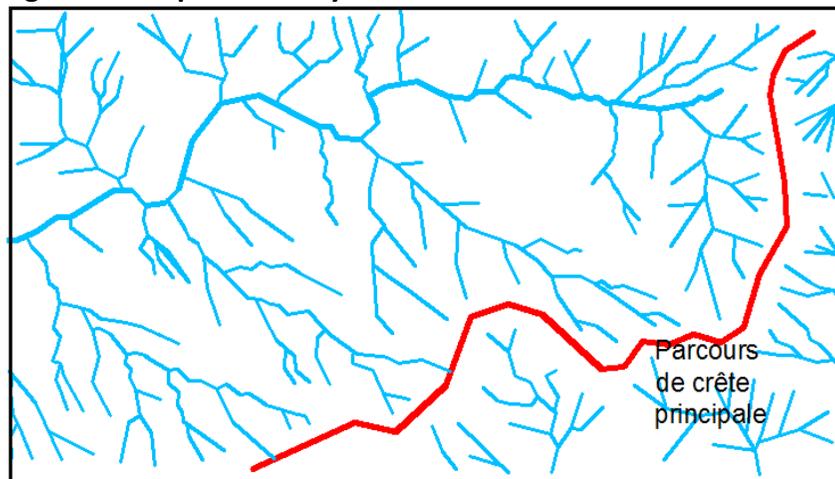
Le territoire tel que nous l'apercevons aujourd'hui est la conséquence de la superposition successive de quatre cycles d'humanisation qu'on désigne par cycle d'implantation, de consolidation, de récupération de l'implantation et de restructuration. *Dans un territoire lu au stade actuel, nous trouvons réunies toutes les structurations que ce territoire a subi au cours de son histoire. Le cycle d'implantation, qui se réalise au moyen de la structuration des crêtes partant de la montagne jusqu'au fond de vallée, engendra la formation d'établissements qui se consolident progressivement en noyaux, en villes puis en métropoles. Nous allons donc nous intéresser à la morphogénèse des premiers foyers d'habitations s'inscrivant dans le cycle d'implantation que nous détaillons ici, en quatre phases.*

1/Cycle d'implantation : Première phase (structuration du territoire)

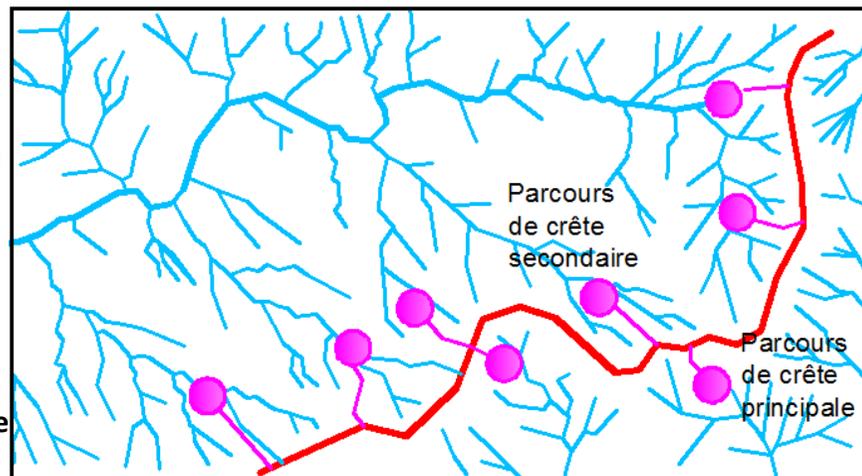
On peut formuler l'existence d'une première phase durant laquelle le parcours est la seule et unique structure réalisée par l'homme. Un territoire seulement parcouru correspond à une phase civile de nomadisme dans laquelle les groupes humains se déplacent d'un lieu à l'autre sans disposer d'établissements stables. Ils utilisent un établissement transportable et se basent sur une production spontanée faite de cueillette et de chasse. (2) L'homme utilise la ligne de crête principale lorsqu'un territoire doit être traversé car c'est la seule ligne qui assure la continuité de niveau. En parcourant cette ligne, on obtient un plus grand contrôle visuel d'un territoire. Cela implique que la première phase d'humanisation du territoire, la première structure réalisée par l'homme qui utilise l'aptitude élémentaire de celui-ci à être traversé est le chemin de crête principal. (3) Une crête principale placée entre deux bassins se prête rarement à la localisation d'un établissement car elle est privée d'eau de source qui se retrouve à un niveau inférieur.

2/Cycle d'implantation : Deuxième phase (Prise de possession du territoire)

Une phase de sédentarité régionale apparaît durant laquelle la production qui la caractérise est celle qui est appelée cueillette des moissons, une fois que l'homme a acquis la capacité de reconnaître le cycle saisonnier de la flore et de la faune. (4) Par la suite on voit l'apparition d'un type de productivité (élevage et agriculture). C'est la deuxième phase qui a une incidence sur le territoire avec le début d'établissements occupés de manière saisonnière (1). Le lieu choisi pour l'établissement implique la morphologie d'un promontoire qui pour l'atteindre, l'homme emprunte un chemin de crête secondaire perpendiculaire au chemin de crête principal. Suite à la localisation des établissements de promontoire, une double bande d'établissement se détermine au niveau des sources à une certaine distance du chemin de crête principal. (2)



Carte: Parcours de crête principale



Carte: Parcours de crête secondaire

(1) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p130

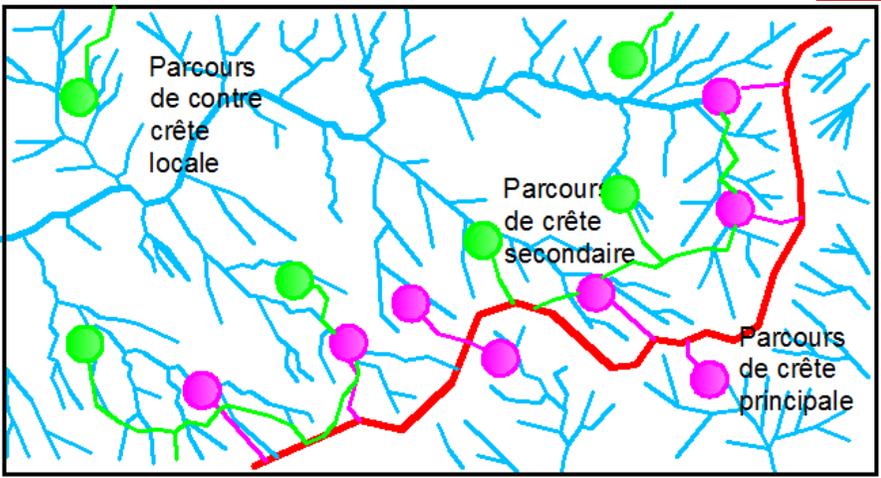
(2) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p135

(3) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p138

(4) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p136

3/Cycle d'implantation :Troisième phase (productivité artificielle)

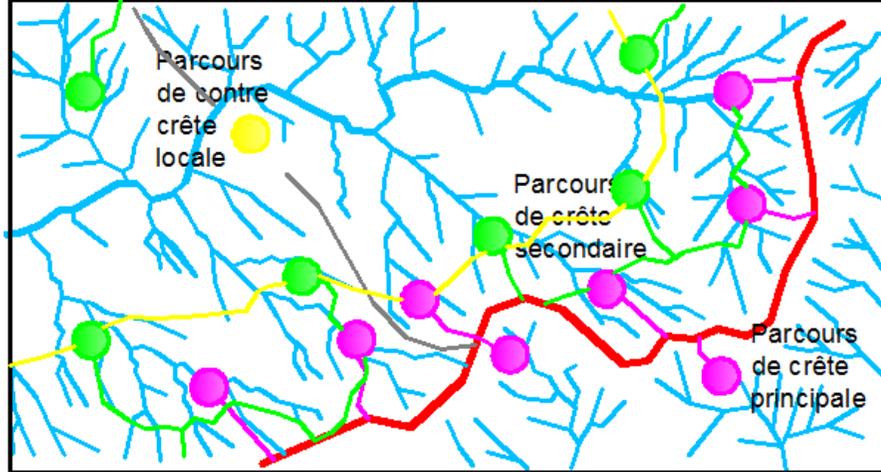
Cette phase est caractérisée par l'agriculture et l'élevage. C'est le début de la capacité de capitaliser une semence ou un animal , de les utiliser en vue d'une récolte ou d'une filiation ou d'une production cyclique (le lait, la laine). Le moment ou l'utilisation permanente d'un champs a fini par se relier avec un système d'œuvre propres à transformer la disposition naturelle d'un lieu pour le rendre productif de manière stable.(3).Chaque groupe appartenant à une aire culturelle se spécialisent dans une activité propre à son aire culturelle. Cette phase se caractérise aussi par une sédentarité permanente qui favorise la naissance de l'échange rendu nécessaire par la spécialisation des métiers et l'abandon de l'autarcie non seulement dans la production mais aussi dans la conscience. Ainsi, apparait un chemin de contre crête local reliant chaque établissements dans le but d'échanger les produits en passant par les noues et en se maintenant au niveau des sources . Il se forme une occupation progressive des territoires vers le fond de vallée. Le parcours de contre crête local est parallèle au parcours de crête principal.



Carte: Parcours de contre-crête local

4/Cycle d'implantation :Quatrième phase (Noyaux proto-urbains et urbains)

La quatrième phase de possession anthropique d'un territoire peut être assumée comme la hiérarchisation des établissements préexistants afin de réaliser une synthèse de noyaux d'échanges et d'activités manufacturières constituées par des noyaux proto urbains et urbains à partir des noyaux de marchés jusqu'aux métropoles actuelles. Elle détermine une occupation globale du territoire directement productif (en excluant les plaines), une consolidation de préférence pour les aires de colline et de basse colline et surtout l'atteinte des fonds de vallées et la traversée des grandes noues au moyen de gués. (4) Nous pouvons définir la structure différente caractéristique d'une telle phase comme la consolidation des contre crête continues décrites ci haut et l'implantation des contre crête synthétiques. Un parcours de crête secondaire dont le développement longitudinal est tel qu'il se termine à un cours d'eau important a tendance à produire un gué .On observe un autre parcours de crête secondaire inhérent au versant opposé d'une même vallée. Le lieu d'un gué devient souvent le site d'un noyau urbain. Il met en évidence l'abandon des précédentes limites infranchissable de deux aires civiles contiguës devenues séparément homogènes du fait qu'elles ont un cours d'eau interposé, qu'elles possèdent des confins réciproques . L'abandon de ces limites atteste un lieu propre à l'échange entre deux aires civiles et pour cela même, un noyau de marché à cause des nodalités locales localisées entre plusieurs établissements.(5)



Carte: Parcours de contre-crête continu/parcours synthétique

- (1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p138
 - (2) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p140
 - (3)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p135
 - (4) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p135
 - (5)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p144
- oued
 - parcours de crête principal
 - parcours de crête secondaire
 - parcours de contre crête locale
 - parcours de contre crête continu
 - parcours synthétique
 - Etablissement de haut promontoire
 - Etablissement de bas promontoire
 - Etablissement humain
 - noyau protourbain

D/Processus de formation et d'humanisation du territoire Algérois :

L'unité territoriale d'Alger s'étend de l'oued El Harrach à l'est et à l'oued Mazafran à l'Ouest. Elle est délimitée au nord par la mer Méditerranée et au sud par les montagnes de l'atlas Blidéen.

1/Première phase : parcours de crête principale :

Durant la phase civile de nomadisme, les groupes humains se déplaçaient d'un lieu à un autre, en empruntant le parcours de crête principale dans l'objectif de dominer le territoire. Durant l'époque préhistorique, ce chemin qui représente la ligne d'altitude la plus élevée était uniquement parcouru car *le but principal était de se familiariser avec le territoire*. Ce parcours *matrice* commença de Douera pour aboutir sur les monts de Bouzareah à partir duquel dérivèrent trois autres parcours: le premier s'orienta parallèlement au littoral en partant de Rostomia pour rejoindre à l'est, le gué de Constantine, le second partit de Bouzareah vers la forêt de Bainem et le dernier rejoignit Maktaa Kheira à l'ouest du territoire.*

2/Deuxième phase : parcours de crête secondaire :

Dans cette deuxième phase de possession du territoire, l'individu s'établit au rythme des saisons en passant d'un promontoire à un autre. Ainsi, il s'installa de manière temporaire à Bouzareah, Beni Messous, Chéraga, Dely Brahim, El Achour, El Biar, Ben Aknoun, Hydra, Bir Mourad Rais, Douera etc. Ce sont des établissements de hauts promontoires atteints au moyen de parcours de crête secondaires qui s'orientent parallèlement aux cours d'eau de part et d'autre du parcours de crête principale en formant une double bande d'établissement. Durant cette phase, l'homme vivait d'agriculture et d'élevage.

3/Troisième phase : parcours de contre crête local

Dans cette phase, l'homme quitta sa vie de nomade et s'installa dans les établissements de bas promontoires que sont El Madania, El Magharia, Kouba, Draria, Saoula, Staouali, Djsar Kasantina, La Casbah, El Harrach, Zeralda atteints au moyen de parcours de contre crêtes locales qui se prolongèrent en franchissant les cours d'eau au niveau d'un gué dans le but de joindre plusieurs établissements entre eux. L'implantation d'un lieu d'échange entre deux foyers d'occupation occasionna la consolidation de ces parcours et la transformation des établissements en noyaux proto-urbains (*complexe d'édifice résidentiel destiné à des activités de production secondaire ou tertiaire*, ou l'homme s'installa de manière sédentaire).

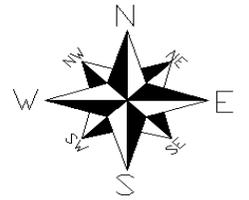
4/Quatrième Phase : parcours de crête continue et de contre crête synthétique.

Cette phase se caractérise par la consolidation des noyaux de haut et bas promontoires à l'image de Zeralda, de Ain Benian, de la Casbah d'Alger et d'El Harrach.... Par la suite, un parcours de crête continue, longeant le fond de vallée et traversant les noues au moyen d'un gué se forma à partir de l'oued Mazafran côté ouest, passant par la Casbah, jusqu'à l'oued El Harrach côté Est et de ce dernier jusqu'à Koléa passant par Birtouta côté sud. La consolidation de la Casbah d'Alger permit à la ville de se développer le long du parcours de Constantine pour donner naissance à de nouveaux établissements tel que : Belcourt, Hamma, Hussein Dey. À la fin de cette phase apparaissaient plusieurs parcours de contre crête synthétiques reliant les noyaux urbains de deux versants opposés (Birtouta, Khraicia, Draria, El Achour, Bouchaoui...) en remontant vers la ligne de crête principale et en la traversant à travers un col pour redescendre au point le plus bas.

- oued
- parcours de crête principal

Phase 1/ structuration du territoire: Le cheminement

MER
MEDITERANNE



FORET DE BAINEM

BOUZEREAH

ROSTOMIA

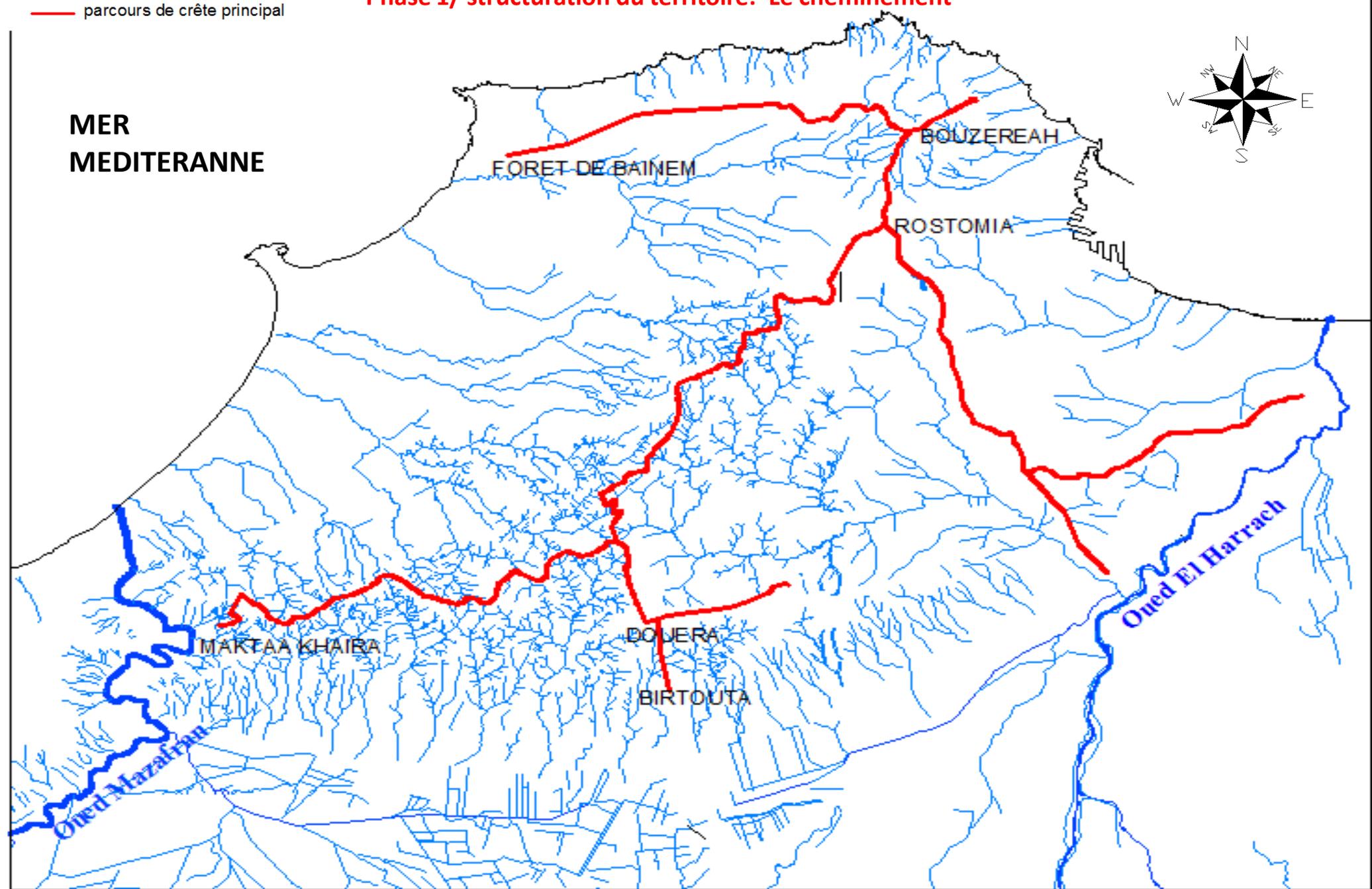
MAKTAA KHAIRA

BOJERA

BIRTOUTA

Oued El Harrach

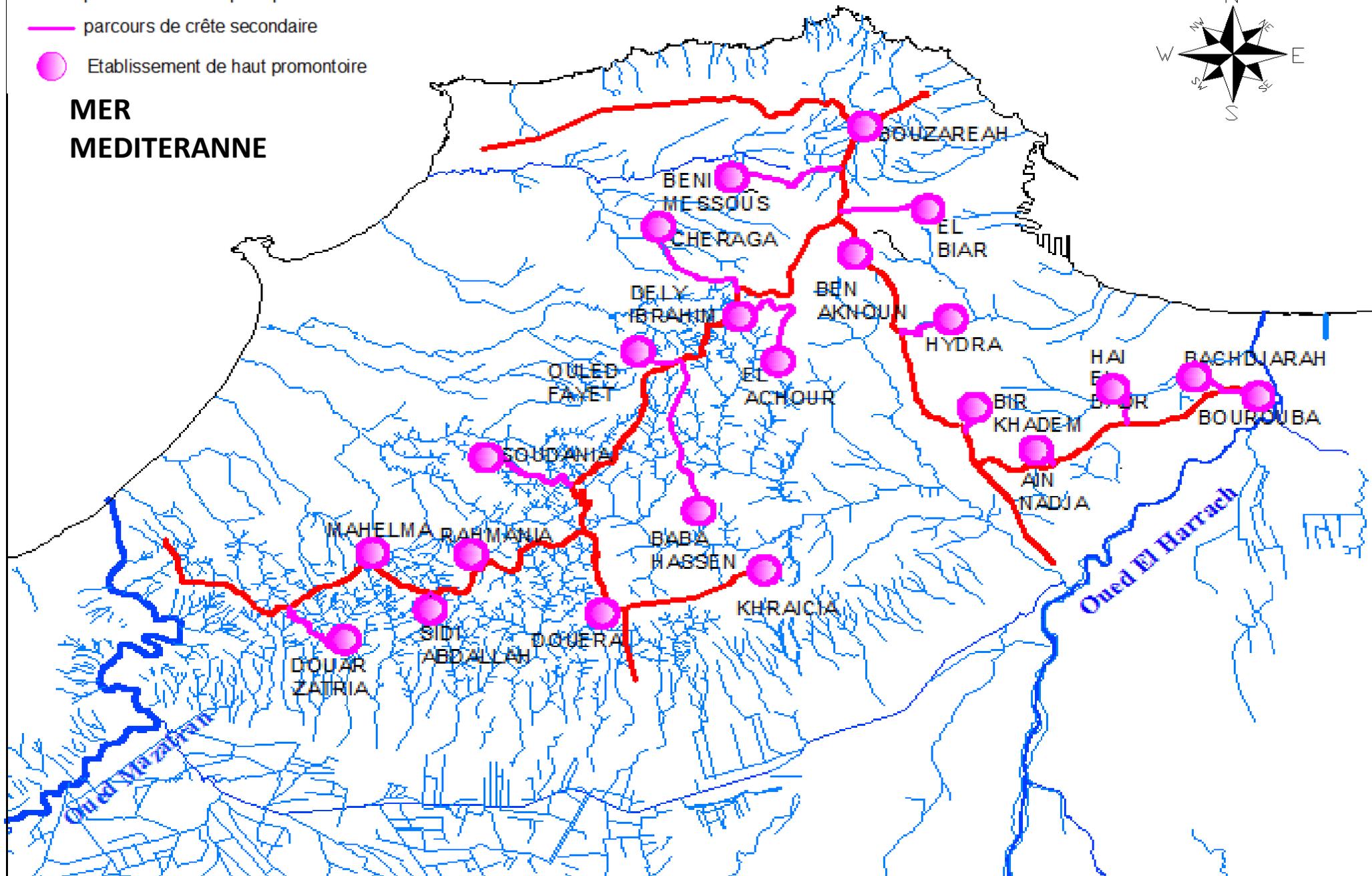
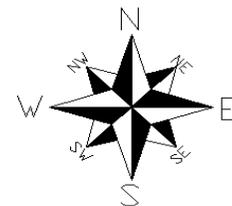
Oued Mazafran



Phase 2: Prise de possession du territoire: Établissement

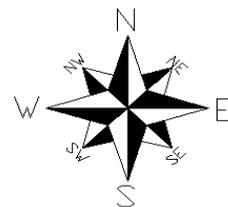
- oued
- parcours de crête principal
- parcours de crête secondaire
- Etablissement de haut promontoire

MER
MEDITERRANNE

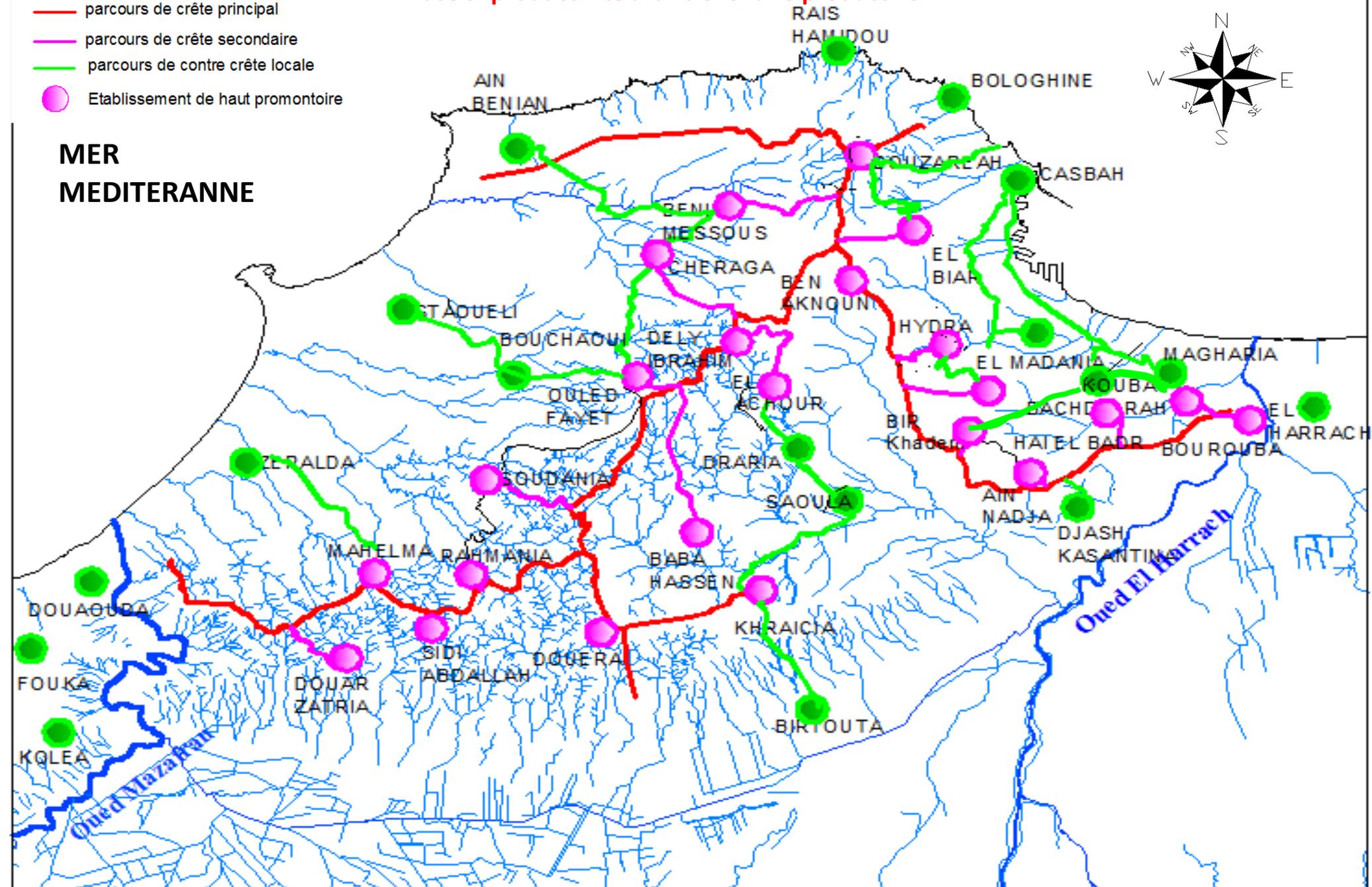


Phase 3: productivité artificielle: aire productive

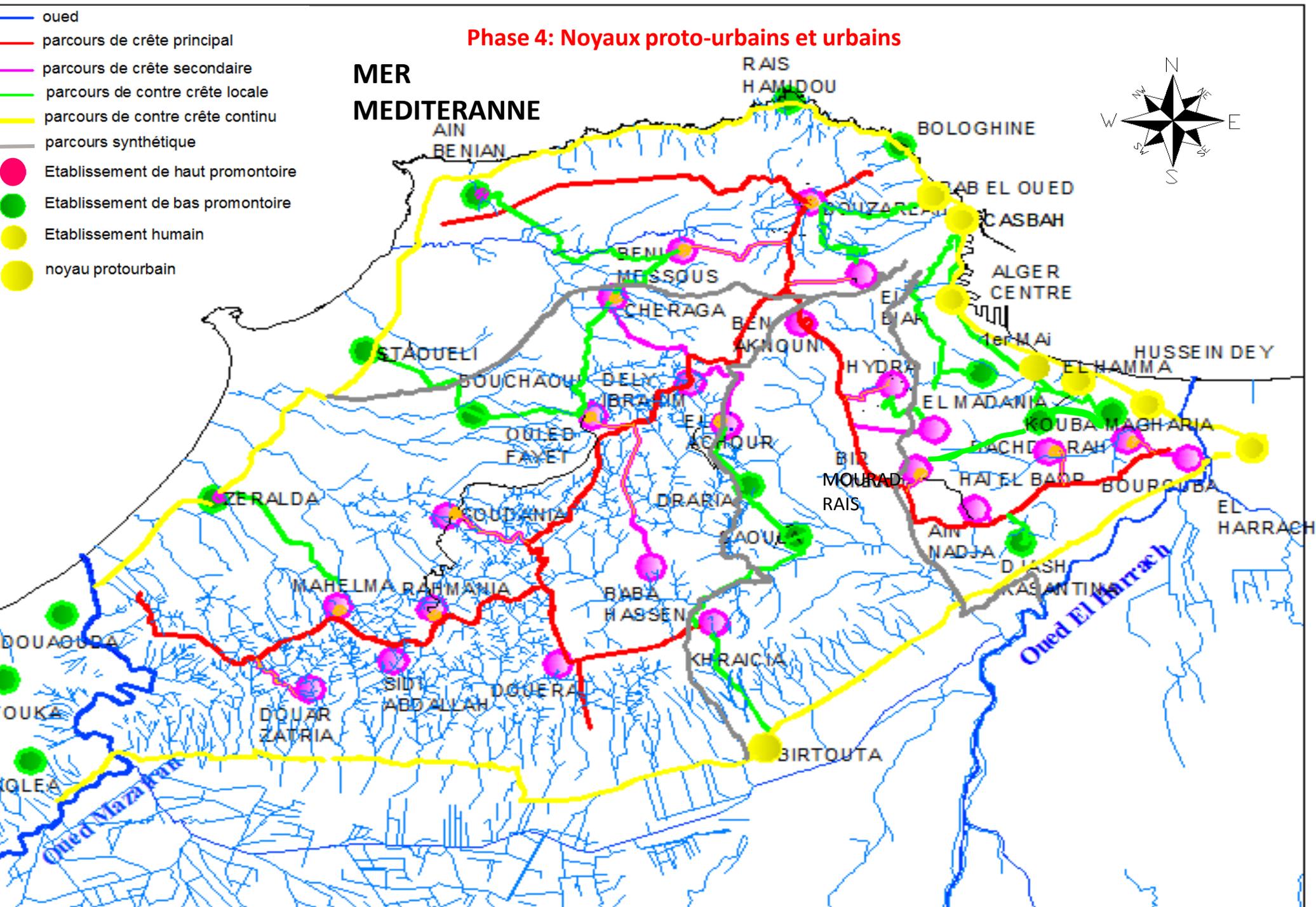
- oued
- parcours de crête principal
- parcours de crête secondaire
- parcours de contre crête locale
- Etablissement de haut promontoire



MER
MEDITERANNE



Phase 4: Noyaux proto-urbains et urbains



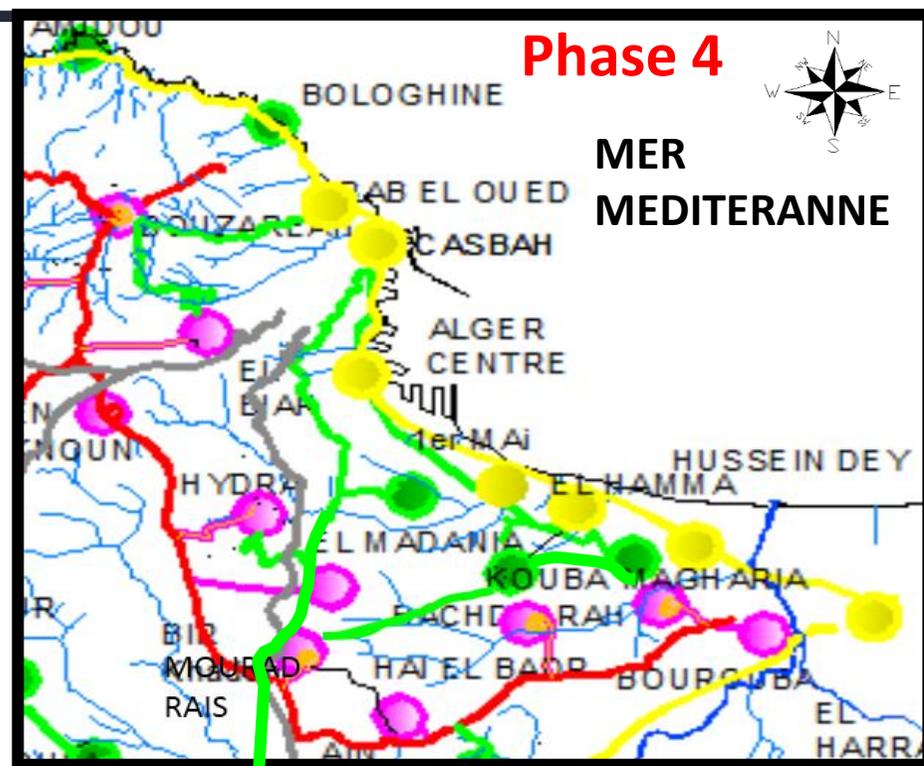
E/Synthèse de la lecture territoriale :

Notre sous-unité territoriale est délimitée au nord, par la mer Méditerranée, au sud par la crête principale allant du massif de Bouzareah vers Bourouba, à l'est par l'oued Beni Lezzhar, et l'ouest par l'oued El Harrach.

Cette sous unité territorial fut traversée par un réseau hydrographique dense (oued Kniss, oued Ouchaiah, oued Ben Lezzhar, oued M'ghassel). Elle est composée d'une partie occupée par des plaines, s'étendant du premier Mai jusqu'à Hussein Dey et d'une partie constituée de hauts et bas promontoires en s'orientant vers Hydra, Bir Mourad Raïs, El Biar, Bouzaréah, Hai El Badr, Casbah, Mouradia, Madania, Kouba et El Magharia.

On suppose que c'est au cours de la troisième phase de structuration du territoire que la Casbah d'Alger fut générée par un parcours de contre crête local suivant trois périodes d'implantation territoriale :

D'abord, un premier établissement s'établit dans le haut promontoire qu'on appelle communément la haute Casbah, ensuite celui-ci se développa sur les deux collines du bas promontoire donnant naissance à la Basse Casbah, et enfin la ville s'étendit sur le fond de vallée. La structure naturelle du territoire peut nous révéler les prédispositions à la formation de cette capitale :



Phase 4



MER
MEDITERRANNE

Délimitée à l'est par l'oued el Harrach et à l'Ouest par l'oued Mazafran, Alger est une ville littorale, circonscrite au nord par la mer Méditerranée. Elle s'est implanté au milieu de la côte ce qui représente une position favorable aux échanges nationaux et internationaux. Au sud, elle est bornée par la plaine de la Mitidja qui constitue une grande aire de suffisance et au nord par des aires d'exploitations que sont les forêts de Bainem. Les conditions étaient donc réunies pour en faire une entité autonome et autosuffisante. (1)

Quant à Hussein dey, commune Est d'Alger, elle est apparue dans la quatrième phase d'humanisation du territoire. Elle est circonscrite par les communes de Kouba et de Bachdjerah au nord et celle d'El Harrach à l'est, toutes trois générées par des parcours de contre crête local. Celles du 1^{er} Mai, de Belcourt, de Hamma et de Ruisseau quant à elles furent engendrées à la fois par un parcours de contre crête local et un parcours de contre crête continu.

Si on se réfère à la lecture territoriale, on en déduit que la commune d'Hussein Dey a été générée par deux parcours territoriaux matrices. D'abord, le boulevard Mohamed Belouizdad, parcours de contre crête local venant de Bir Mourad Raïs, passant par Kouba, pour descendre à la Casbah, engendra le quartier de l'oued Kniss qui se constitua près d'un marché hebdomadaire. Par la suite, le prolongement de la rue Hassiba Ben Bouali, parcours de contre crête continu, venant relier la Casbah d'Alger à El Harrach en longeant le littoral fut à l'origine de la formation de la rue Tripoli. Ce parcours, longeant le front de mer reliant deux importants lieux d'échanges (celui de la Casbah et d'El Harrach) représentait la route qui menait vers Constantine.

Postérieurement, les établissements de Kouba, de Bachdjerah et d'Hussein Dey se développèrent chacun de leur côté sur leurs parcours générateurs respectifs puis se joignirent sur le parcours Fernane Hanafi suivant un phénomène de conurbation.



Lecture de l'organisme urbain

Objectifs de la lecture

En se basant exclusivement sur les plans cadastraux d'Hussein Dey et sur les cartes de l'hydrographie ancienne d'Alger, nous nous efforcerons de synthétiser les parcours territoriaux générateurs de la commune, d'identifier les cours d'eau qui furent à l'origine des bifurcations successives de la ville; de reconnaître les parcours contre radiaux ayant engendrés les dédoublements; de relever les polarités et les antipolarités; les nodalités et les antinodalité générées par les intersections des tissus et pour finir, de différencier le bâti spécialisé nodal-polaire du bâti spécialisé antinodal-antipolaire

Introduction :

La lecture repose sur la reconstitution du processus de formation et de transformation progressif de l'organisme urbain d'Hussein Dey en se basant sur la forme et le niveau d'évolution actuel. Afin d'appréhender le site de manière tactile, nous devons nous munir d'instruments logiques qui nous aideront à déterminer, à partir de documents d'archives, l'existence d'un système de correspondances qui permettraient aux compartiments hétérogènes d'adhérer ensemble pour former un organisme urbain cohérent. A chaque étape de l'analyse, nous nous référons aux écrits historiques afin de nous assurer de la totale conformité entre notre raisonnement et la réalité des faits. La reconstitution des phases de formation d'Hussein Dey se fera sous forme d'hypothèses s'appuyant exclusivement sur la morphologie du site et sur le processus d'humanisation du territoire.

A. Terminologie:

1/L'organisme urbain: « L'organisme est une hiérarchie des parties complémentaires qui fonctionnent ensemble de manière réciproque, avec un certain degré de nécessité des attributions spécifiques qui individualisent chaque partie par rapport au tout »... (2)

2/La nodalité linéaire: équivaut d'une certaine façon à une ligne singulière d'une superficie comme l'intersection de deux superficies. (3)

3/La nodalité ponctuelle: l'intersection entre les axes nodaux, aura tendance à sous-tendre des nodalités ponctuelles particulières, généralement le lieu caractéristique de ce bâti que nous appelleront « spécialisé nodal polaire » (4).

4/Bâti spécialisé nodal polaire: c'est une catégorie d'édifice généralement impropre à former un tissu spécialisé, non multipliables en série et souvent caractérisés par une pièce unitaire prédominante de grande dimension: les églises, les théâtres et les édifices semblables. (5)

5/Le parcours centralisant: c'est un parcours dans lequel se localise le barycentre, centre géométrique d'une dimension donnée. Ces axes affirment une nodalité linéaire.

6/Le parcours périphérique: ce sont des axes qui affirment une antinodalité linéaire.

7/Organisme de base: est considéré comme concept ou type de base qui détermine le noyau urbain élémentaire (.....)il comporte un axe (le parcours mère) et deux confins longitudinaux (Ceux des bandes de pertinence externes du parcours de raccordement); dans son extension longitudinale, il comportera également un centre et deux périphéries, le premier constitué par le parcours d'implantation médian, à son tour axe transversal, les secondes, par les marges des bandes de pertinences des parcours d'implantation les plus extrêmes. (6)

8/Axe unificateur: axe nodal d'une portion de l'organisme urbain, la rue commerciale, généralement associée à quelques services au niveau du quartier. (7)

9/Axes diviseurs antinodaux: les parcours marginaux destinés de façon prédominante au trafic. (7)

(2) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 110.

(3) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 114.

(4) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 119.

(5) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 119.

(6) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 118.

(7) Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale et typologie du bâti, traduit de l'italien par Pierre LAROCHELLE, Edition Paris, Page 118.

10/Nodalité:

11/Polarité:

Nœud : Intersection de deux parcours, ou d'un parcours et d'un cour d'eau

12/Pole:

13/Dédoublement: C'est l'évolution spontanée d'un noyaux ou d'une entité qui s'effectue par rapport à des parcours périphériques pour devenir des parcours contre radiaux.

14/La soudure:

15/Le parcours contre radial: Parcours à travers lequel s'effectue le dédoublement dans un organisme urbain.

B/Présentation du modèle théorique:

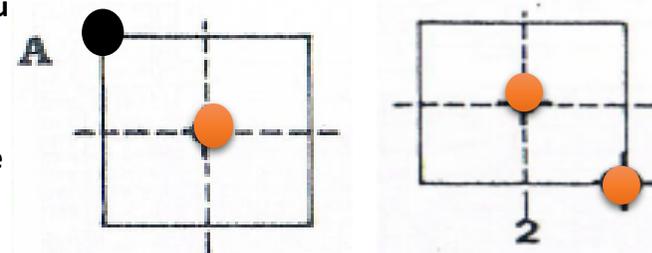
La dynamique urbaine se fonde sur une succession de réaction et de croissance d'un noyau originel que l'on désigne par organisme urbain de base. Ces noyaux originels ou établissements, doivent leur présence à une aire définie par une productivité donnée, par certaines conditions géomorphologiques et climatiques et par des structures artificielles que sont les parcours. Par ailleurs, la présence d'un lieu occupant une situation de polarité occasionne également la prolifération de marchés qui se constituent en établissements en noyaux urbains, en villes puis en métropoles selon le modèle que nous allons aborder.

B/Formation de l'organisme de base:

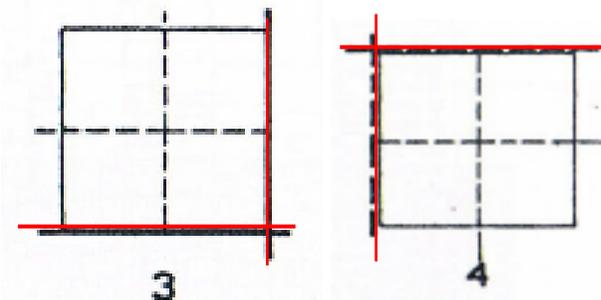
Les établissements se forment suite à l'intersection de deux parcours centralisants: un parcours matrice longitudinal, générateur d'édification caractérisé par une nodalité linéaire étant donné qu'il relie deux polarités que sont les établissements voisins préexistants, et un autre transversal dénommé parcours d'implantation. Une bande de pertinence s'aligne le long de ces voies, puis arrivée à saturation, se forment graduellement dans les quatre directions, des parcours périphériques, qui constitueront à leur tour, le lieu d'une édification. Cette entité homogène dans laquelle se situe le centre, constitue l'organisme urbain de base qui servira de module lors des dédoublements successifs.

C/Transformation de l'organisme urbain:

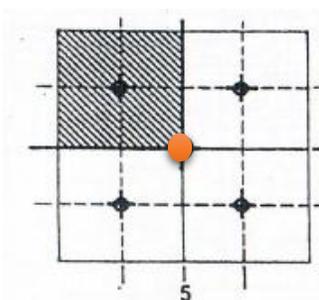
Si ce groupe d'habitations réunit les conditions nécessaires (polarité, accessibilité, proximité d'une zone d'activité...) ,il tendra à se développer suivant un système de modules complexes en noyau proto-urbain puis en noyau urbain suite à des phénomènes de croissance engendrés par des dédoublements durant lesquels, l'axe périphérique, qui constituait la limite de l'organisme devient, un axe contre radial. Par conséquent, ce parcours, à l'origine périurbain antinodal se substituera à un parcours centralisant nodal, raison pour laquelle la centralité change de localisation au fil des extensions . Ainsi, un phénomène de densification progressive des tissus au niveau des extensions successives de la ville apparaît donnant naissance à des compartiments d'organisme dont la principale caractéristique est d'être autonome et complémentaire à la fois. On recense usuellement deux types d'organismes : l'organisme sériel, issu d'un assemblage d'éléments répétitifs et un organisme organique résultant d'éléments individualisés .Qu'elle soit nodale ou antinodal, chaque édifice spécialisé occupera une position spécifique dans l'organisme édictée par des lois qui dérivent de la conscience spontanée.



Schémas des anpolarité ponctuelles Schémas des polarité ponctuelles



Schémas des polarités linéaires Schémas des antipolarités linéaires



Localisation du module examiné dans un super module de l'organisme

Source: Gianfranco CANIGGIA, Composition architecturale,

C/Processus de formation et de transformation de l'organisme urbain d'Hussein Dey:

1/Phase de formation de l'organisme urbain

b/Première phase:

C'est durant la quatrième phase de l'occupation du territoire que la commune d'Hussein Dey est apparue. Délimitée à l'Est par l'oued El Harrach et à l'ouest par l'oued Kniss, elle constituait à l'époque ottomane, un quartier attenant à la périphérie d'Alger. Les rares édifices qui existaient correspondaient à des établissements d'exploitation maraichère, ce qui sous-entend qu'elle n'est pas née en soi en tant que lieu d'échange étant donné qu'elle existait déjà en tant qu'entité agricole.(2)

Au cours de l'extension Sud Est du centre d'Alger, le parcours centralisant provenant de la Casbah, prolongement de la rue Bâb Azzoun, intercepta l'oued Ben Lazzhar. En l'absence de moyen de franchissement, cette intersection devint le lieu d'une bifurcation qui se produisit au niveau du 1^{er} Mai à proximité du quartier de Mustapha inférieur. Ainsi, l'actuelle rue Hassiba Ben Bouali se prolongea vers les hauteurs (Sud) en franchissant le cours d'eau au niveau d'un gué, donnant ainsi naissance au boulevard Mohammed Belouizdad qui se prolongea au niveau de l'oued Kniss où un marché hebdomadaire se constitua autour duquel se forma une polarité, introduisant l'installation d'un établissement. Celui-ci s'aligna le long du parcours de contre crête local provenant de Kouba, actuel boulevard Mohamed Belouizdad. C'est donc ce boulevard, premier parcours matrice de la commune, qui favorisa la liaison entre le marché de Kouba et celui d'Hussein Dey. Au moment où les moyens de franchissement de l'oued se développèrent, la rue Hassiba Ben Bouali, parcours de contre crête continu, se prolongea en contrebas (Nord) parallèlement au littoral jusqu'à ce qu'elle intercepta l'oued Kniss au niveau du Ruisseau où se constitua à nouveau une bifurcation vers les hauteurs (Sud). C'est ainsi que se forma le chemin Fernane Hanafi (ex Vauban) sur lequel s'alignèrent quelques palais dont le palais Boulekine qui n'aurait pu être bâti qu'après avoir traversé le ruisseau au niveau d'un gué. (voir carte)

La rue Hassiba Ben Bouali et le boulevard Mohamed Belouizdad, représentent les parcours territoriaux matrices de la commune d'Hussein Dey ayant également été à l'origine de la naissance des établissements du 1^{er} mai, de Belcourt, du Ruisseau et du Hamma.

Pour aboutir à la rue Tripoli où le terrain était plus favorable à la marche, il fallait au départ longer le nid de l'oued Kniss étant donné que le franchissement du cours d'eau était impossible dans le fond de vallée. On suppose que l'implantation de la résidence du Dey et de quelques palais sur cette rue n'a été possible qu'après qu'un pont fut édifié avec des moyens élémentaires au niveau de l'embouchure de l'oued Kniss.

Un ruisseau, actuellement asséché, traversait par le passé à l'ouest, la commune d'Hussein Dey, au niveau de l'actuelle rue Mohammed Hassen Bey et de la rue Djoudi Zitouni qui épousèrent simultanément les sinuosités de son tracé. L'intersection entre la rue Tripoli et le cours d'eau devint le lieu d'une bifurcation vers les hauteurs qui engendra la rue Boudjemaa Moghni dont ne subsiste actuellement qu'une partie de son tracé. Ce parcours orienta l'urbanisation à l'Est vers la polarité de Maison carrée, actuelle commune d'El Harrach.

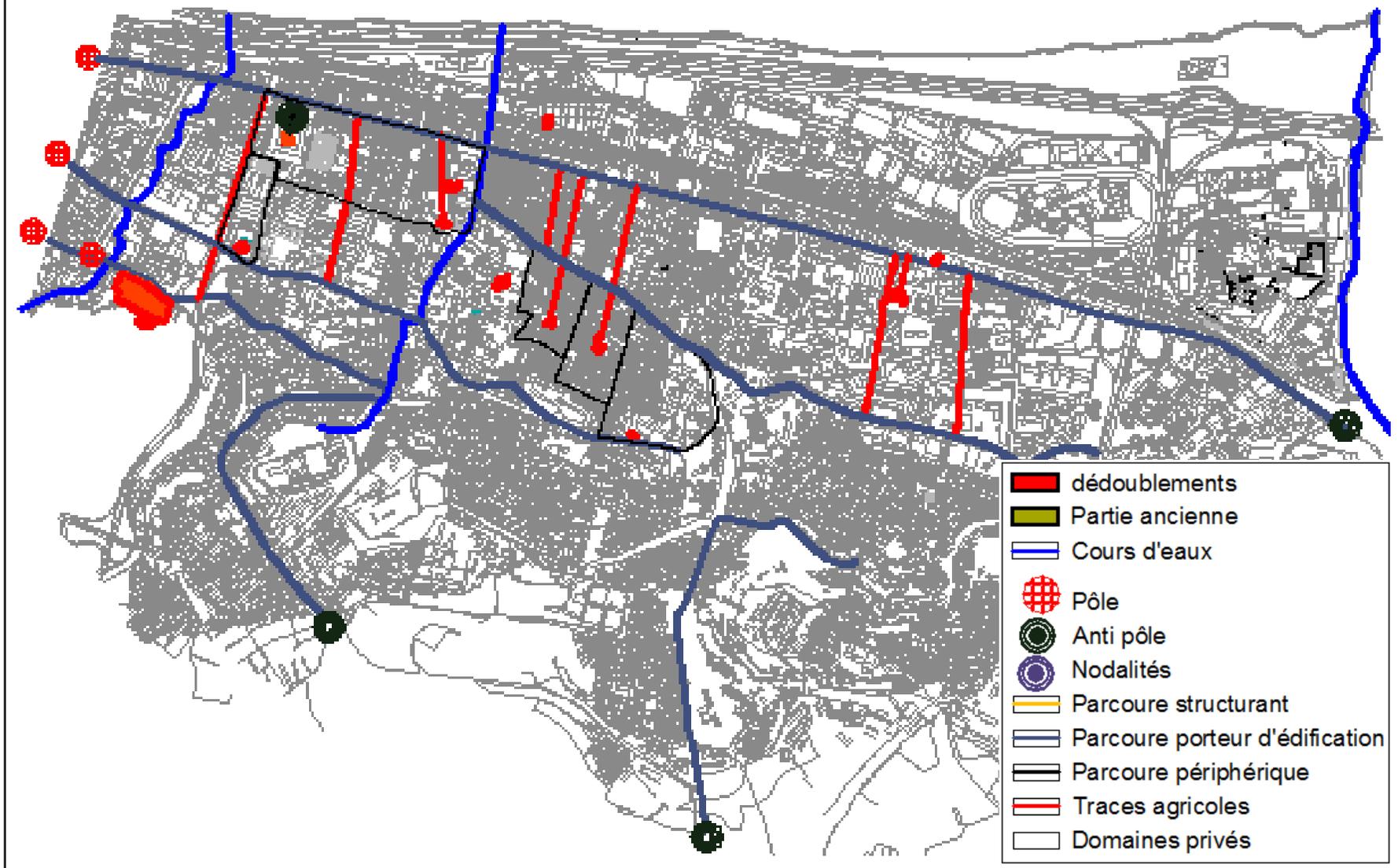
Un second village s'implanta dans les hauteurs (Nord), porté par un parcours de contre crête locale (actuelle route de Bachdjerah) sur la butte qui surplombe l'oued Ouchaïah.

Lespès qualifie cette zone *comme la région la plus riche en eau de tout le site d'Alger et certainement celle du Sud Est. Il ajoute que les eaux infiltrées dans la molasse forment une nappe qui alimente non seulement les sources du versant Nord-Est, tout le long de l'escarpement, mais encore au sud le ravin de l'oued Kniss, où se trouve un talweg souterrain. Il rapporte que la plaine du Hamma elle-même est imbibée d'eau à une faible profondeur, riche en puits.*(1)

(1) G. Cannigia, composition architecturale et typologie du bâtir. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris, p49

(2) Cours Y. Ouagueni, TYPOLOGIE PROCESSUELLE, EPAU, 2013

Phase 1:



c/Deuxième phase

1^{er} dédoublement

Cette phase se caractérise par l'installation durant l'époque coloniale, d'entités militaires (caserne pour la Cavalerie aux alentours du palais du Dey, la caserne Helle....) qui s'alignèrent sur les marges de la rue Tripoli.

L'édification d'une gare ferroviaire et d'une gare de triage, après que les eaux de l'oued Kniss et du ruisseau ont fini par s'affaiblir puis par tarir, propulsa l'industrialisation du quartier. La topographie du terrain favorisa l'urbanisation de part et d'autre de la rue Tripoli qui devint un axe périphérique centralisant. Aussi, se constitua un quartier à population ouvrière (ex quartier de St Jean) autour de la polarité de la gare ferroviaire, qui s'étendit à la limite de l'ancien cours d'eau. Quelques usines et industries du quartier furent implantées à l'exemple de la manufacture de tabac autour du palais du Dey, de la minoterie Narbonne, de l'usine de construction mécanique Blachère, et de l'atelier Durafour.

Deux hypothèses émergent quant à l'implantation de l'hôpital Parnet et de la caserne Lemerrier: Ces deux équipements auraient pu être soit générés par le boulevard Boudjemaa Moghni ou par le prolongement du parcours de contre crête locale de Bachdjerah.

Au nord de la commune, sur le parcours périphérique longitudinal de la route moutonnaire, un hippodrome et un terrain d'aviation s'implantèrent près de l'oued El-Harrach ce qui marqua l'antipolarité du quartier.

2^{ème} dédoublement:

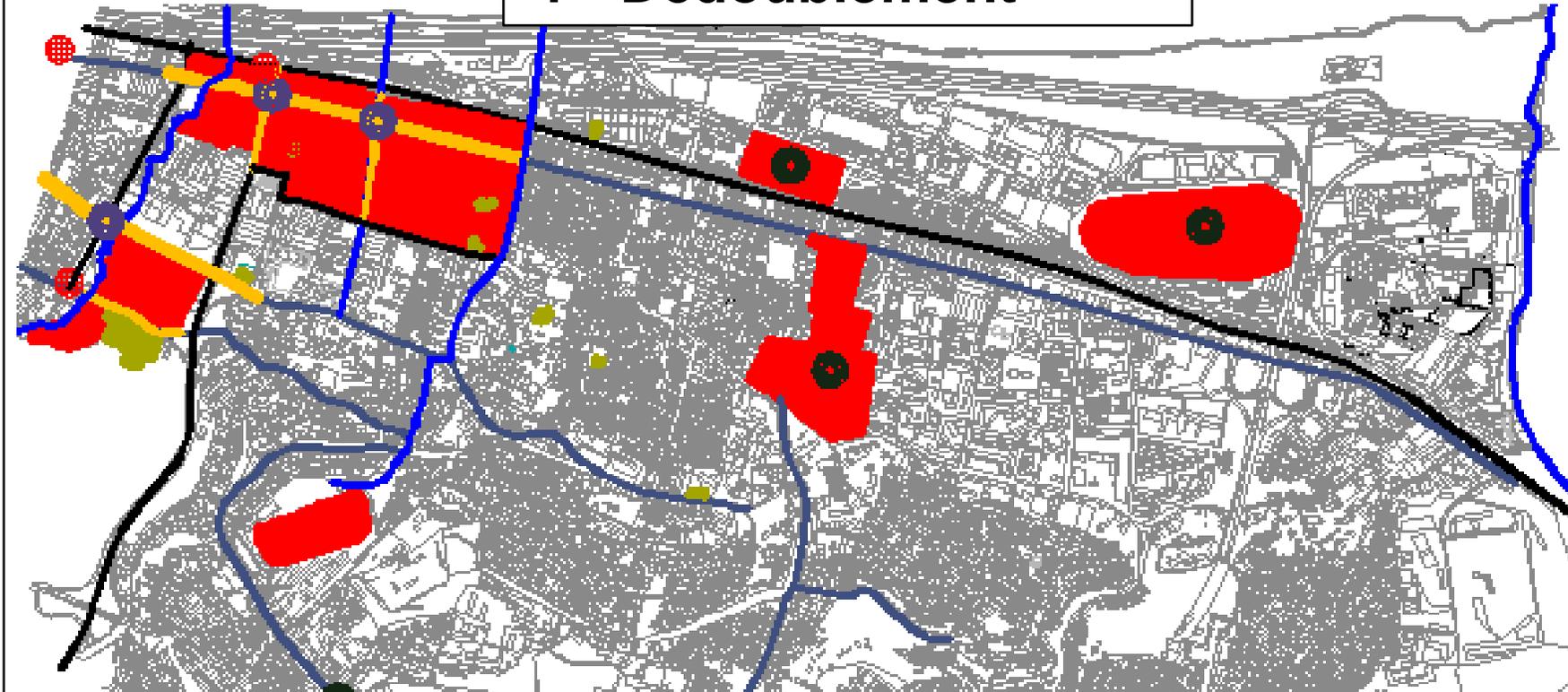
La ville poursuivit sa croissance à travers d'autres dédoublements qui s'engagèrent dans les deux périphéries Est et Ouest. De nouveaux modules firent leur apparition, engendrés par les parcours centralisants périphériques de Mohamed Hassen Bey et des Fusillés:

Le parcours contre radial Mohamed Hassen Bey donna naissance à un quartier constitué de logements collectifs et ce, par dédoublement du noyau initial, coté Est. Entre temps, une soudure se produisit à l'ouest, entre le quartier de l'oued Kniss et le quartier du Dey (Saint Jean), le long de la rue des fusillés, donnant naissance à l'actuelle entité des abattoirs qui fut délimitée au nord par le parcours Fernane Hanafi et qui s'aligna à l'ouest suivant les sinuosités de l'oued Kniss. Au nord du quartier Saint Jean, le parcours périphérique longitudinal Sud Kaddour Rahim devint un parcours contre radial suivant lequel se créa un dédoublement vers les hauteurs dont résulta un module réduit du fait de la présence d'un domaine privé aux alentours. Ce dédoublement partiel est la raison pour laquelle ce parcours n'a pas pu se consolider pour s'affirmer en tant que parcours centralisant. L'intersection des deux parcours centralisants, longitudinal et transversal (rue Tripoli et Rue Hassen Bey) fut marquée par un édifice spécialisé, matérialisée par l'église et la place de Tripoli actuellement reconverti en mosquée.

Entre temps un quartier se forma, le long du chemin Fernane Hanafi suite au dédoublement du module du quartier de l'oued Kniss vers le Sud. Au niveau du Hamma, le jardin d'Essai, lieu de la polarité, a été aménagé par les colons afin d'absorber l'excès d'eau des terrains marécageux de la plaine. Ce dernier a favorisé la consolidation de la rue Tripoli qui devint le lieu d'une nodalité linéaire.

Remarque: Le terrain présente en contrebas (nord), une déclivité quasi nulle favorisant la formation de parcours alignés ce qui explique la forme régulière des îlots organisés de manière sérielle.

Phase 2: 1^{er} Dédoublément



Ce premier module de base a été délimité:

Au nord, par un parcours périphérique: la ligne ferroviaire.

Au sud, par la rue Kaddour Rahim.

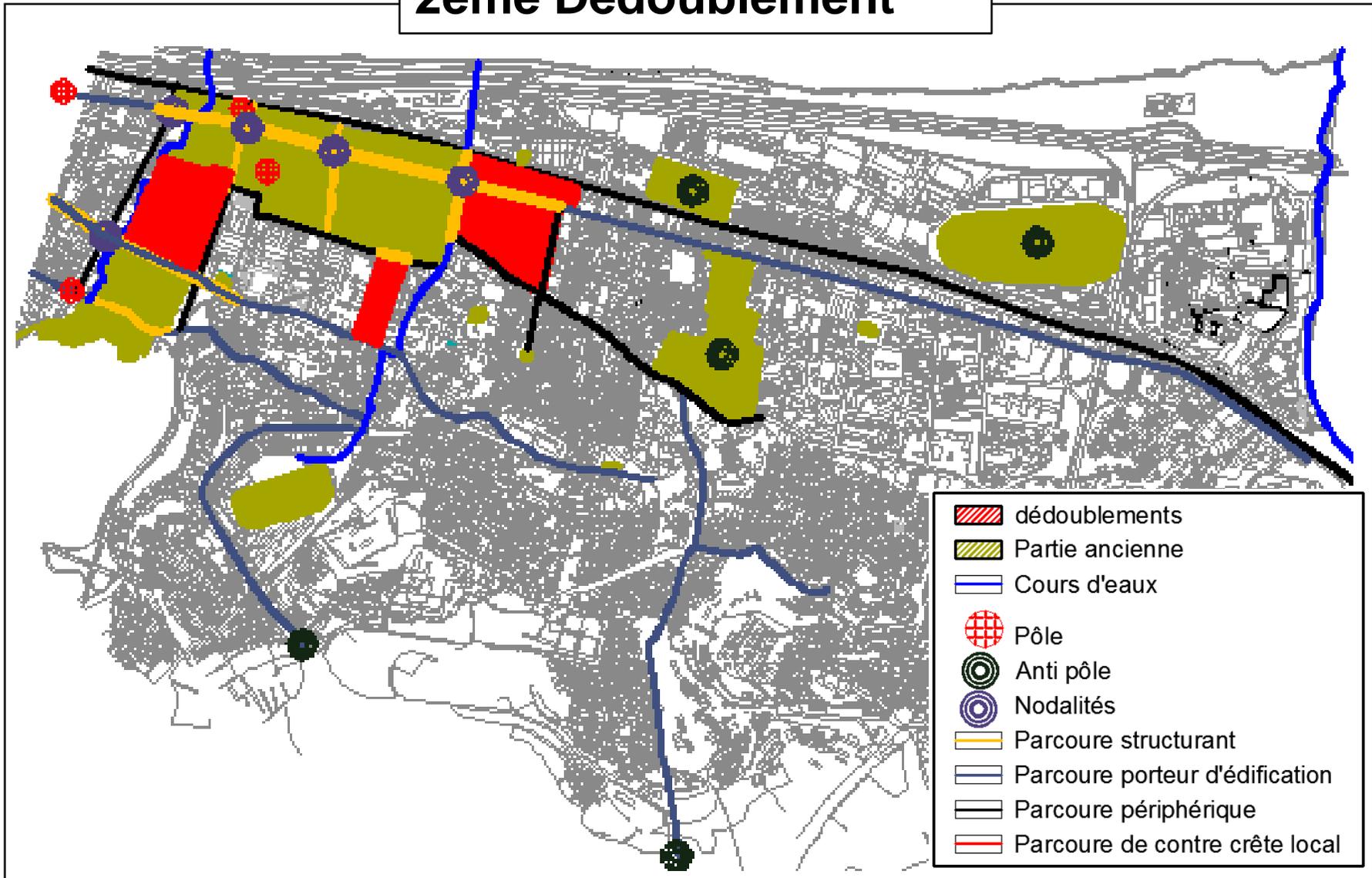
A l'ouest par un premier parcours périphérique transversal Mohamed Merbouch dont l'intersection avec la rue Tripoli a donné naissance à une nodalité ponctuelle qui se matérialise par une place publique .

Par la rue des Fusillés , qui fut tracée afin de permettre la liaison entre les polarités du marché de l'oued Kniss et de la manufacture de Tabac ;devenant ainsi le lieu d'une nodalité linéaire.

A l'est, par la rue Mohamed Hassen Bey

-  dédoublements
-  Partie ancienne
-  Cours d'eaux
-  Pôle
-  Anti pôle
-  Nodalités
-  Parcours structurant
-  Parcours porteur d'édification
-  Parcours périphérique
-  Parcours de contre crête local

Phase 2: 2eme Dédoublément



3^{ème} dédoublement:

L'urbanisation de la commune s'est orientée vers le sud, freinée par la présence, à l'Est de la rue Tripoli, d'une entité militaire (caserne Lemerrier). Ainsi, le quartier Trottier, le Navarre inférieur, jouxtant l'hôpital Parnet et le Nouvel Amber, s'alignèrent le long de la rue Tripoli et de la rue Boudjemaa Moghni. Ces deux derniers quartiers ont conservé jusqu'à nos jours les limites de l'ancien tracé agricole. Ensuite ces quartiers se développèrent à la limite du chemin Fernane Hanafi.

Entre temps, l'établissement du vieux Kouba s'étala puis se dédoubla vers le Sud-Ouest par rapport au boulevard Mohamed Belouizdad puis une soudure partielle s'effectua entre cet établissement et l'extension des quartiers Trottier, Navarre supérieur et Nouvel Amber. Concernant ces deux premiers dédoublements, les îlots sont constitués en majorité d'habitats individuels pavillonnaires.

Remarque: La morphologie accidentée du terrain dans les hauteurs conditionna l'orientation des parcours induisant donc la formation d'îlots de forme irrégulière d'où la constitution d'un tissu organique.

Quatrième dédoublement :

Dans cette phase, la ville connaît une saturation des industries le long de la rue Tripoli. Celle-ci se consolidait à mesure que l'urbanisation progressait vers la polarité de Maison Carré (El Harrach). Ainsi, l'ensemble de la bande de pertinence Nord de ce parcours fut exploitée par des usines, des entrepôts et quelques immeubles de rapport.

Au niveau de la poche vide délimitée par le quartier Navarre inférieur et le Nouvel Amber et de l'îlot jadis occupé par un domaine privé, situées au Sud de la rue Kaddour Rahim, furent installées des emprises militaires occupant des supermodules.

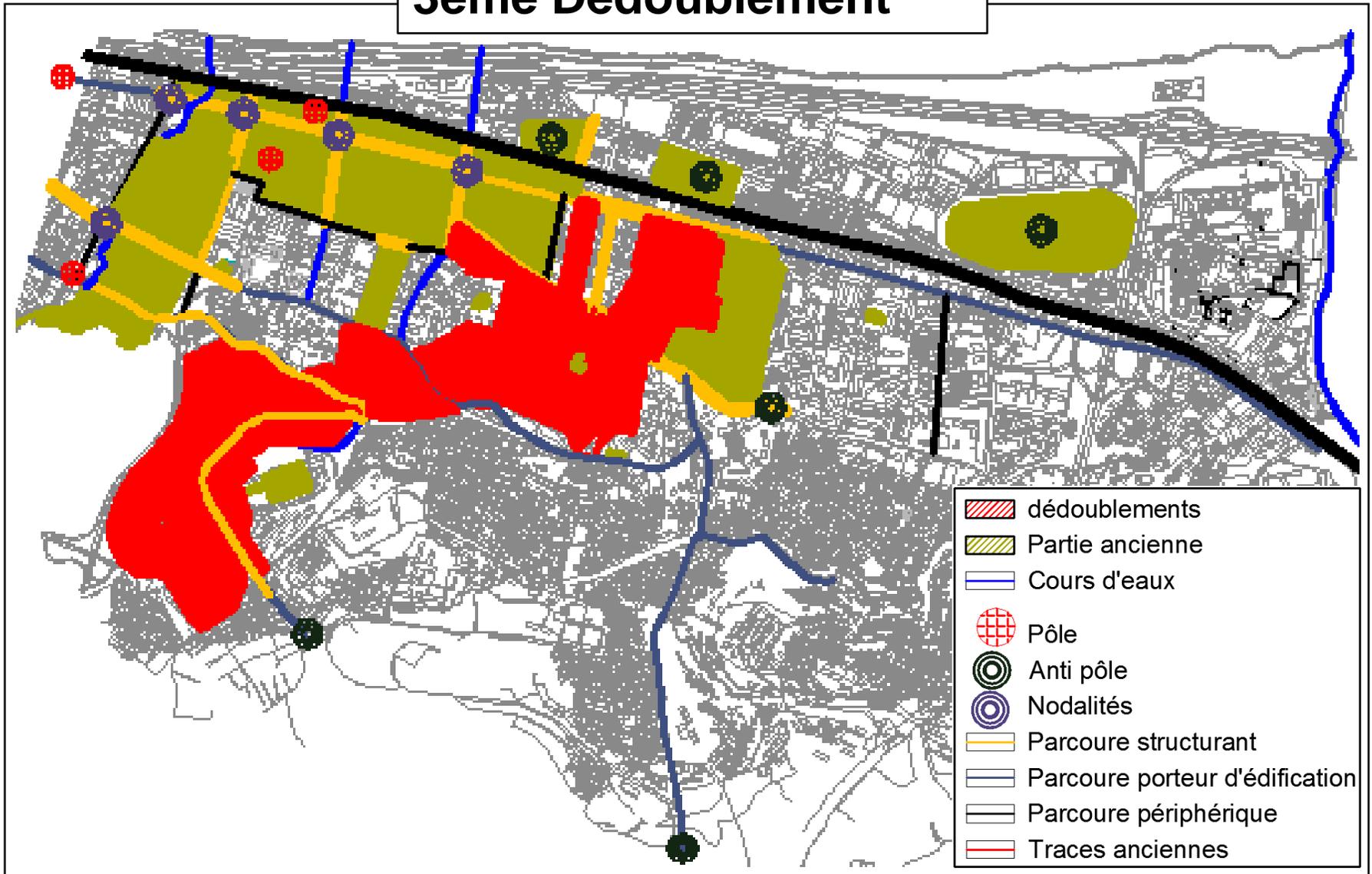
Un autre domaine à l'est du quartier Trottier fut exploité par quelques îlots d'habitations pavillonnaires .

d/Phase 3:

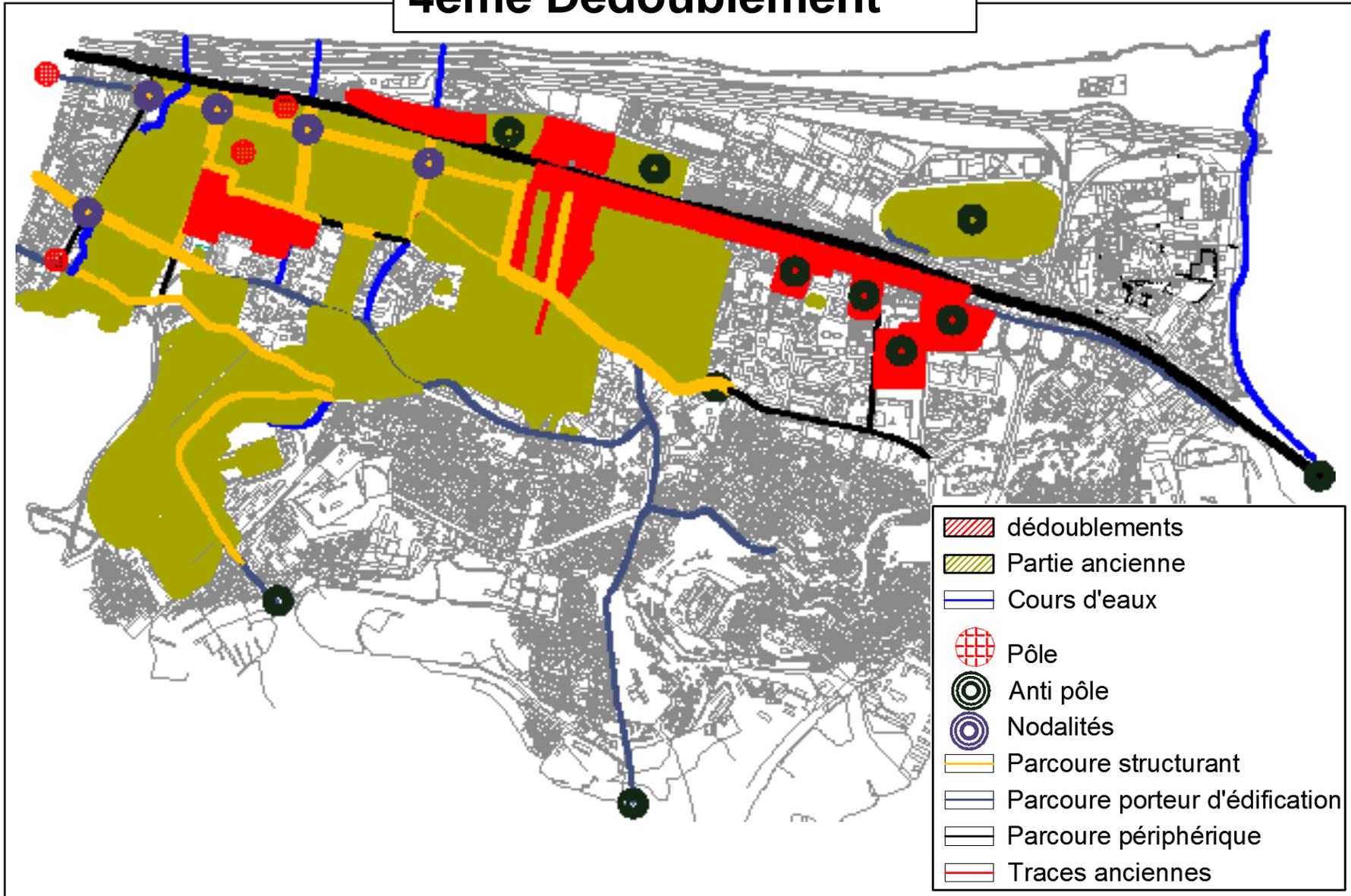
Cinquième dédoublement:

Le mouvement moderne a encouragé l'édification de cités de grands ensembles (cité HBM et HLM) en réponse à la poussée démographique exponentielle qu'a connue la commune d'Houssein Dey. Ainsi, dans le lieu d'une nodalité ponctuelle, formé par l'intersection de la rue Kaddour Rahim et la rue Djoudi Zitouni (prolongement du parcours transversal centralisant rue Hassen Bey), se créa une cité de logements collectifs. Le parcours centralisant transversal (rue Djoudi Zitouni) se prolongea vers les hauteurs (sud) jusqu'à ce qu'il intercepta la rue Fernane Hanafi donnant naissance à des cités planifiées (cité Saint Germain Marty) actuelle cité Amirouche. Plusieurs autres cités virent le jour à l'Est du chemin Fernane Hanafi: la cité Vauban (Maya), mer et soleil, Panorama, et la glacière. Parallèlement à cela, quelques entités industrielles furent implantées au Nord et au Nord-Est de la ligne de chemin de fer marquant l'antipolarité de la zone. Actuellement, une nodalité linéaire se concrétise le long du chemin Fernane Hanafi, lieu de centralité d'Houssein Dey.

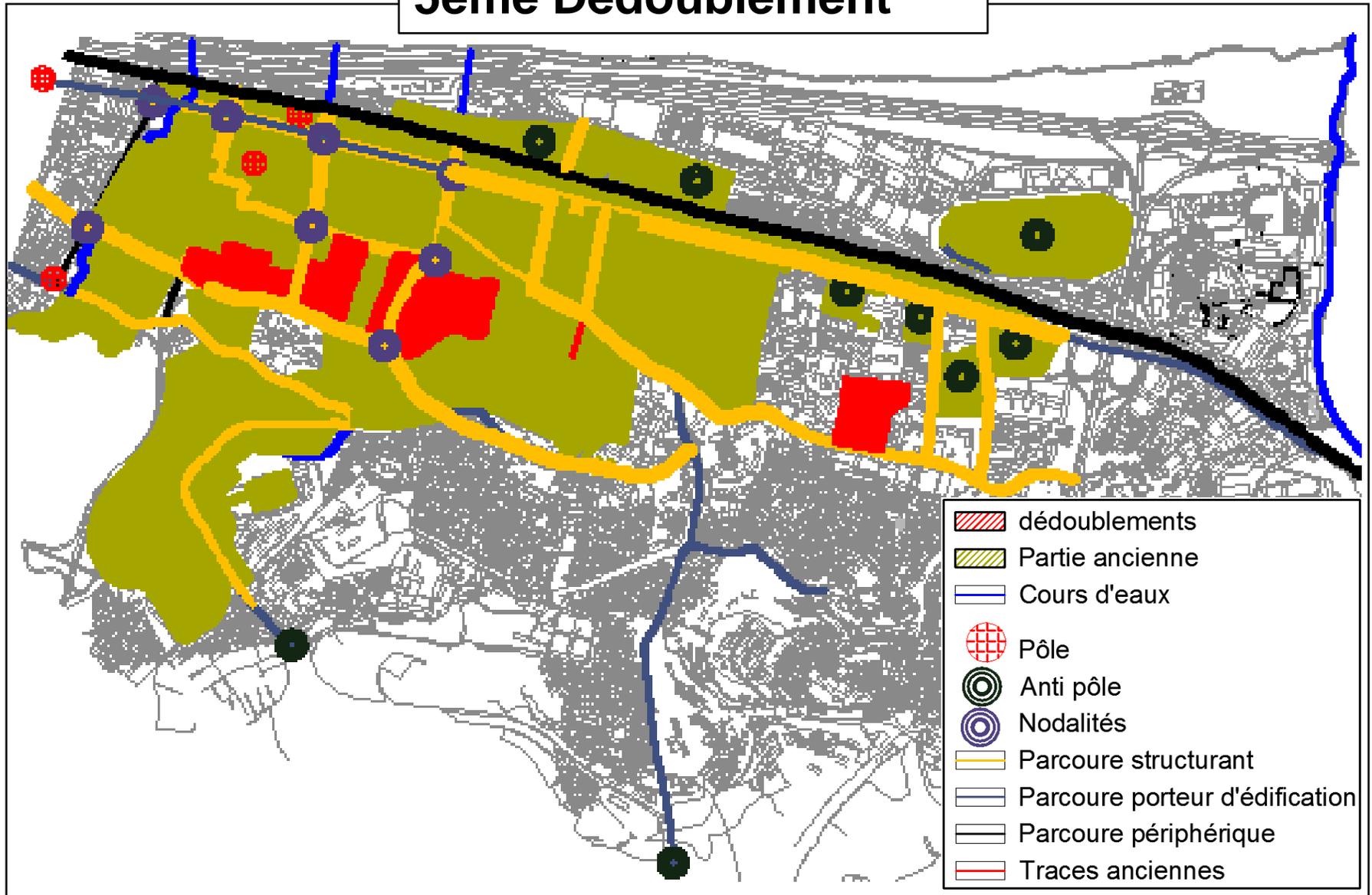
Phase 2: 3eme Dédoublement



Phase 2: 4eme Dédoublément



Phase 2: 5eme Dédoublément



Sixième dédoublement:

Dans cette phase, le développement de la commune s'est effectué sans aucune logique d'implantation ou de dédoublement et son extension s'orienta vers le Nord et le Sud Est. Ainsi, l'ensemble des quartiers du centre de la rue Tripoli, formés durant la période coloniale poursuivirent leur urbanisation et leur densification, ce qui occasionna dans la bande de pertinence limitée au nord par le parcours centralisant principal de Tripoli et au sud par le parcours centralisant secondaire rue Boudjemaa Moghni ,l'implantation d'emprises industrielles, de cités collectives (cité Brossette, cité cote rouge), de quelques immeubles de rapports et de maisons individuelles. Se sont élevés dans cette même zone, quelques édifices spécialisés antipolaires antinodaux à l'exemple de l'institut national de cartographie et de la DUCH.

Dans l'intersection entre le parcours de contre crête local de Bachdjerah et le parcours centralisant secondaire Boudjemaa Moghni s'implanta l'institut national de formation paramédicale d'Alger (l'INFSPA) ce qui matérialisa une nodalité ponctuelle, A l'est de la rue Tripoli, s'éleva l'université des sciences islamiques du Caroubier qui fonctionna très vite en tant que zone fortement polarisante puis une gare routière s'implanta au nord de la route Moutonnaire autour de laquelle une polarité d'envergure nationale se constitua. Le quartier du Caroubier, délimité au nord par l'autoroute de l'Est et au sud par la route moutonnaire, autrefois destinée aux activités militaires aériennes, s'est transformée en poches inactives (usines textile pour l'armée). On y affecta des activités nécessitant de grandes emprises tel que , activités industrielles , administratives et sportives dont le pôle de L'OPLA constitué de terrains de sports, d'hôtels, de salles de sports, et de salles des fêtes.

De nombreux travaux ont été lancés concernant les infrastructures routières à l'exemple de:

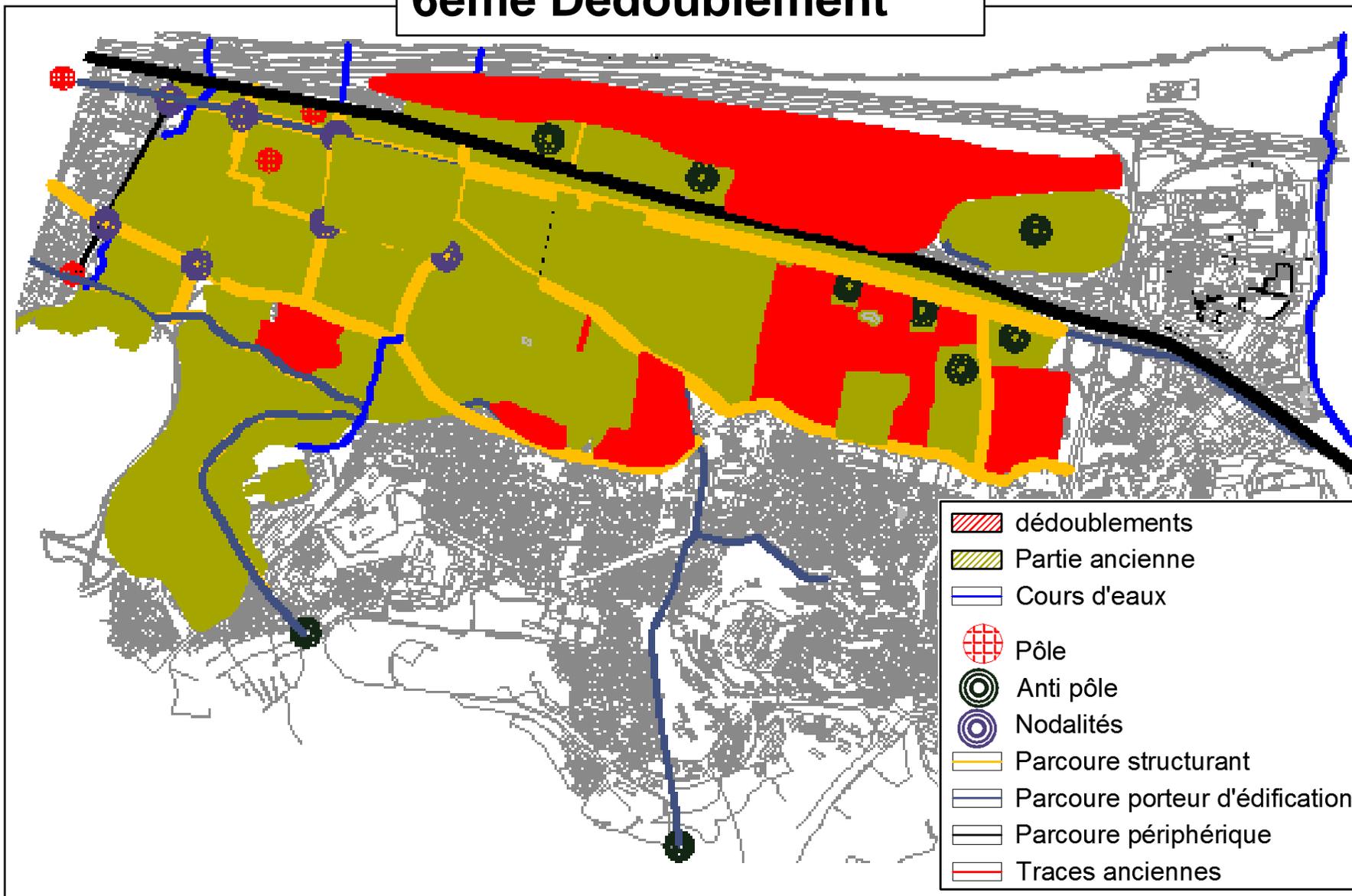
L'autoroute de l'Est qui relia les deux polarités d'Alger et de Constantine.

la trémie de l'avenue des fusillés (Annassers) devant desservir l'Avenue de l'ALN-Hussein-Dey

La pénétrante des Annassers et la pénétrante de oued Ouchaiah qui marqua le lien entre l'autoroute Est et la rocade Sud.

S'ajoutant à cela la relance en 2004 du projet du métro longeant le boulevard Fernane Hanafi et du tramway traversant la rue Tripoli. Ces deux moyens de transport se croisent au niveau de l'entité des Abattoirs .

Phase 2: 6eme Dédoublément



D/Synthèse:

L'analyse de l'organisme urbain d'Hussein Dey permet d'en tirer une série de déductions:

1) La topographie accidentée du site et le réseau hydrographique qui traverse la ville sont à l'origine des bifurcations qui se sont déroulées successivement au niveau du 1^{er} mai, du Hamma et d'Hussein Dey. Ces bifurcations conditionnèrent par la suite la configuration du tissu, des ilots et des parcelles, donc celle de l'organisme urbain.

2) Dans la partie nord délimitée par la baie d'Alger et la rue Tripoli, la présence de nombreuses poches vides témoignent de la désagrégation de l'ordre logique du tissu et pour cause, l'absence de parcours transversaux par rapport auxquels se formeraient des dédoublements cohérents. Le passage de parcours périphériques que sont les voies à grande circulation RN5 et l'autoroute de l'Est accentuant davantage leur isolement et leur rupture par rapport au reste de la commune.

3) L'industrialisation du bâtiment incita l'édification de logements collectifs dans les espaces urbains d'Hussein Dey. Toutefois, ces ilots, planifiés selon une grue ne se sont pas formés suite à une logique de dédoublement apparente ce qui entraîne l'absence d'associativité entre ces entités, qui prennent la dimension d'un quartier, et le reste de l'organisme urbain.

4) La rue Tripoli ne s'affirme pas sur toute sa longueur en tant que parcours centralisant et ce, malgré la présence d'une ligne de tramway et d'une gare ferroviaire. Ceci est dû d'une part à la présence de friches industrielles de part et d'autre de cette rue et d'autre part au passage de la ligne de chemin de fer qui constitue une barrière au prolongement des parcours d'implantation sensés assurer le rôle de centralité transversale. En réalité elle se présente comme un parcours de transit.

6) Bien que les entités industrielles et militaires constituent des obstacles à l'évolution et la transformation de l'organisme urbain, aucun processus de délocalisation de ces activités n'a été entamé à ce jour.

5) Dans les terrains à faible déclivité se constituent des tissus sériels tandis que dans les terrains fortement accidentés se constituent des tissus organiques.

7) On remarque la présence de nombreuses polarités non affirmées tel que celle de l'université du Caroubier, de l'Hippodrome, de la gare routière et du quartier des Abattoirs.

8) Le front de mer demeure isolé du reste de la commune du fait du passage de parcours périphériques et de l'absence de liaisons transversales mécaniques et piétonnes qui le relierait aux quartiers.

9) Nombreux sont les quartiers qui ont conservé les limites des tracés agricoles des anciens domaines d'exploitation maraîchère de l'époque ottomane ce qui sous-entend que la commune a partiellement gardé les traces de sa vocation d'origine.

10) Les dédoublements se sont effectués du haut vers le bas, puis du bas vers le haut, ensuite une soudure entre les établissements du bas promontoire et du fond de vallée se constitua. À présent, l'expansion de la ville doit assurer la soudure entre l'ensemble des quartiers de la commune et la baie d'Alger.

Histoire D' Hussein dey:

Hussein dey avant la colonisation:

Hussein dey, remonte à l'époque turque , et se situe dans la banlieue Est du grand Alger.Elle ne fut tout d'abord qu'une agglomération de maisons de fahs² (1), de jardiniers et de villas modestes tels que le palais du Dey Hussein, le palais Boulekine, La villa Mouhoub...Etc. *En 1821*, Hussein khoudja Ben Ali, Dey de la régence d'Alger, y fit bâtir un pavillon de plaisance, raison pour laquelle le territoire fut baptisé à son nom puis placé sous le contrôle de la commune de Kouba. Plus tard, il construisit une résidence pour sa fille reliée à la sienne par un tunnel. (2)

« Le Dey Hussein fut le dernier Dey avant l'occupation coloniale française. C'est sous son règne qu'eut lieu l'incident provoqué par le consul français Deval, mêlé à une ténébreuse affaire de détournement de fonds destinés au remboursement d'une partie de la dette française vis-à-vis du gouvernement algérien. Ce prétexte servit par la suite à justifier la colonisation le 5 juillet 1930. Après la signature du traité de capitulation le 10 juillet 1830, le dey Hussein, se retire à Naples, puis à Alexandrie où il mourut en 1838... (3) »

Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier militaire:

Le choix d'Hussein dey:

La plaine du littoral à l'Est de la baie d'Alger avec ses pentes trop faibles et ses sols lourds est sujette à des risques d'inondation, empêchant les colons de s'y implanter, bien qu'elle apparaisse une zone stratégique pour leurs camps militaires. C'est pour cette raison que les français ont choisi de s'établir dans la basse ville, mettant en place les premières installations pour la construction d'une base militaire.

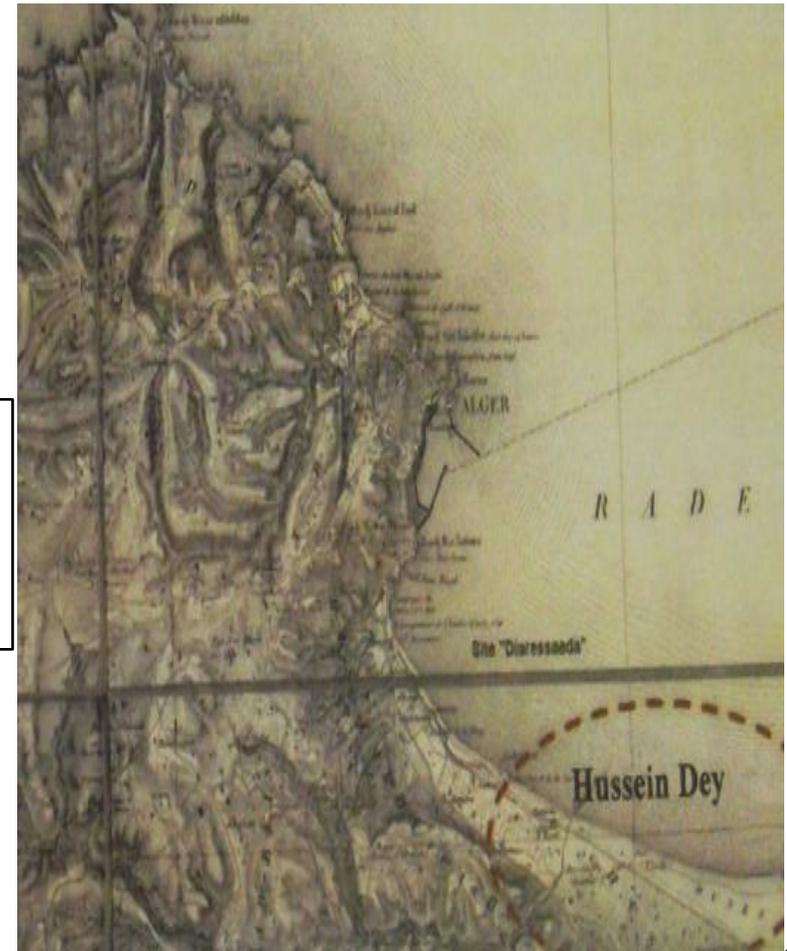
(2): « C'est une région en ravins et racaille, hérissée de brousses et de palmiers nains et abandonnée aux hyènes et aux panthères ».

-Un fahs signifie les alentours de la ville, à savoir faubourg ou banlieue.

(1): Nadir Assari, ALGER un passé à la carte. Edition : DALIMEN, 2011.P : 347

(2) Bué, Marion Vidal. palais et villa d'Alger du XVIIIe à nos jours. Paris, 2012, p111.

(3): Nadir Assari, Alger, des origines à la régence turque. Edition alpha, 2007 . P: 270 .



Histoire D' Hussein dey:

Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier militaire:

Pour le général Lamoricière « le pays est délicieux. L'air est embaumé du parfum des jasmins, des géraniums et des roses. La maison que j'occupe est à 200 pas de la mer. C'est un lieu de plaisance du dernier Dey d'Alger. Partout des bassins de marbre, des jets d'eau, des fontaines vives. C'est là, au milieu des merveilles de l'art et de la nature et de l'appareil militaire de mon camp que, matin et soir, je prends mon café et fume ma longue pipe. »...(4)

Le fort de Kouba:

En 1830, l'armée française avait installé à Kouba l'un des trois camps de protection d'Alger, proche d'un village arabe, dénommé le Vieux Kouba, il permettait de surveiller la Mitidja au Sud et la plaine littorale à l'est.



La Kouba du marabout

Source: http://alger.roi.fr/Alger/communes_villages_sahel/textes/12_six_communes_fahs_kouba_bouchet.htm

« Sur les hauteurs de Kouba, fut édiée une « Kouba » au 16 eme siècle servant, à partir de 1853, de chapelle dans le jardin du grand séminaire de l'évêché d'Alger (actuel ministère des ressources en eau).»... (5)

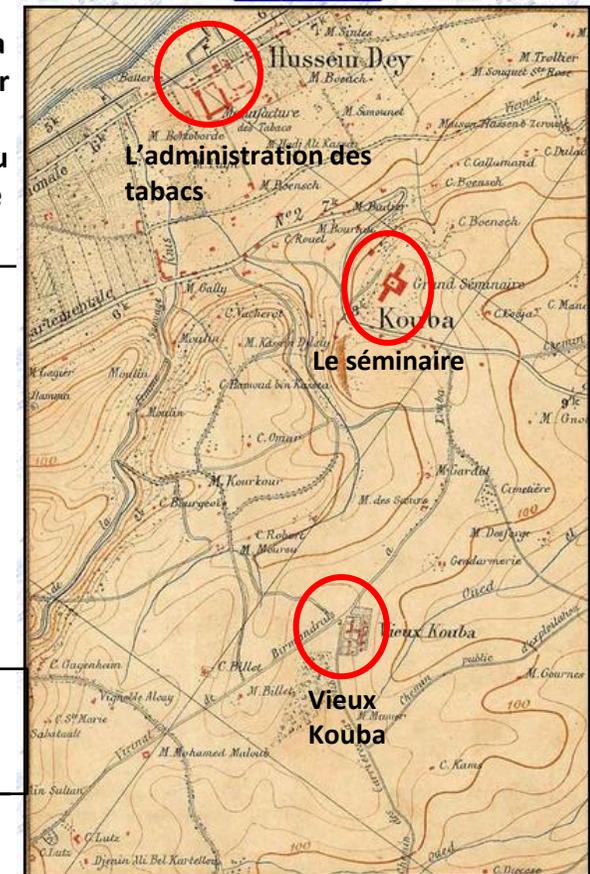
En 1839, des baraques et des écuries y furent construites par les militaires français, cette propriété fut cédée par la suite à l'administration des tabacs ... (6)

Hussein dey 1873

Source: http://www.cardona-pj.net/cartes_plan_hd.html

La structuration d'Hussein dey:

Le réseau de communication reprend en partie la structure viaire existante à l'époque Ottomane, et propose de nouvelles voies à chaque création d'un nouvel établissement colonial. En cette période le franchissement du cours d'eau devient possible grâce à la construction de trois ponts différents répondant à la nécessité de structuration territoriale de l'Est d'Alger et au fort besoin de création de nouveaux centres de colonisation. De plus, la révolution industrielle a engendré la ligne du chemin de fer qui vient renforcer cette structure et assurer une meilleure fluidité du transport des marchandises vers le port d'Alger.



(4): Aspect critique sur l'urbanisme et l'architecture à Alger, Deluz, 1939, Edition:1931. page 8

(5): Nadir Assari, ALGER un passé à la carte. Edition : DALIMEN, 2011.P: 350.

(6): Nadir Assari, ALGER un passé à la carte. Edition : DALIMEN, 2011.P: 350.

Histoire D' Hussein dey:

Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier militaire:

L'administration des tabacs installa un entrepôt autour de la résidence du dey, et devint après la seconde guerre mondiale la caserne de la police française (CRS) puis en 1962, l'ensemble fut transformé en école de la police algérienne, en lycée et pour finir en bibliothèque.(7)



Armée blindée CAVALERIE

Source:<http://www.vitaminech.com/mobile/hussein-dey-ecole-de-cavalerie-arme-blondee-cpsm-petit/0-170920-Photos-fr-16.html>

Avant 1870:

A cette période, Hussein dey faisait partie de la commune de Kouba, délimité par Oued Kniss à l'Est et Oued El-Harrach à l'Ouest. Période durant laquelle le quartier était à vocation militaire, justifiant l'édification des différentes casernes.



L'entrée de la caserne Holbecq

Source:<http://www.delcampe.net/page/item/id,241367021,var,cpa-hussein-dey-algerie-entree-de-la-caserne-holbecq--cpa-algerie,language,F.html>



Le grand séminaire de Kouba avec la chapelle au centre.
Source: Nadir Assari, ALGER un passé à la carte. Edition : DALIMEN, 2011.P: 355

La première fut celle de la cavalerie construite autour du palais du Dey Hussein du côté de la moutonnière, puis par la suite on y trouvait au niveau de la rue de Constantine, la caserne Helle dans le quartier Lafarge qui hébergeait un détachement des transmissions, la caserne Holbecq au Nord et à l'autre bout de la ville, la caserne Lemercier



Aérodrome d'Hussein dey (Base aérienne)

Source:http://algerroi.fr/Alger/hussein_dey/pages_liees/92_d_aerodrome_hussein_dey.htm

(7): Mémoire 5eme année, encadré par Monsieur: Y Ouagueni,, Promotion Juin 2013. P: 46.

Histoire D' Hussein dey:

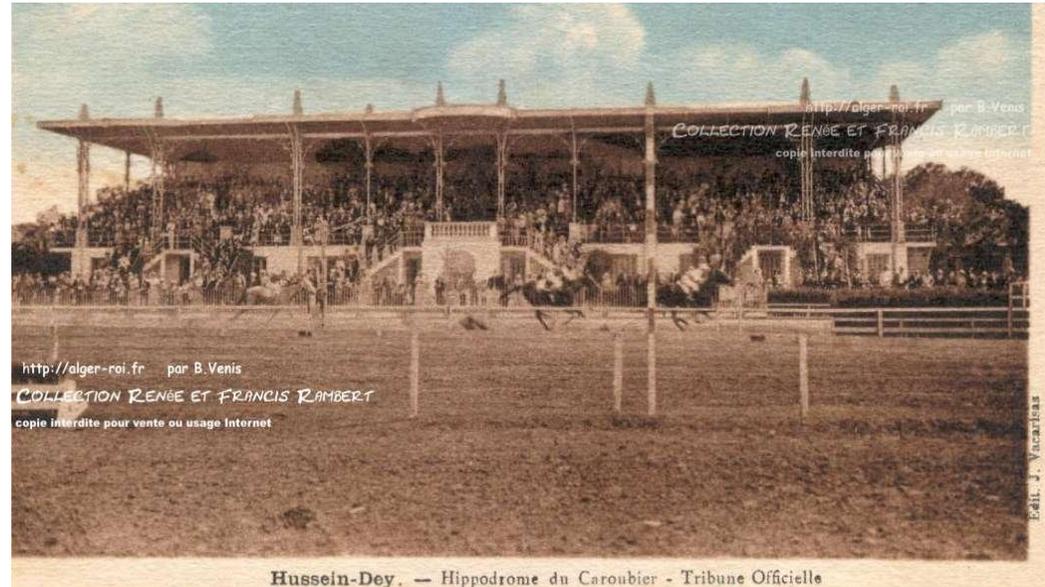
Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier militaire:

L'implantation de l'hippodrome du Caroubier:

il fut construit en 1858 à la même période que la route moutonnaire. , sur un terrain agricole au Nord de la rive gauche d'El-Harrach, entre la caserne du 19eme Génie et l'usine d'incinération des ordures.

En 1862, on assiste à l'inauguration des gares d'Hussein Dey (la gare de triage et la gare de la marchandise), ainsi que le gué de Constantine.

« Dans le Caroubier, en quittant Hussein Dey, on pénètre dans le quartier des villas du nouvel Ambert sur les basses pentes de Kouba. Dans le secteur se trouvaient la caserne Lemerancier et l'hôpital Parnet, en poursuivant vers l'Est , on pouvait voir l'hippodrome du Caroubier et l'ancienne gare aérienne d'Alger avec son terrain d'aviation, établis sur des terrains sableux de la rive gauche de l'oued El Harrach» (8)



Hussein-Dey. — Hippodrome du Caroubier - Tribune Officielle

L'hippodrome du Caroubier

Source: http://algerroi.fr/Alger/hussein_dey/pages_liees/59_hussein_dey_caroubier1_rambert.html

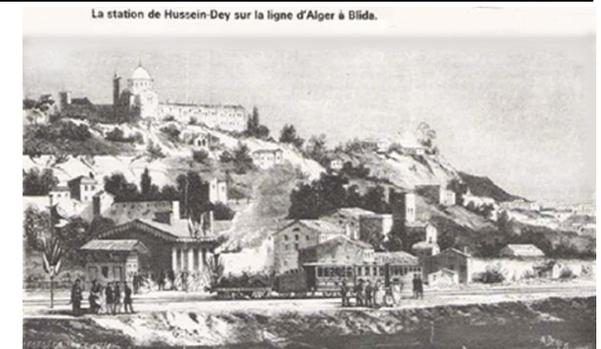
L'implantation de la gare:

En 1862, on assiste à l'inauguration des deux gares d'Hussein dey: La gare de triage inaugurée par le maire de Kouba, puis celle de la gare des voyageurs, ainsi que celle du gué de Constantine.



La gare d'Hussein dey

Source: http://www.cartespostales-afriquedunord.com/algerie_hussein_dey.html



L'inauguration de la gare d'Hussein Dey 1862.

Source:

http://fr.geneawiki.com/index.php/Fichier:Hussein-Dey_Inauguration_gare_1862.jpg

(8): Tout régence d'Alger p 348

Histoire D' Hussein dey:

Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier industriel:



Minoterie Narbonne. photo prise de l'arrière de la minoterie



Minoterie Narbonne, rue de Constantine.

La minoterie Narbonne
Source: <http://www.hussein-dey.com/ville/villeindustrielle.htm>

La minoterie Narbonne:

En 1862, s'établit un grand moulin à vapeur de 8 paires de meules. Cette usine agrandie et transformée en moulin à cylindres permet la mouture de 350 à 400 quintaux de blé par jour. C'est la première industrie créée à Hussein-Dey. (9)

Après 1870:

Hussein-Dey était considérée comme une région à vocation maraîchère. On prétend d'ailleurs que des jardiniers sont à l'origine de la création de la ville, devenue par la suite quartier militaire. Les critères ayant encouragés l'implantation des premières industries correspondent à l'inauguration de la gare de triage et la ligne ferroviaire Alger-Blida encouragées par la proximité du port.

Dès 1870, Hussein dey passe de l'autorité militaire à l'autorité locale conformément au décret impérial de Napoléon 3, érigeant la section d'Hussein-Dey en commune libre et autonome, engendrant l'installation officielle du Maire et de la 1ère municipalité d'Hussein-Dey. (9)

Dès 1879, apparaît , à proximité de l'entrepôt principal des tabacs, et de la minoterie, une fabrique de ciment

Dans les trente dernières années, des usines sont venues s'ajouter tels que, industries de la construction mécanique, de l'énergie électrique, de la fabrication de glace, de la chaudronnerie, de la tonnellerie, et un assez grand nombre d'ateliers modestes ; qui ont attiré et fixé une population ouvrière européenne et indigène, sans que la culture maraîchère refoulée n'ait abandonné complètement le terrain.(10)



l'usine Blachère

Source: <http://aehd-hussein-dey.over-blog.com/la-soci%C3%A9t%C3%A9-blachere>

Les ateliers Blachère:

En 1889, on assiste à la création de la société Blachère rue Thiers composée d'un atelier de mécanique et de chaudronnerie, ainsi que d'un matériel d'extraction d'huile d'olive. (11)

(9): <http://www.hussein-dey.com/ville/histoireville.htm>

(10): RENE LESPE, Alger, étude de géographie et d'histoire urbaine, Librairie Felix, Alcan,PARIS,19304, P611

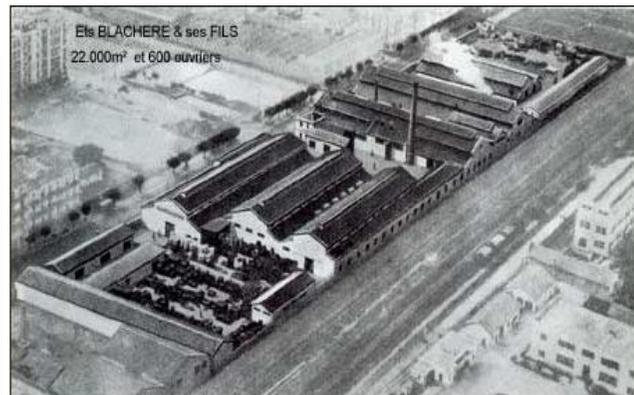
(11): <http://aehd-hussein-dey.over-blog.com/page-6137855.html>

Entre 1902 – 1940:

l'industrie se développe de plus en plus avec l'implantation:

Des ateliers Durafour créés, par l'ingénieur des arts et des métiers, André Durafour.

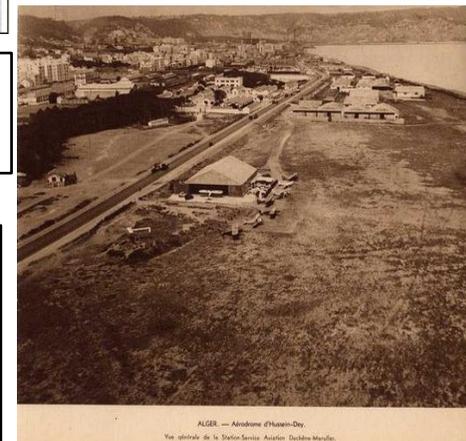
C'est en 1913, qu'apparaissent les premières constructions importantes à ossature métallique: Hôtel des postes, Préfecture, Galerie de France, Théâtre de l'Alhambra, (12) A compter de 1939, s'est implanté également à H.Dey, un département hydraulique, les pompes RECTA se sont révélées les mieux adaptées pour le pays. (13). Ces ateliers ont attiré une population de travailleurs donnant naissance aux maisons ouvrières.



l'usine Blachère

Source: <http://www.hussein-dey.com/ville/la-ville-New/Blachere.htm>

Au début du 20ème siècle (en 1920), il existait un terrain d'aviation avec hangars et piste d'envol, dans le quartier du Caroubier actuellement inutilisable.(14)



Aérodrome d'Hussein dey

Source:

http://algerroi.fr/Alger/hussein_dey/pages_liees/92_d_aerodrome_hussein_dey.html



Vu partielle des ateliers Durafour d 'Hussein dey

Source: <http://www.hussein-dey.com/ville/villeindustrielle.html>

Le quartier s'est développé autour de la maison du dey, en implantant des immeubles et des équipements tels que: l'église, l'école des sœurs, la poste...Etc. En périphérie apparaissent la caserne Lemerrier et l'hôpital Parnet. Se sont installés de nouveaux abattoirs d'Alger au niveau du ruisseau ainsi qu'une usine à gaz (entreprise Lebon). Pour relier le parcours de Belouizded et celui de Constantine le pont Polignac fut érigé en 1938, et achevé après la guerre.



Le camp d'aviation

Source: <http://aehd-hussein-dey.over-blog.com/le-terrain-d-aviation>

(12): <http://www.hussein-dey.com/ville/villeindustrielle.html>

(13): <http://www.hussein-dey.com/ville/villeindustrielle.html>

(14): <http://aehd-hussein-dey.over-blog.com/page-6137855.html>

L'église d'Hussein dey

Source: <http://www.hussein-dey.com/ville/histoireville.htm>



Histoire D' Hussein dey:

Plan d'Hussein dey en 1961

Source: http://www.cardona-pj.net/cartes_plan_hd.html

Hussein dey pendant la colonisation : Le Quartier industriel:



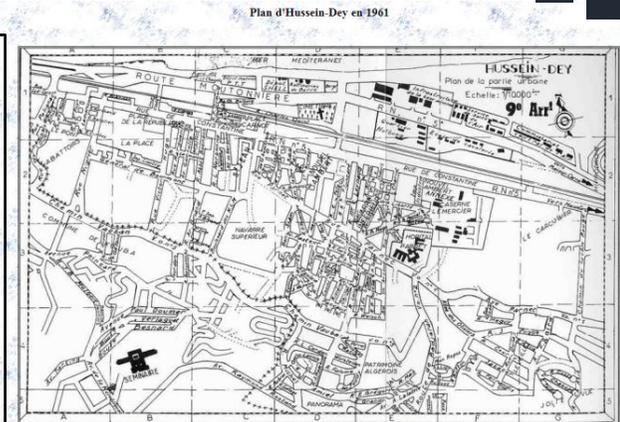
La caserne Lemercier

Source: <http://www.delcampe.net/page/item/id,0096549961,language,F.html>

Entre 1940– 1962:

À partir des années 1920, d'importants programmes de logements collectifs ont été réalisés, principalement par les offices HBM puis HLM afin de répondre à la crise du logement.

Des lotissements tels que Nouvel Ambert, Trottier, St. Jean, Navarre, Leveilley). Ce quartier fut qualifié de secteur résidentiel de moyen standing avec présence d'industries. (15) À partir de 1950, il prend une forme différente, avec des blocs identiques parallélépipédiques disposés parallèlement, et dont l'implantation est déterminée plus par « Le chemin de grue » que par les caractères culturels et sociaux .



La cité Amirouche:

Hussein dey Après l'indépendance:

Entre 1962– 1984

Les quartiers ouvriers ont connu une densification non contrôlée, on assiste à une prolifération des friches jusqu'au début de 1980 après la création de nouveaux espaces de centralité polyfonctionnelle à dominante tertiaire dans l'opération de restructuration, rénovation et réhabilitation des immeubles industriels, tel que la zone de dépôts à l'ouest des quartiers, réhabilitée en zone d'activité appartenant à Naftal.

À la fin de cette période, la structure du quartier résultante ne répond à aucune logique d'implantation, car elle évolue suivant la structure des parcours élaborés par l'armée, on cite les quartiers El- Magharia, Bourouba et Bachdjarrah.

De 1984 à nos jours:

Cette zone d'habitat s'articule autour d'un carrefour, rassemblant des immeubles d'habitation ainsi que des équipements complémentaires tels que: un groupe scolaire, une garderie, un centre commercial, des garages, un parking, un jardin public avec des terrains de jeux. (15) et prévus une Mairie et un hôtel des postes.

Une gare routière fut édiée au Nord du Caroubier engendrant une forte polarité accentuée par l'université des sciences islamique et l'implantation d'habitations et d'équipements à proximité. A cette période le quartier saturé entama l'occupation des poches vides sans logique d'implantation. Se sont développées récemment des infrastructures routières tels que le tramway longeant la rue de Constantine ainsi qu'une ligne de Métro sur le parcours Fernane Hanafi. C'est en 1984 que le CNERU lance son projet de restructuration de la zone du Hamma- Hussein dey faisant partie du projet d'aménagement de la baie d'Alger, qui s'étend de l'Oued El-Harrach jusqu'à la place du 1^{er} Mai. Par ailleurs, la zone Nord du Caroubier est prévue pour l'aménagement d'un pôle de loisir et de détente.

Lecture de l'agrégat

Objectifs de la lecture :

Dans cette phase de la lecture de l'agrégat nous nous efforcerons d'énumérer les différents parcours, d'identifier les bandes de pertinences qui leurs sont relatives, de spécifier les types de tissu (résidentiel et spécialisé), de relever les types d'agréments et de déduire les lois à l'origine de la formation de l'agrégat.

Introduction:

L'agrégat se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissance à partir d'un état antérieur suivant des codes caractérisant une aire, édictés par la conscience spontanée. En analysant les différents rapports qu'entretiennent les parcours et les édifices, nous pourrions assimiler la logique qui sous-tend la genèse et l'organisation formelle et spatiale de l'agrégat et décrire leurs relations réciproques qui gouvernent leur dynamique transformationnelle. Cette lecture nous permettra à terme la reconstitution diachronique du processus de morphogenèse des agrégats et la mise en évidence de leurs mutations successives en se basant exclusivement sur la forme actuelle du tissu.

A/Terminologie:

1/L'agrégat: C'est un ensemble d'édifice qui s'est structuré dans le temps et dans l'espace en tirant du caractère évolutif qui est intrinsèque à sa structuration prolongée, de son histoire même, un système de lois de formation et de transformation progressive du bâti(1). C'est aussi une partie d'un organisme urbain constituée d'édifices qui adhèrent solidement entre eux. En somme, c'est la partie physique qui est devant nous a posteriori.(2)

2/L'ilot : *l'ilot est déterminé par la coordination des bandes de pertinences de plusieurs parcours et se transforme par encombrement progressif des marges laissées libres lors de la première édification. L'ilot est donc la conséquence de la formation du tissu. Lorsqu'on s'approche du centre-ville, les ilots sont petits et plus on s'éloigne, les ilots sont de plus grande dimension : c'est la périphérie.*

3/Le tissu urbain : C'est le concept de la coexistence de plusieurs édifices. On distingue le tissu de base constitué d'un agrégat codifié de type bâti de base et un tissu spécialisé constitué d'un agrégat codifié de type de bâti spécialisé.(3)Le caractère fondamental d'un tissu est celui de présenter un front d'édifice disposé de façon modulaire et réalisé avec des types de bâti analogue.

4/Le lot : *C'est l'assiette du type de forme rectangulaire qui porte le bâti et le non bâti avec le côté le plus court donnant sur la rue et le côté le plus long qui lui est perpendiculaire (5). Le lot est un module de forme régulière et rectangulaire qui constitue l'élément de composition, il est pour le tissu, ce que la brique est pour le mur.(6)*

5/Le parcours : Lien entre les édifices ou structure pour rejoindre un édifice. C'est l'élément régulateur qui conditionne la formation du tissu. Il existe avant l'édification. (7)

(1) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p87

(2) Cours de Y Ouagueni,cours sur l'agrégat,M2,,option typologie processuelle

(3) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p87

(4) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p92.

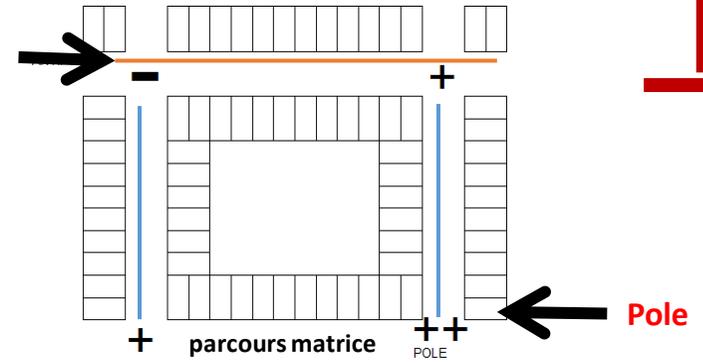
(5) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p91

(6) Cours de Y Ouagueni,cours sur le tissu,M2,,option typologie processuelle

(7) cours de Y Ouagueni,cours sur le tissu,M2,,option typologie processuelle,2014

6/Nodalité ponctuelle : Intersection entre deux parcours ou un parcours et un cour d'eau. (1)

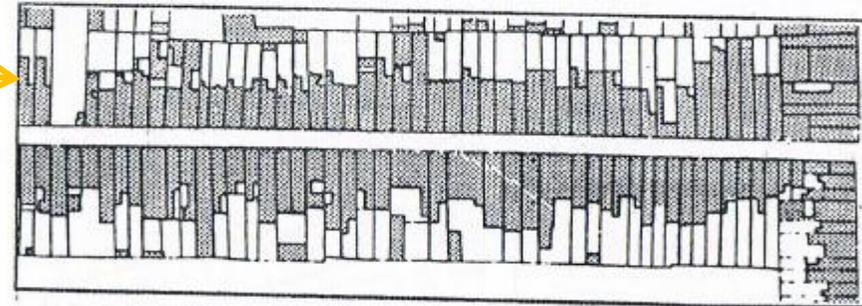
Antipole



Source: réalisé par le groupe

7/Bande de pertinence : C'est l'édification sur un même parcours ou l'espace inhérent à chaque front d'un parcours.(2)

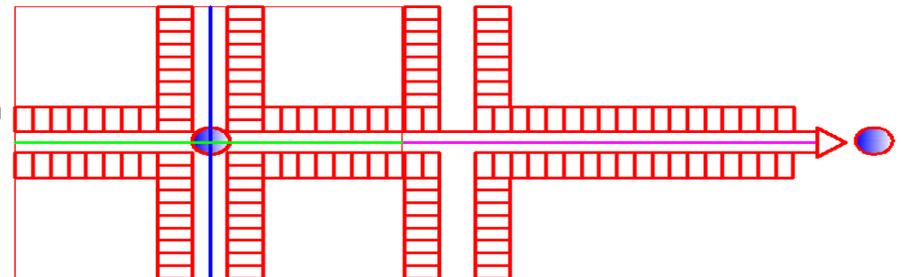
8/Aire de pertinence : Surface non bâti à l'intérieur du lot qui dépend des annexes. (3)



9/La centralité/pole : C'est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Centralité et polarité sont donc indissociables. Toutefois, un centre urbain se distingue d'un pôle en cela qu'il dispose d'une plurifonctionnalité, et que son pouvoir attracteur ne se limite pas à une seule dimension. Un centre urbain offre une palette plus large de possibilités, faite de complémentarité et de diversité, en conséquence son attractivité est plus universelle. (4)

10/Parcours porteur d'édification : Parcours qui tire l'urbanisation et qui régule l'ordonnancement du bâti .C'est le parcours de préférence qui peut correspondre à un parcours matrice.

11/Parcours centralisant : Ce sont les axes qui affirment une nodalité linéaire.



- (1) cours de Y Ouaguéni, cours sur le tissu, M2,, option typologie processuelle, 2014
- (2) cours de Y Ouaguéni, cours sur le tissu, M2,, option typologie processuelle, 2014
- (3) cours de Y Ouaguéni, cours sur le tissu, M2,, option typologie processuelle, 2014
- (4) Cours de K. Hadji

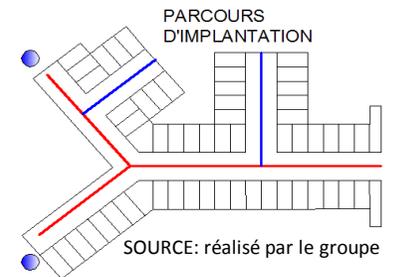
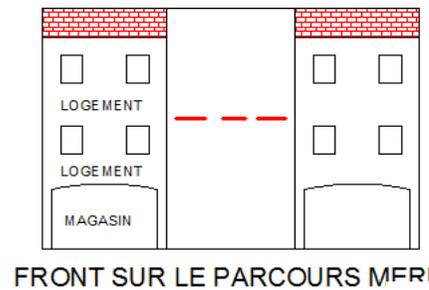
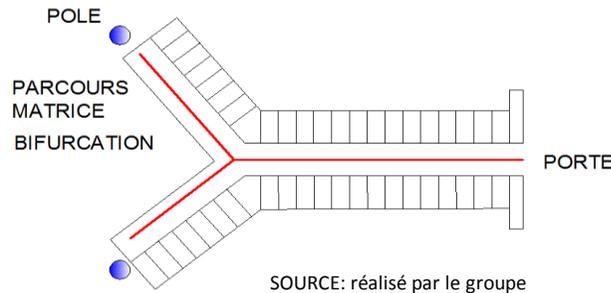
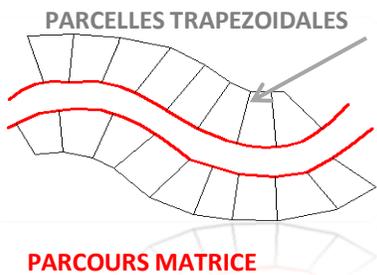
B/Présentation du modèle théorique du processus de formation et de transformation de l'agrégat

L'étude du tissu ne se caractérise pas en dehors de son cadre que constituent l'ensemble de la structure urbaine. Cette structure qui se fonde et se hiérarchise dans le temps, ne peut exister en dehors des rapports de côtoiement réciproque avec l'agrégat. Il est donc impératif de considérer la structuration caractéristique des éléments du tissu selon leur emplacement dans la ville, selon la période de leur formation et selon les modalités de leur croissance.

1/les types de parcours

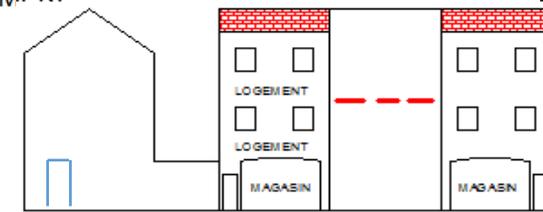
a/Première phase : édification sur le parcours mère

Le parcours mère est un parcours portant, générateur d'implantation. Dans sa manière de se diriger d'un pôle à un autre, il doit concilier l'exigence d'être rectiligne avec celle de surmonter les éventuels obstacles à la ligne droite ce qui entraîne souvent un tracé sensiblement curviligne sur lequel s'établissent, de manière perpendiculaire, de larges lots d'un côté et des lots plus réduits de l'autre. Ainsi le parcours mère sera souvent reconnaissable par la présence notable de parcelles trapézoïdales. (2) S'agissant du même type, on essaye d'avoir la constance en assurant la même distance dans la délimitation des parcelles. Lorsque le parcours se rapproche d'un obstacle naturel près d'un massif ou d'un oued ; un phénomène de bifurcation se produit donnant naissance à deux parcours, chacun menant à un pôle et c'est selon l'importance de l'un des pôles que la ville aura tendance à s'étendre(3). Le parcours matrice produit une série de fronts homogènes et unicellulaires à l'exception des deux façades initiales et finales qui se différencient particulièrement par l'absence d'accès à l'habitation généralement disposé sur le côté.



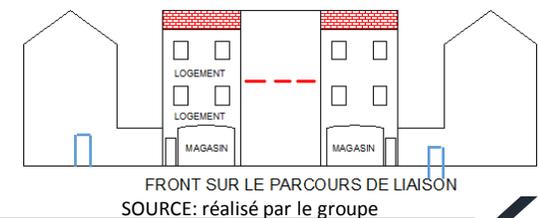
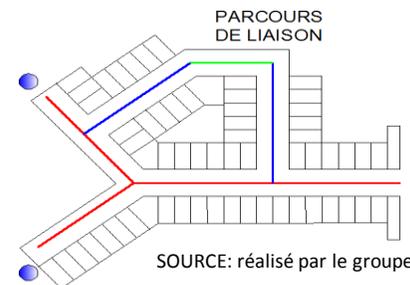
b/Deuxième phase : édification sur parcours d'implantation du bâti :

Ce sont des parcours qui apparaissent lorsqu'il y a une saturation sur la parcours mère dont ils se détachent de manière perpendiculaire .Ils sont obtenus par percée du front après démolition d'une maison. Un parcours d'implantation produit un front qui commence du côté du parcours matrice par une façade aveugle puis continu avec une série de fronts modulaires.



c/Troisième phase: édification sur le parcours de raccordement ou de liaison:

Suite à une maturation progressive du tissu, un lien émerge entre les différents parcours d'implantation qu'on désigne par parcours de raccordement. Ce parcours qui a tendance à se former à la limite de l'édification réalisée sur le parcours d'implantation, est à l'origine de la formation de l'ilot.



(1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p95

(2)Cours de Y Ouagueni,cours sur le tissu,M2,,option typologie processuelle.

Il montrera donc une bande de pertinence propre d'un seul côté, celui le plus éloigné du parcours mère générateur, tandis que de l'autre côté, il y'aura les bandes de pertinences inhérentes au couple de parcours d'implantation.(2)Le front sur le parcours de raccordement est de nouveau symétrique puisqu'il est délimité par deux cellules aveugles entre lesquelles sont interposés les fronts de dimensions des types d'encombrement.

d/Parcours de restructuration :

C'est un parcours qui se superpose à un tissu bâti préexistant (...) lorsqu'on estime qu'une liaison directe est nécessaire entre deux polarités. Il choisit le cheminement le plus direct pour relier les polarités et forme deux bandes de pertinences marginales : En effet, les lots produits ne sont pas des rectangles, mais des trapèzes qui sont le plus souvent investis par des bâtis spécialisés. C'est donc l'unique parcours qui existe après l'édification.

2/Les types d'agrégat:

a/Agrégation par tassement :

C'est un type d'agrégation qui caractérise les tissus organiques. Lorsque l'ilot d'un quartier est en voie de saturation, une impasse se forme afin de permettre l'accès aux maisons qui sont en situation centrale.

b/Agrégation dos à dos

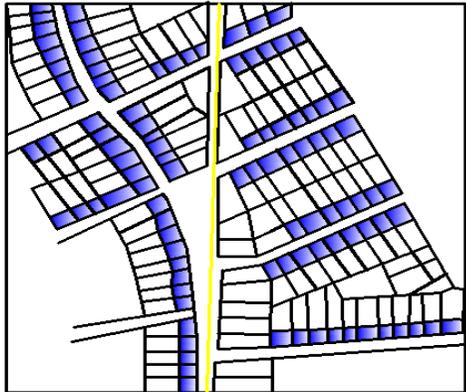
Ce type d'agrégat se constitue lorsque des couples de maisons opposées s'accolent les unes aux autres. L'accès à chaque maison se fait automatiquement à partir du parcours qui la porte.

c/Agrégation par rangée

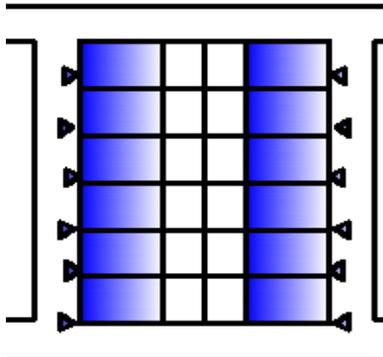
Ce type d'agrégat se forme dans les ilots très réduits, de faible profondeur, dans lesquels se forment une seule rangée de maisons. Ce type d'ilot existe dans les villes bâties sur des terrains très accidentés.

d/Agrégation élémentaire

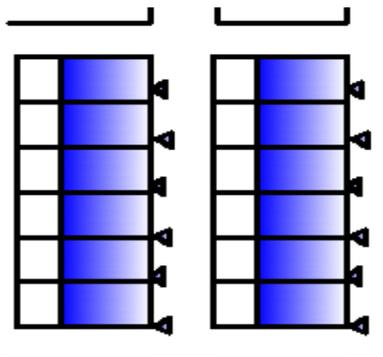
Cet agrégat est très répandu au niveau des parcours matrices, des parcours centralisants et des parcours porteurs d'édification à partir desquels l'accès aux maisons se fait directement.



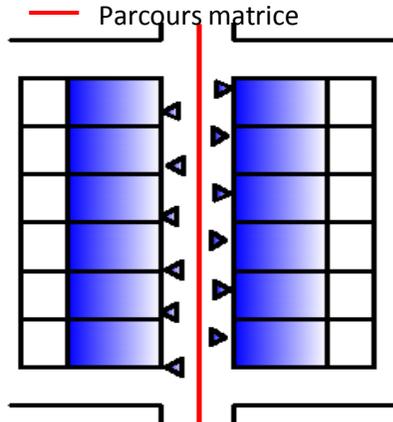
— PARCOURS DE RESTRUCTURATION
SOURCE: réalisé par le groupe



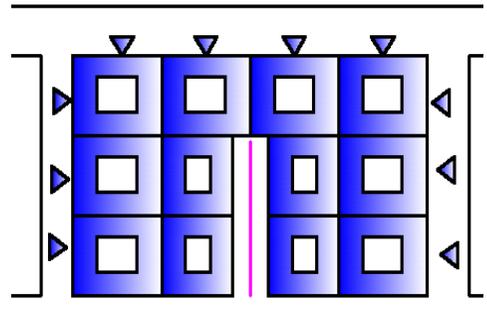
Agrégation dos a dos



Agrégation par rangée



Agrégation élémentaire



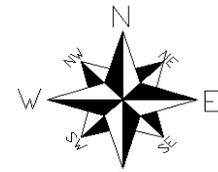
Agrégation par tassement

— impasse

(1)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Larochelle, Edition paris,p96

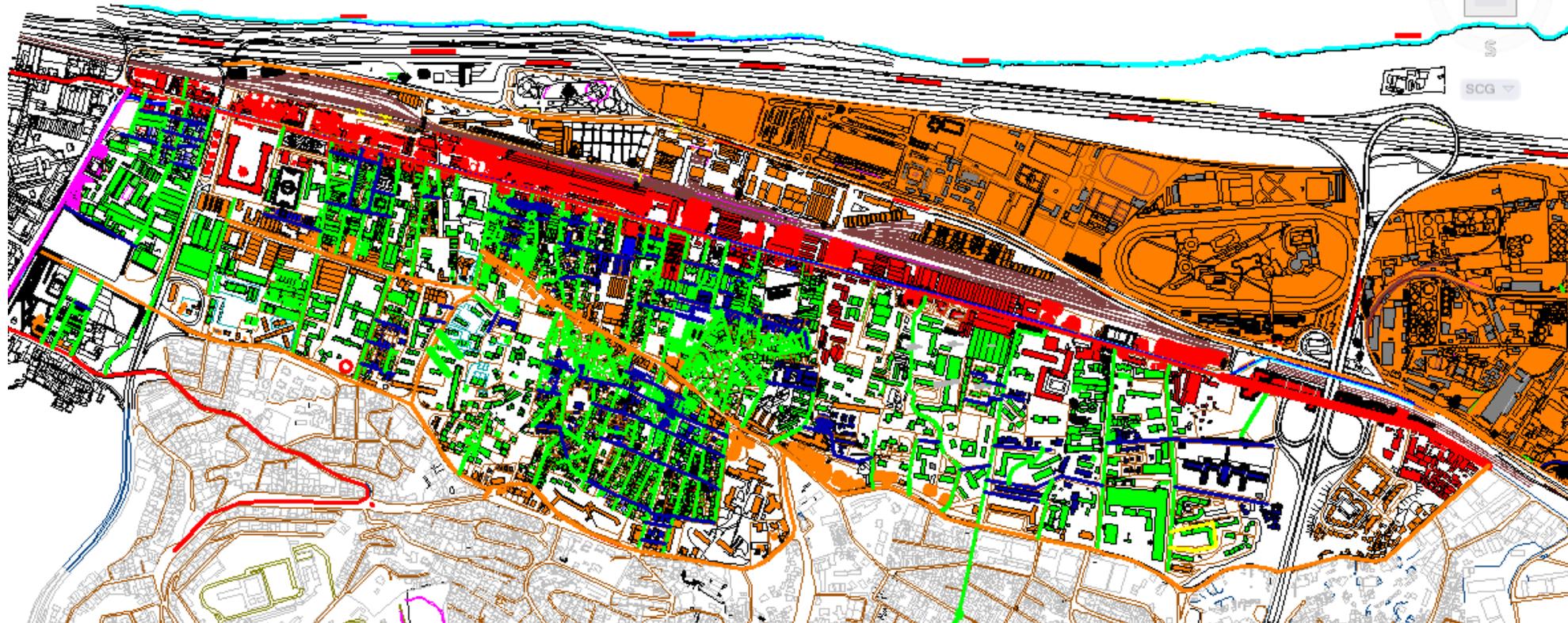
(2)G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p97 192168000

lecture des parcours/bande de pertinence



HAUT

SCG



- Parcours matrice
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement
- Parcours portant
- Parcours de restructuration

C/ Application du modèle théorique de la lecture de l'agrégat sur la commune d'Hussein Dey:

1/ Hiérarchisation des parcours:

a/ Parcours matrice:

Le parcours matrice, parcours à l'origine de la formation de la commune a été identifié dans la lecture territoriale comme étant le boulevard Mohamed Belouizdad qui représentait à l'époque, le chemin qui menait vers Constantine en passant par Kouba pour rejoindre le Gué (actuel gué de Constantine).

b/ Parcours porteur d'édification :

Il existe deux parcours portants : la rue Tripoli et le boulevard Fernane Hanafi.

La rue Tripoli représentait à l'époque coloniale le parcours qui menait vers Constantine après l'édification d'un pont au niveau de l'oued El Harrach. Ce parcours rectiligne qui traverse la commune d'Hussein Dey d'Est en Ouest, s'est consolidé avec l'installation de la ligne de chemin de fer puis de la ligne de tramway. Il représente un parcours de transit de 13m de largeur dont les bandes de pertinence sont de taille réduite au niveau de la polarité du palais du dey et de plus grande dimension en se dirigeant vers l'antipolarité où les lots sont occupés par des industries. Ce parcours relie deux polarités : la commune d'El Hamma et la commune d'El Harrach.

Le boulevard Fernane Hanafi se caractérise par une nodalité linéaire due à l'implantation de plusieurs cités de logements collectifs, de résidences, d'un lycée, de bureaux et de magasins. C'est un parcours qui porte la centralité de la commune puisqu'il se singularise par un flux mécanique et piéton important et par une vive animation tout le long de l'année.

c/ Parcours d'implantation :

A partir du parcours portant, plusieurs parcours d'implantation se forment de manière perpendiculaire. A mesure qu'on se rapproche de la polarité de la gare ferroviaire, les parcours d'implantation sont de plus en plus rapprochés étant donné la présence d'un tissu de base formé de lots de taille réduite et à mesure qu'on en s'éloigne, les parcours sont de plus en plus espacés étant donné la présence d'un tissu spécialisé occupant des lots de grandes surfaces (hangars, entités militaires, entrepôt).

d/ Parcours de raccordement :

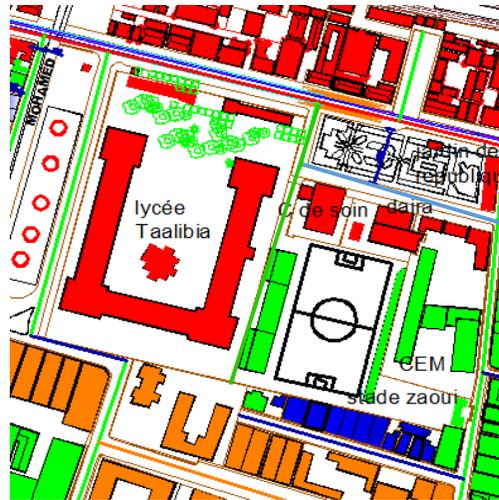
Ces parcours qui viennent relier perpendiculairement deux parcours d'implantation sont à l'origine de la formation de l'îlot. Leurs largeurs varient entre 4 et 6m. Les bâtis qui viennent se greffer sont généralement des bâtis de base.

e/ Parcours de restructuration :

Ce sont des parcours qui sont postérieurs à l'édification et qui apparaissent quand le besoin de relier deux pôles se fait sentir. Dans ce cas c'est le chemin des fusillés, qui a été édifié à l'est de la commune dont le rôle était de relier la polarité du marché de l'oued Kniss à celle de l'ancienne manufacture de Tabac de la rue Tripoli. Ce parcours est à l'origine de la formation de parcelles trapézoïdales.

2/ Analyse des agrégats de la commune

a/Premier novau:



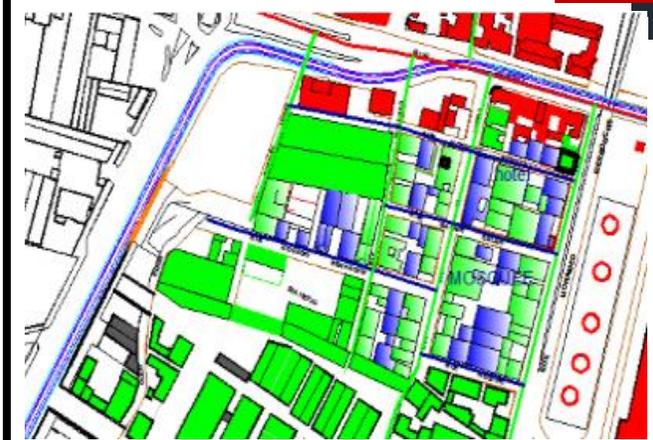
Le centre d'Hussein dey

Le centre d'Hussein dey

Le quartier, situé au Nord Est de la commune d'Hussein Dey, s'est développé sur le parcours portant Tripoli. Un tissu spécialisé est venu s'implanter dans le premier lot de forme rectangulaire dans lequel un lycée avec une cour centrale et un palais datant de l'époque ottomane, furent édifiés.

On relève dans les lots qui leur sont juxtaposés un centre de soin, un jardin une daïra, un stade de foot et un collège. Les limites de l'îlot ne sont pas correctement définies dans cette zone.

Ce quartier présente une agrégation de type élémentaire.



Le quartier des abattoirs

Le quartier des abattoirs

Ce quartier est délimité au nord par le parcours matrice rue Tripoli et à l'ouest par la rue des Fusillés. Il est subdivisé en îlots de forme régulière (carré ou rectangulaire) dont les dimensions des lots varient de (6 à 25) sur (15 à 25) occupés par des bâtis dont le gabarit varie entre R et R+6.

Dans la polarité on retrouve un tissu mixte : un tissu de base de type maison en bande, et maison en ligne et un tissu spécialisé (hôtel, commerces). La zone de l'antipolarité quant à elle, est occupée par des hangars. On relève dans ce quartier, une agrégation : agrégation de type dos à dos et de type par tassement.

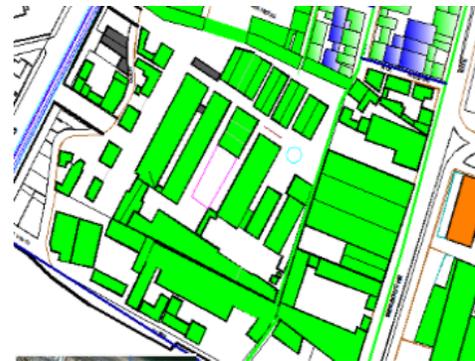
L'entité des abattoirs

Le quartier se situant entre El Hamma et Hussein Dey fut autrefois délimité par l'oued Kniss suivant lequel s'est aligné le bâti. Il est porté à l'ouest par la rue des fusillés de 20m de largeur et à l'est par le parcours d'implantation rue Mohamed Merbouche.

Le quartier est subdivisé en lots de super modules variant entre (20 sur 80), (20 sur 60) et (20 sur 30) et pour des modules plus petits variant entre (30 sur 60) et (30 sur 50) avec un gabarit en R ou en R+1.

Cette zone a été réservée à un tissu spécialisé qui occupe une étendue de (168m sur 168m) dans lequel sont implantés des hangars, des entrepôts et des ateliers.

La partie centrale du quartier ne présente pas de logique d'agrégation car ces entités ne s'alignent pas sur les parcours. En revanche, sur la bordure de l'îlot, l'agrégation est de type élémentaire.



L'entité des abattoirs

- Parcours matrice
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement

Le quartier de la gare :

Ce quartier s'est constitué sur la rue Tripoli suite à l'installation de la gare ferroviaire dans la commune.

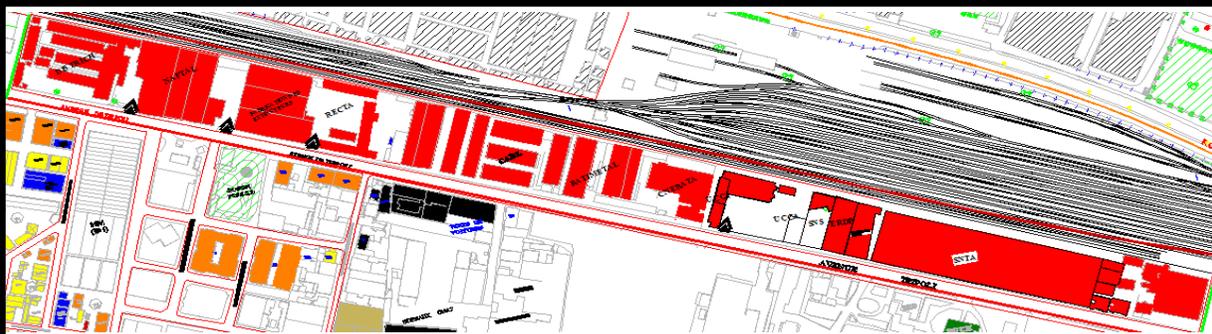
Il est formé d'un îlot de forme rectangulaire et de deux autres de forme trapézoïdale. Ces îlots, délimités par des parcours d'implantation de 6m de largeur et des parcours de raccordement de 5m de largeurs sont subdivisés en lots rectangulaires.

- Les dimensions du premier quartier sont de (70m sur 150m). Il est constitué d'un tissu mixte formé de bâti de base occupés par des maisons à cour de style colonial de type (maison en bande, maison en ligne dont les rez de chaussé sont investis par commerces selon la position du local dans le quartier et de gabarit variant entre R+1 et R+5) et de bâti spécialisé (hangar SONACOM en R+2),
- Le second quartier de 50 sur 150 de dimension est constitué par un tissu mixte (hangar et maisons à cour).
- Le troisième (40 sur 150) est constitué par un tissu mixte (tissu de base avec des maisons à cour en R+2 et un tissu spécialisé (stade de foot, hangar, APC).

Ces îlots présentent un type d'agrégation élémentaire sur le parcours portant Tripoli et un type d'agrégat dos à dos sur les parcours d'implantation.



Quartier de la gare



Le quartier industriel

C'est une entité industrielle délimitée au nord par le chemin de fer, au sud par la rue Tripoli et à l'est et à l'ouest par des rues piétonnes.

Il s'étale sur une longueur de (1Km sur 60m) et est découpé en lots rectangulaires de super module de (25 sur 55), (40 sur 15) et (60 sur 60). Cet îlot est occupé par un tissu spécialisé dans lequel sont édifiés des hangars, des entrepôts et des ateliers avec une cour intérieure (fabrication d'extincteur, pompe RECTA, NAFTAL, CACOBATH ...etc.) et des maisons ouvrières.

Ce tissu présente un type d'agrégation élémentaire étant donné que chaque hangar possède un accès direct à partir de la rue Tripoli.

- Parcours portant
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement

b/Lotissement



Quartier Navarre supérieur

Quartier Navarre supérieur

Ce quartier qui se situe à proximité de l'hôpital Parnet, a été édifié sur le parcours portant Boudjemaa Moghni. Il est constitué de quatre îlots de forme triangulaire délimités par des parcours d'implantation qui ont subi une bifurcation pour contourner un massif. Les lots, disposés perpendiculairement sont de formes (triangulaire, trapézoïdale, rectangulaire, carré) selon leur position dans l'îlot et de dimension variant entre (8 à 20m) sur (15à30m). On remarque la formation d'édification d'encombrement qui correspondent le plus souvent à un bâti de base. Un tissu de base formé de maisons à cour de style colonial et de type (maison en bande, maison en ligne) dont le rez de chaussé sont investis par des commerces dont le gabarit varie entre R a R+2, est venu se greffer sur les îlots.

Les îlots présentent un type d'agrégation Dos à Dos. Une logique d'agrégation par tassement est à relever dans l'îlot 2 qui est repérable par le caractère organique du bâti et par la présence d'une impasse.



Quartier de Parnet (Navarre inférieur)

Quartier de Parnet (Navarre inférieur)

Le quartier occupe une position centrale au niveau de la commune et se développe sur le parcours Boudjemaa Moghni à proximité de la polarité de l'hôpital Parnet. Il est formé de plusieurs parcours d'implantation qui convergent tous vers un rond-point.

Le quartier planifié durant l'époque coloniale est formé de plusieurs îlots de forme irrégulière (triangulaire et trapézoïdale) suivant l'orientation des parcours qui ont dû s'adapter à la topographie du terrain. Les lots sont de petites dimensions variant entre (8 à 30m) sur (15 à 20m). Un tissu de base formé de maisons en lignes est venu se greffer aux parcours de gabarit variant entre R+1 et R+3

Tous les îlots présentent une logique d'agrégation de type dos à dos à l'exception de l'îlot 1 qui présente une agrégation de type dos à dos et de type par tassement.

- Parcours matrice
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement

c/ Les cités de logement collectifs

Cité AMIROUCHE:

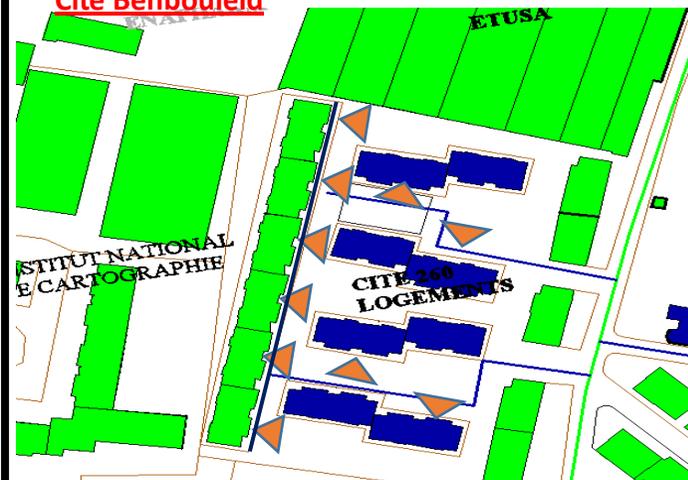


Cité Germain Marty actuelle cité AMIROUCHE:

Le quartier qui se situe au sud de la commune est délimité au nord par le parcours portant rue Kaddour Rahim et traversé par un parcours d'implantation ; rue Djoudi Zitouni. La cité de logement collectif a été planifiée durant la période coloniale. Chaque édifice occupe un îlot d'une grande surface sur un terrain d'une superficie totale de 1.796m². Un tissu mixte qui réunit sur plus de 7 hectares, une nouvelle mairie, un théâtre, un centre commercial, un groupe scolaire, un hôtel des postes et onze immeubles HLM abritant 615 logements est venu s'implanter dans cette cité.

La logique d'agrégation adoptée dans cette cité est de type par rangée puisque chaque édifice est relié à un parcours unique qui le dessert.

Cité Benbouleid



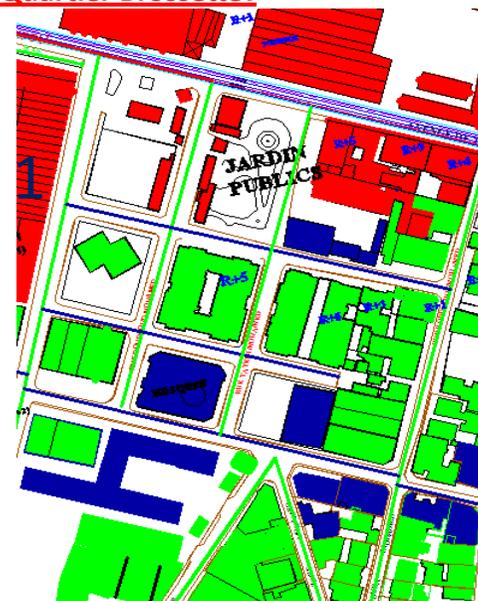
- Parcours portant
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement

La cité Benbouleid:

La cité de logements collectifs est située au nord Est de la commune à proximité de Tripoli et est délimitée au nord par des hangars ETUSA et à l'ouest par l'institut national de Cartographie. Ce quartier, porté par un parcours centralisant transversal perpendiculaire à la rue Tripoli, a été planifiée puis édifiée après l'indépendance. Chaque bâtiment occupe un lot de 30m sur 15m. C'est un tissu de base qui réunit 19 barres en R+7 de 26m sur 12 dont six ; accolées en ligne, localisées dans l'antipolarité, à l'extrémité ouest du quartier, quatre autres couples de

Bâtiments accolés en quinconce occupant une position centrale et quatre placés à la limite Est du quartier. Certains commerces investissent le rez de chaussé suivant la position du local dans le quartier. On remarque que les espaces non bâtis entre les barres sont immenses et que le bâti ne s'aligne pas toujours sur les parcours. La logique d'agrégation qui apparaît est de type par rangée et de type élémentaire.

Quartier Brossette:



- Parcours portant
- Parcours d'implantation
- Parcours de raccordement

Quartier Brossette: Ce quartier, situé au centre de la commune a été édifié sur un parcours portant rue Tripoli. Il est subdivisé en plusieurs îlots de forme carré et rectangulaire de dimensions variable qui s'alignent sur des parcours d'implantation mesurant entre 9 et 10 m de largeur et des parcours de liaison de 6m de largeur. Un tissu mixte formé de bâtis spécialisés (mosquée, bureau CNAT,) et de bâtis de base (maisons en ligne allant de R à R+3 et d'une cité Brossette en R+5 s'étalant sur tout l'îlot de 40 sur 40m de côté avec une cour intérieure et présentant des commerces au rez de chaussé. On distingue deux logiques d'agrégation (agrégation élémentaire et agrégation par rangée)

D/Synthèse de la lecture de l'agrégat:

Après analyse de l'agrégat, nous avons relevé ce qui suit:

- 1) Le passage de la ligne de chemin de fer, traversant la commune d'Est en Ouest, conditionna l'agréation le long de la rue Tripoli qui se développe dans une bande de pertinence étroite ; exploitée par des entrepôts et des hangars. Ces édifices spécialisés, implantés dans l'ilot sans logique d'agréation, ne sont pas délimités par des parcours hiérarchisés.
- 2) Nous constatons, particulièrement au sud de la commune d'Hussein Dey, une surdensification du tissu urbain et une saturation des ilots, dans lesquels maisons ouvrières, habitations, hangars et cités de logements collectifs coexistent. Ceci qui peut s'expliquer par *la préoccupation liée à l'étalement urbain des villes qui a orienté les réflexions et les pratiques urbaines vers l'obligation de densification des tissus depuis les années 1980* (1).
- 3) La partie sud de la commune se caractérise par une topographie accidentée qui conditionna l'orientation des parcours, conséquence de la formation d'ilots de forme triangulaire, trapézoïdale dans lesquels s'implantèrent quelques édifices d'encombrements correspondant à des habitations.
- 4) Les limites du parcellaire agricole sur lesquels s'alignèrent les quartiers de la rue Tripoli, sont à l'origine de la formation de lots de supermodules qui furent exploités pour la majorité d'entre eux par un tissu spécialisé industriel ou militaire.
- 5) La conjoncture de la crise du logement qui s'est révélée durant la colonisation et après les premières années d'indépendance et qui n'a jamais cessé depuis, est à l'origine de l'apparition de cités de logements collectifs à Hussein dey (cité Amirouche, cité Sonatrach, cité Brossette) que nous apercevons sur le chemin Fernane Hanafi, sur le boulevard Boudjemaa Moghni et sur la rue Kaddour Rahim. *Le grand ensemble est une production morphologique conforme aux principes édictés par l'urbanisme fonctionnaliste (barres et tours de grandes hauteurs sur des assiettes d'implantation publique). Cet habitat à loyer modéré, conçu après-guerre pour répondre aux urgences sociales et quantitatives, utilise une technologie de réalisation industrialisée (chemin de grue) importée avec des plans types qui excluent l'intervention des architectes nationaux et encore plus celle des usagers. Ces tours et ces barres renient la nécessité de la rue et de la place comme espace public. Les espaces non bâtis entre les barres sont immenses (principe de distance entre immeubles : distance au moins égale à la hauteur du plus élevé). Les considérations au sujet de l'air, de la lumière, du soleil et de la verdure ont supplanté (chassé) les traitements esthétiques (façade, rues, boulevards) de l'urbanisme néoclassique. Il s'agit d'une zone d'habitat collectif issu d'un plan d'urbanisme directeur qui proscriit toute esthétique. Vu l'ampleur de ces grands ensembles, ils représentent, de fait, des quartiers de ville à part entière.* (2)
- 6) Nous constatons, essentiellement au nord et au centre de la commune, l'édification ponctuelle d'emprises militaires et industrielles qui ne présentent aucune hiérarchie structurelle. Le passage de parcours périphériques (autoroute de l'est, route nationale n°5) et de la ligne de chemin de fer, est à l'origine de la constitution de ces entités fragmentées sous forme de structure en poche, fonctionnant de manière autonome ce qui cause l'absence d'interaction entre les différentes composantes de l'organisme urbain.

(1) Mehdi Bennai, article, *la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente*, p8

(2) Nora Semmoud, *les stratégies d'appropriation de l'espace à Alger*, édition l'Harmattan, p65

Lecture de l'unité bâti

Objectifs de la lecture:

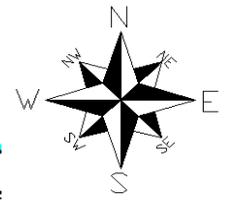
Suite à une analyse concrète du cadastre de la commune d'Hussein dey, nous nous efforcerons de relever les différents types existants et d'énumérer leurs caractéristiques; de reconnaître la logique d'implantation du bâti et de définir son comportement suivant sa position dans le tissu ; nous identifierons les analogies et les différences qui existent entre le bâti de base et le bâti spécialisé et pour finir, nous tenterons de retracer le processus typologique du bâti.

Introduction

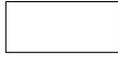
Avant d'intervenir sur un tissu urbain existant, nous devons au préalable avoir une connaissance approfondie des concepts formateurs à l'origine desquels tout objet bâti est conçu. La lecture typologique, étape indispensable à la compréhension du bâti, nous renseignera sur la manière dont l'édifice a été généré et de quel type il a été dérivé suivant les moments de croissance et de boom .L'analyse du processus typologique qui nous mènera, à *une ramification progressive de structures de plus grandes complexité*, permettra d'identifier les lois de formation et de transformation du type base dans la succession des phases jusqu'à parvenir au type contemporain. (1) Cette analyse aboutira à terme, à l'identification de la modularité du bâti qui caractérise la commune ,ce qui constituera une assise pour la conception de nos projets architecturaux respectifs.

(2) G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. paris. s.d,p31.

PLANCHE: Bâti et non bâti



Legende

-  Bâti
-  Non bâti

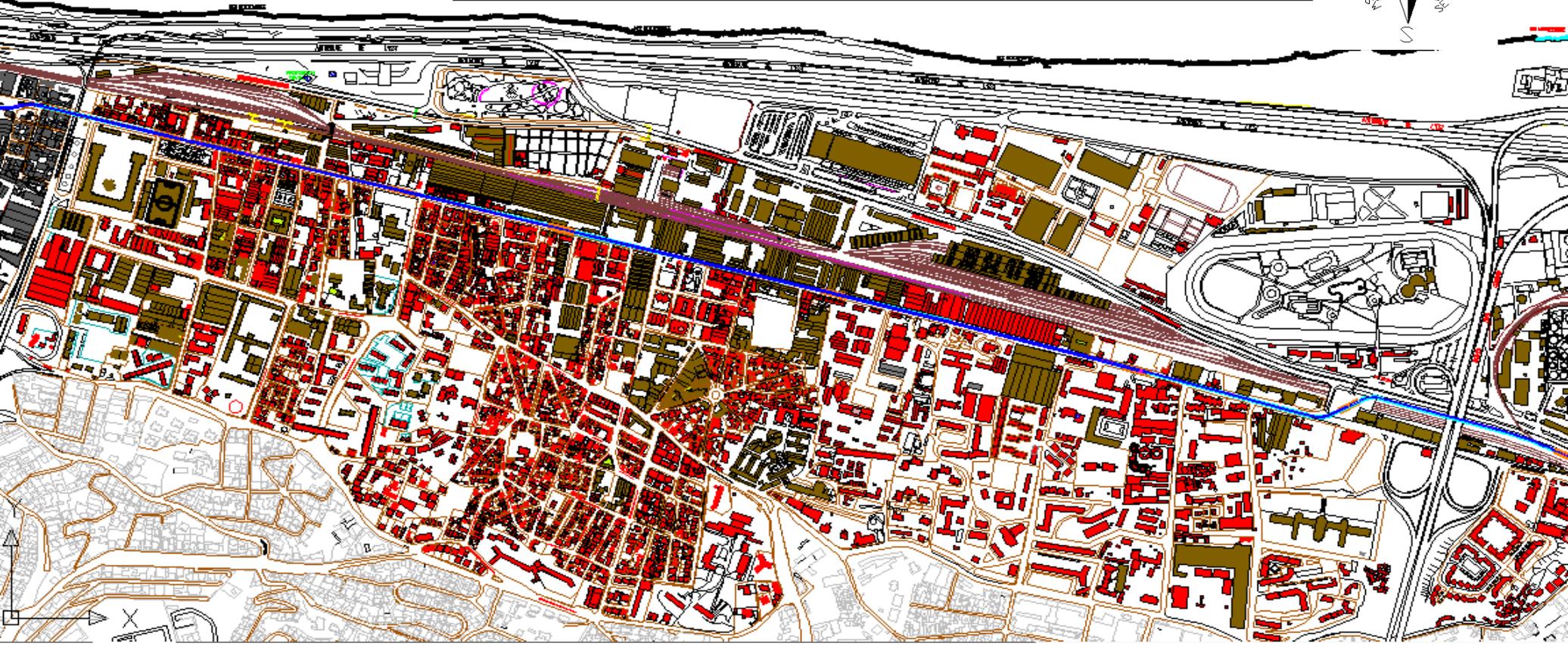
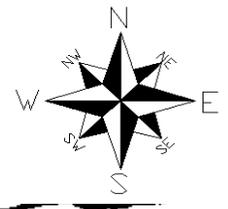
C/ Application du modèle théorique

1/ Lecture de la planche bâti et non bâti

Cette lecture nous permet d'appréhender le bâti, non comme objet isolé, mais dans son rapport aux espaces non bâtis: la parcelle et les espaces publics. Après avoir mis en évidence le bâti et le non bâti sur le plan cadastral actualisé ; puis avoir situé les accès et indiqué les gabarits, nous relevons ce qui suit:

- L'accès au bâti se fait depuis le parcours principal lorsqu'il s'agit de maisons de rive et depuis le parcours secondaire lorsqu'il s'agit de maisons d'angle.
- Les bâtis de base, dont le gabarit varie généralement entre R et R+3, sont situés côte à côte avec des murs latéraux en commun.
- Les îlots sont de forme rectangulaire, carré, triangulaire ou trapézoïdale conséquence de la formation des parcours.
- Le bâti de base occupe une grande partie de la surface du lot qu'on désigne par bande de pertinence ainsi qu'une cour arrière juxtaposée dénommée « aire de pertinence ».
- Le rez de chaussé est généralement réservé aux commerces suivant la localisation de la maison dans le quartier; et les étages, aux habitations.
- Les quartiers résidentiels, formés de maisons à cour sont de type en bande ou en ligne.
- Quelques maisons à cour de l'époque ottomane résistent au temps et à l'usure à l'exemple du palais du Dey, palais Bourkine et du palais Mouhoub.
- Les îlots industriels investis par des hangars, des ateliers et des usines s'étalent le long de la rue Tripoli, du quartier des abattoirs et dans la poche située entre la route moutonnaire et la ligne de chemin de fer. Ces entités industrielles se développent sur des lots de supermodules et sont pour la plupart, en état de friche. Nombreuses sont celles qui ont été désertées, actuellement occupées par des activités illicites et d'autres ont subi une opération de démolition à l'exemple du quartier des abattoirs à la place duquel des tours d'affaires ont été projetées.
- Les grands ensembles, localisés sur le parcours portant Boudjemaa Moghni et Fernane Hanafi prennent la dimension de quartiers dans lesquels de grandes cités (mer et soleil, Le Caroubier, Brossette, Leveilley, Bel air) édifiées sous forme de barre ou de tours en R+5, occupent la quasi-totalité de la surface de l'îlot, tandis que le parking et la cour prennent place dans l'espace résiduel.
- Les terrains militaires situés au nord Est d'Hussein Dey entre la rue Tripoli et le boulevard Boudjemaa Moghni ainsi que les institutions étatiques tel que l'INC, et la gendarmerie constituent une barrière pour l'extension de la ville.
- On constate la présence de tissus mixtes dans lesquels hangars et habitations coexistent, ce qui témoigne d'un mauvais cadre de vie pour les citoyens.
- Une hétérogénéité dans l'occupation des îlots est à remarquer dans le tissu de la commune, dans le sens où certains sont saturés et d'autres moins densifiés.
- Le non bâti correspond aux placettes (place des mosquées, places publiques), aux cours des habitations mono familiales, et plurifamiliales et aux jardins (jardin de la république, jardin du lycée Taalabia).

Carte bâti spécialisé, bâti de base



LEGENDE :

-  Bâti de base
-  Les cours du bâti de base
-  Bâti spécialisé
-  Les cours du bâti spécialisé

2/Lecture de la planche du bâti de base et du bâti spécialisé:

Après avoir distingué le bâti de base du bâti spécialisé, nous formulons un certains nombre de constatations que voici:

Hussein Dey se caractérise par une densité élevée en bâtis de base se déployant essentiellement au sud de la commune, dans laquelle on localise des maisons à cour de type en ligne ,sur la rue Tripoli et sur le boulevard Boudjemaa Moghni et des maisons individuelles pavillonnaires le long du boulevard Fernane Hanafi.

Sur l'avenue Tripoli, on constate l'existence de maisons ouvrières générées par la juxtaposition de plusieurs maisons en bande, desservies par une coursive s'alignant près des entités industrielles, et on relève la présence de nombreuses cités de logements collectifs qui s'agencent sur les marges du boulevard Fernane Hanafi, de la rue Kaddour Rahim et de la rue Tripoli.

Le bâti spécialisé quant à lui se concentre au nord de la commune où des aires de détente et des pôles sportifs furent aménagés; au centre, où des entités militaires et industrielles furent édifiées et au sud; où on recense des équipements culturels, éducatifs ,administratifs, industriels, sanitaires, militaires, religieux et touristiques. Il se différencie du bâti de base dans son programme fonctionnel, dans sa capacité surfacique et dans son ornementation.

Le bâti de base obéit à une modularité de (7x12) et le bâti spécialisé découle du multiple de ce même module. Ainsi nous citons comme bâti de base les maisons en bande de(1X1) et les cités de logements collectifs dont la cité Cote rouge de (1X2), la cité Brossette de (6X3) et la cité Amirouche de(12X36),et comme bâti spécialisé ;les équipements religieux dont la mosquée de Tripoli, la mosquée de l'ilot des Abattoirs et la mosquée Brossette avec pour module respectifs, (3X4) , (3x2) et (4x3); les équipements administratifs dont la mairie et la daïra d'Hussein dey avec pour module respectifs, (4X2) et (5X3); les équipements sanitaires, dont l'hôpital Parnet, composé de huit entités dont chacune d'elle prend le module de(2X4); les équipements industriels dont la gare ferroviaire (3X1), la société de canalisation (8X2),le hangar SNTV (6X2), l'atelier SNTF (7X2) et l'atelier train SNTF(2X3) ;les équipements éducatifs lycée Aicha (5X3);les équipements militaires dont le hangar de fabrication de chaussures pour l'armée (17X5) et pour espace non bâti la placette Lafarge (3X3),la placette d'Hussein Dey (5x10) et la place de la république (5x11).



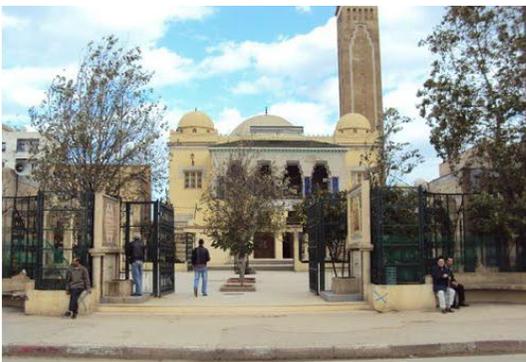
Cité de logements collectifs: Brossette
Source Google Earth



Cité de logements collectifs: Cote Rouge
Source Google Earth



Cité de logements collectifs: Amirouche
Source Google Earth



Mosquée de Tripoli Source Google Earth



Mosquée des Abattoirs Source Google Earth



Mosquée de Brossette Source Google Earth



Mairie Source Google Earth



Daira Source Google Earth



Hôpital Parnet Source Google Earth



Gare ferroviaire



la société de canalisation Source groupe



Ateliers SNTF Source groupe



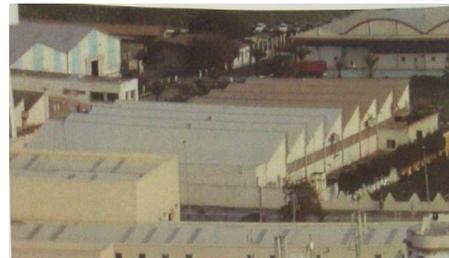
Ateliers train SNTF Source groupe



Lycée aïcha Source groupe



Ateliers SNVI Source groupe



Hangar de fabrication de chaussures pour l'armée



Placette Lafarge



Place d'Hussein Dey Source Google Earth

4/ étude des relevés:

Relevé N: 01

Fiche technique:

Construite en 1958.

-**Situation:** Rue Ouarezki Hocine

-**Type :** variante de la maison à cour .

-Occupe une position de rive.

-**Orientation:** la façade principale est orientée Est.

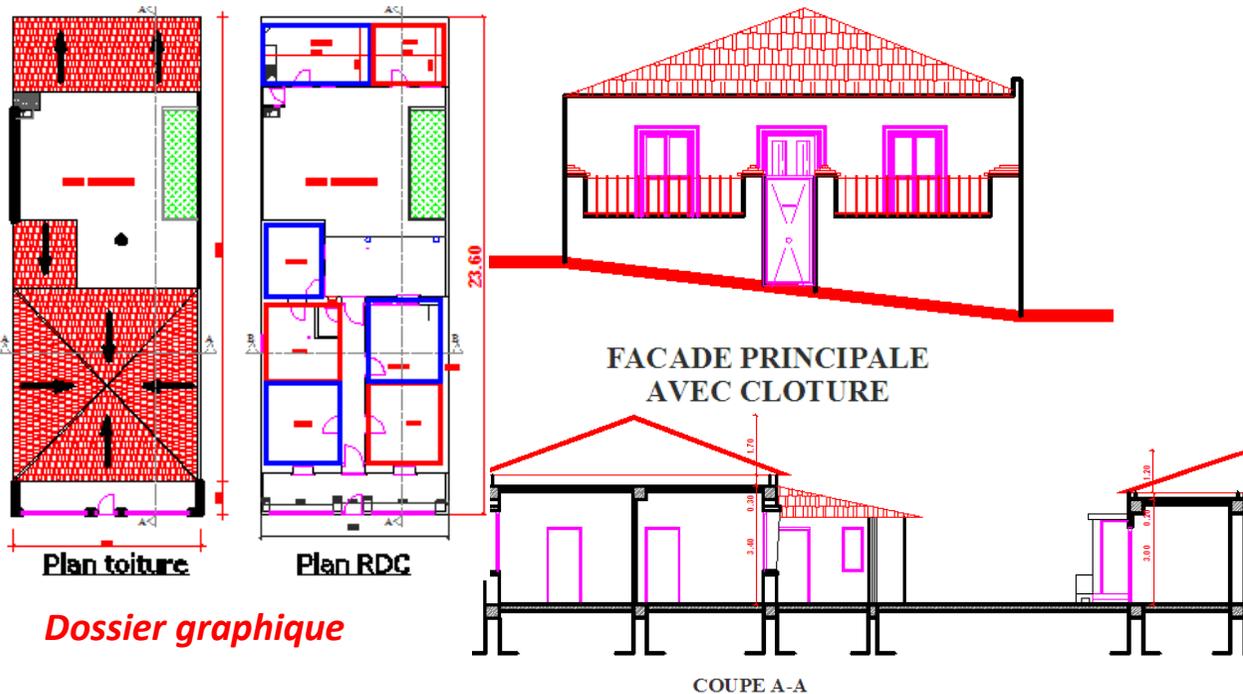
-**Dimensions:** du front: 8.85

la profondeur: 8.24 et devient après dédoublement 23,60m

-**Nombre d'étages:** RDC.

-**Nombre de travées:** 2 modules et demi.

-**Structure:** Maçonnerie (ossature métallique), cloison en brique. Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.



Dossier graphique



Relevé N: 02

Fiche technique:

Construite en 1952.

-Situation: Route de Badjarrah, lotissement des tonnelleres modernes lot N: 05 (voie N: 02).

--Type : Variante synchronique du type à cour.

-Elle occupe une position de rive.

-Orientation: La façade principale est orientée est.

-Dimensions: Le front: 12.52

La profondeur: 13.27m

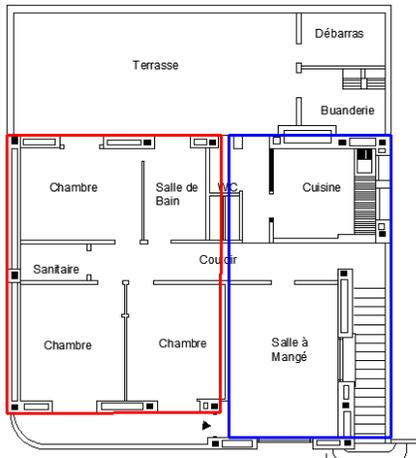
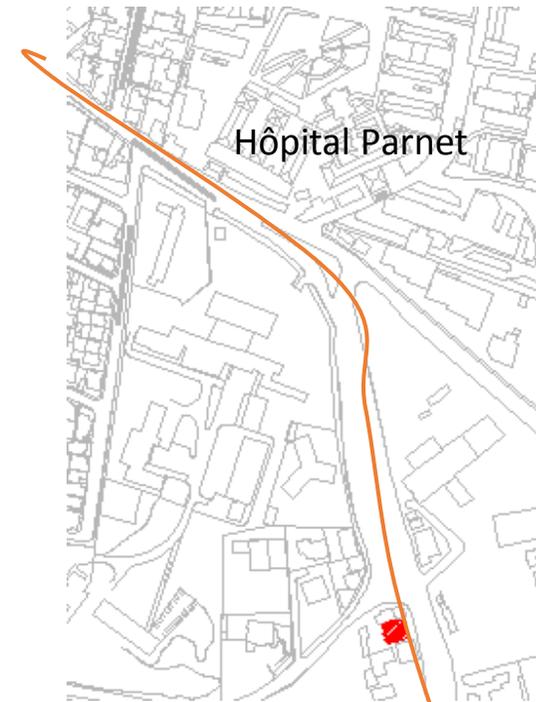
-Nombre d'étages: R+1.

RDC: Commerce

Etage: Habitation

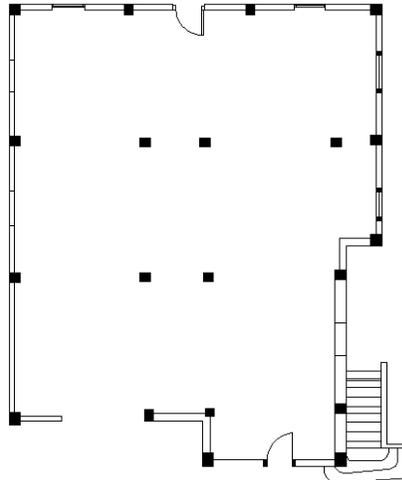
-Nombre de travées: 3 modules et demi

-Structure: Maçonnerie (mortier de ciment, cloison en brique creuse).



Plan : Etage

— Espaces Jour
— Espaces Nuit



Plan : Sous Sol



Façade Nord

Façade Est

Plans: archive d'Hussein dey.

Relevé N: 03

Fiche technique:

Construite en 1941.

-Situation: Rue de Constantine
Lotissement Michel Frère N: 21.

-Type : Variante de la maison à cour
-Elle occupe une position de rive.

-Orientation: La façade principale est orientée Est.

-Dimensions: Le front: 10.02
La profondeur: 11.06m

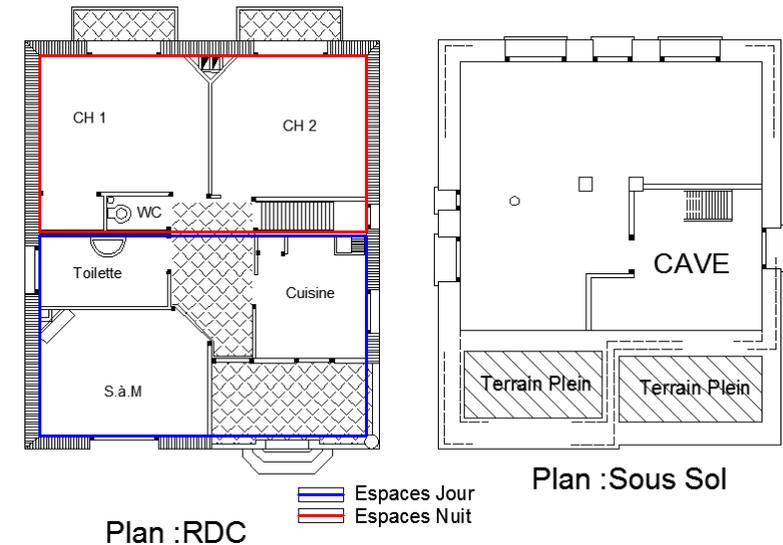
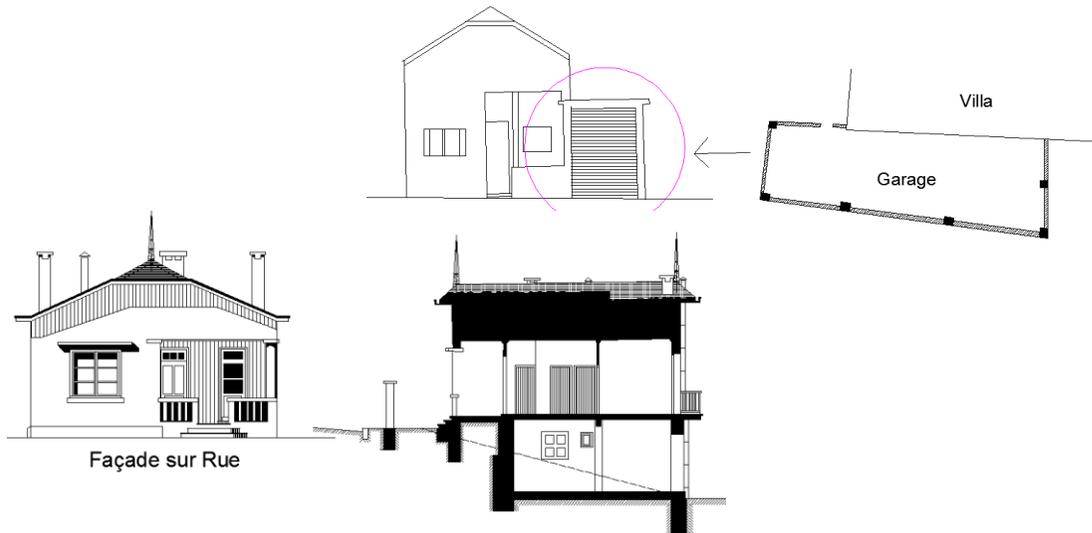
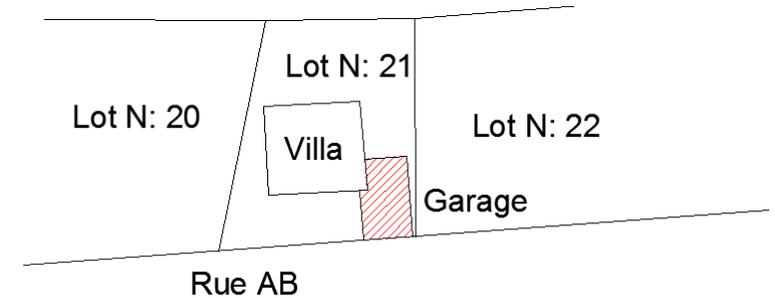
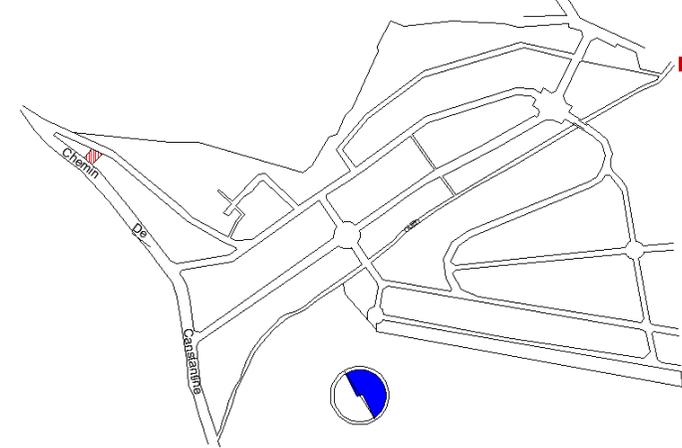
-Nombre d'étages: RDC, Sous sol.
RDC: Habitation

-Nombre de travées: 2modules

-Structure: Maçonnerie (mortier de ciment, cloison en brique creuse).

Un garage a été ajouté en 1945.

Dimension du garage: le Front: 4m
La profondeur: 7m.



Relevé N: 04

Fiche technique:

Construite en 1949.

-Situation: Rue de Constantine

Lotissement Michel Frère N: 112.

-Type : Variante de la maison à cour

-Elle occupe une position de rive.

-Orientation: La façade principale est orientée Nord.

-Dimensions: Le front: 11.80

La profondeur: 13.29m

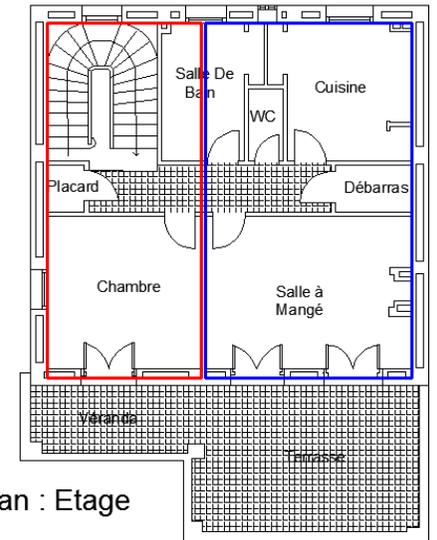
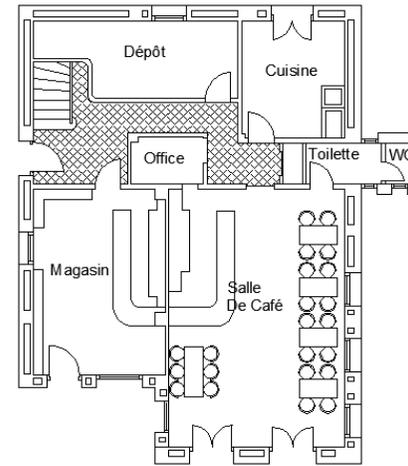
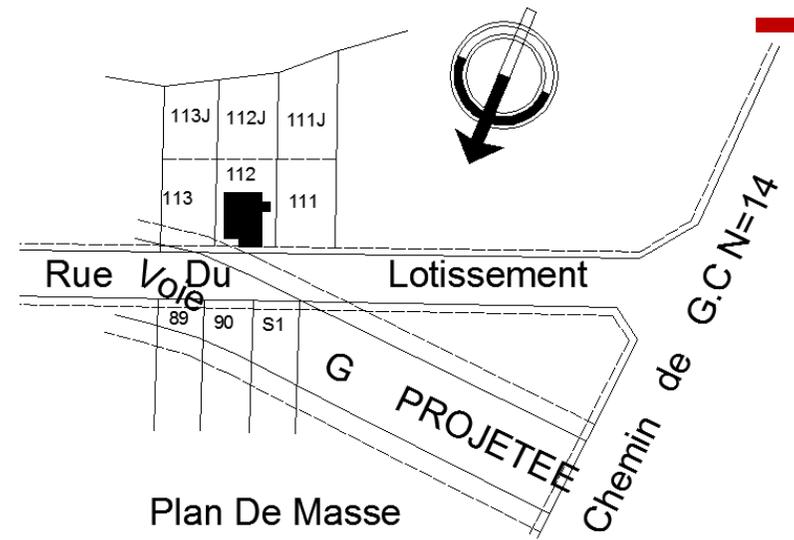
-Nombre d'étages: R+1.

RDC: Commerce

Etage: Habitation.

-Nombre de travées: 2 modules

-Structure: Maçonnerie (mortier de ciment, cloison en brique creuse).



— Espaces Jour
— Espaces Nuit

Relevé N: 05

Fiche technique:

Construite en 1950.

-Situation: Lot N: 296, Lotissement Michel.

-Type : Variante synchronique du type en ligne par fusion.

-Elle occupe une position de rive.

-Orientation: La façade principale est orientée Nord.

-Dimensions: Le front: 16,10

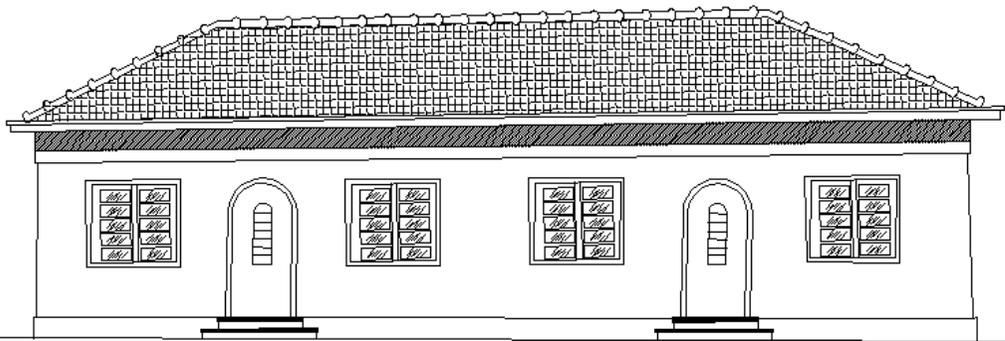
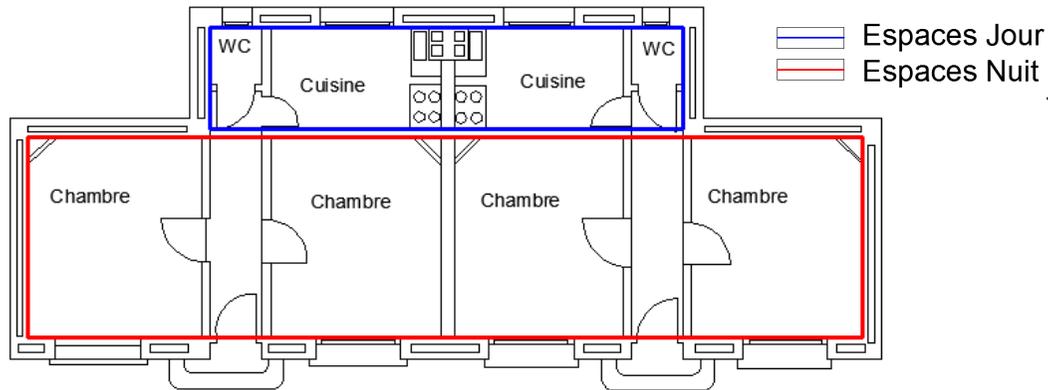
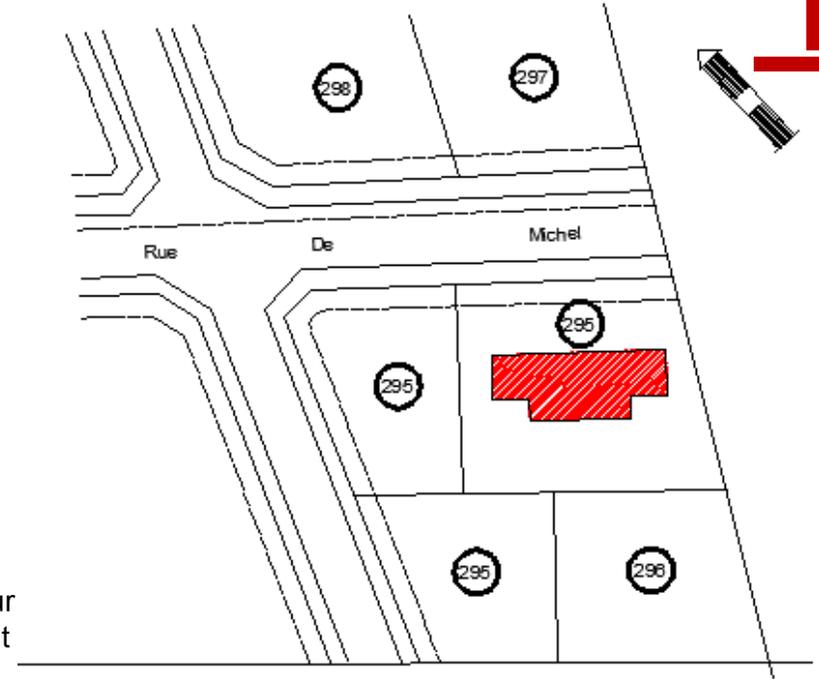
La profondeur: 8.27m

-Nombre d'étages: RDC.

RDC: Habitation

-Nombre de travées: 4 modules

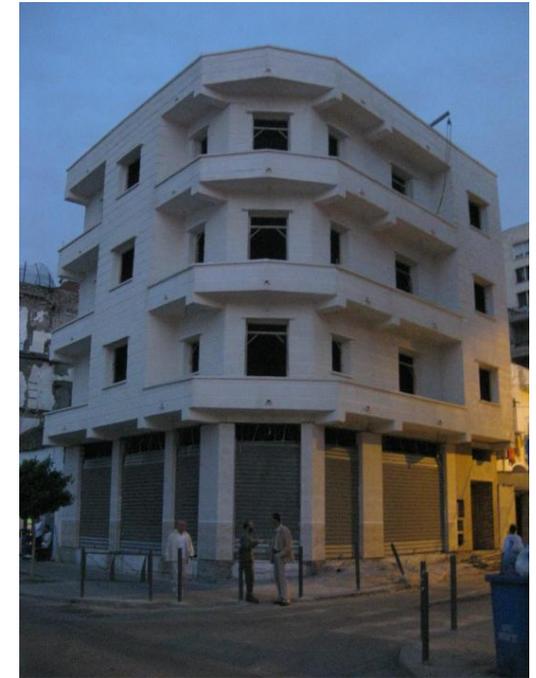
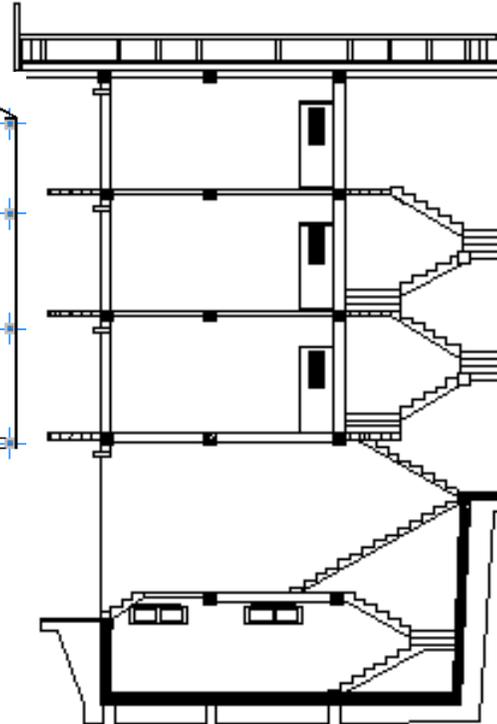
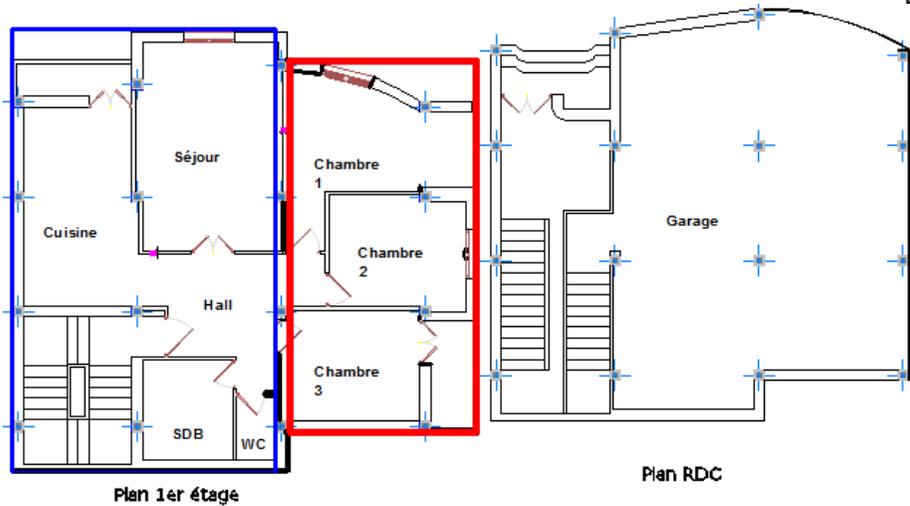
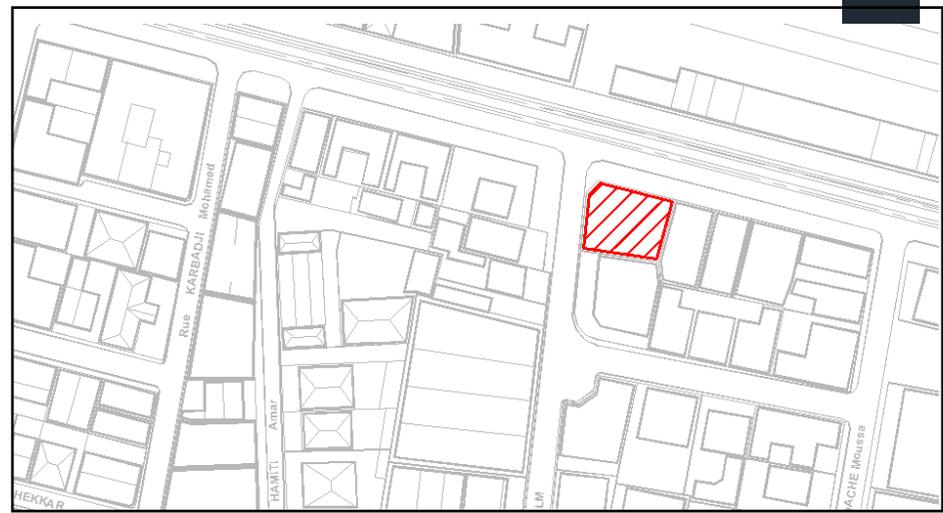
-Structure: Maçonnerie (mortier de ciment, cloison en brique creuse).



Relevé N: 06

Fiche technique:

- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** Maison en ligne par fusion.
- Occupe une position d'angle.
- Orientation:** La façade principale est orientée Nord.
- Dimensions:** Le front: 16.15 m
La profondeur: 16.33m
- Nombre d'étages:** R+3.
RDC: Commerce
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 3 modules
- Structure:** Ossature en béton armé, cloison en brique.

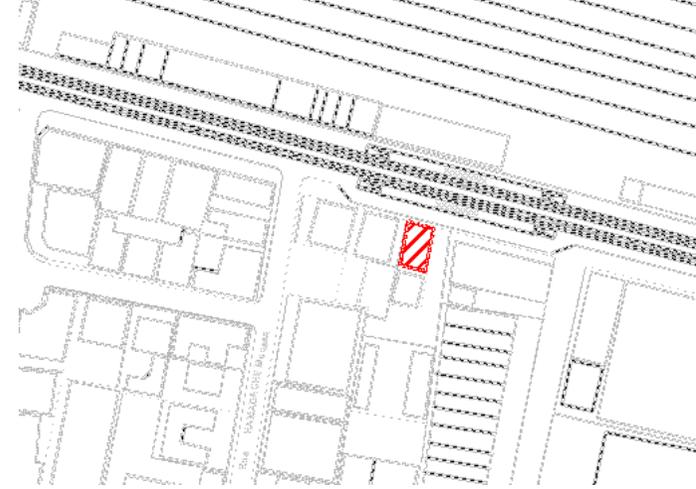


Coupe

Relevé N: 07

Fiche technique:

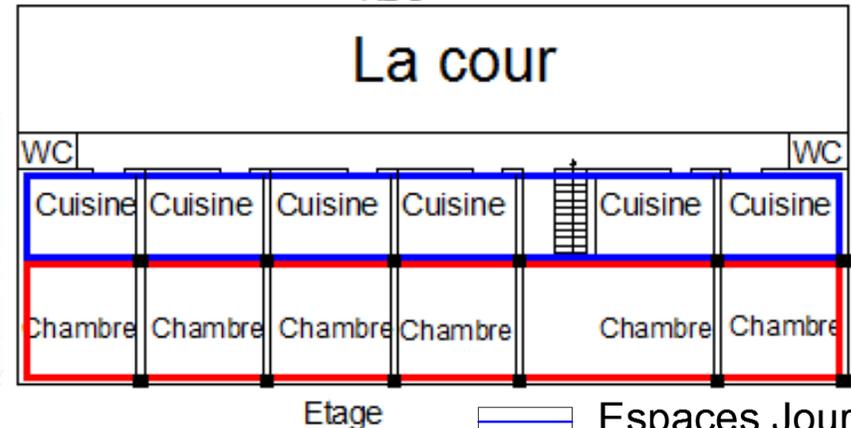
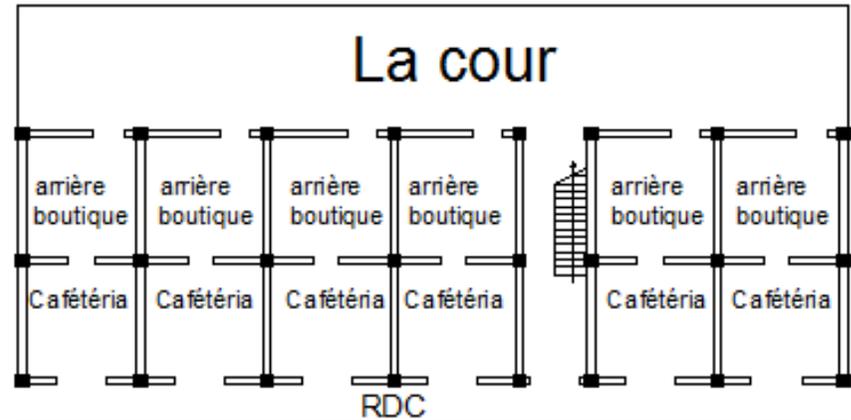
- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** Maison en ligne.
- Occupe une position d'angle.
- Orientation:** La façade principale est orientée Nord.
- Dimensions:** Le front: 33 m
La profondeur: 10 m
- Nombre d'étages:** R+1.
RDC: Commerce
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 6 modules ,dont un demi module occupé par l'escalier.
- Structure:** Mur porteur en pierre de moellon.
Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.



L'entrée



La cour



Coursive



Cuisine

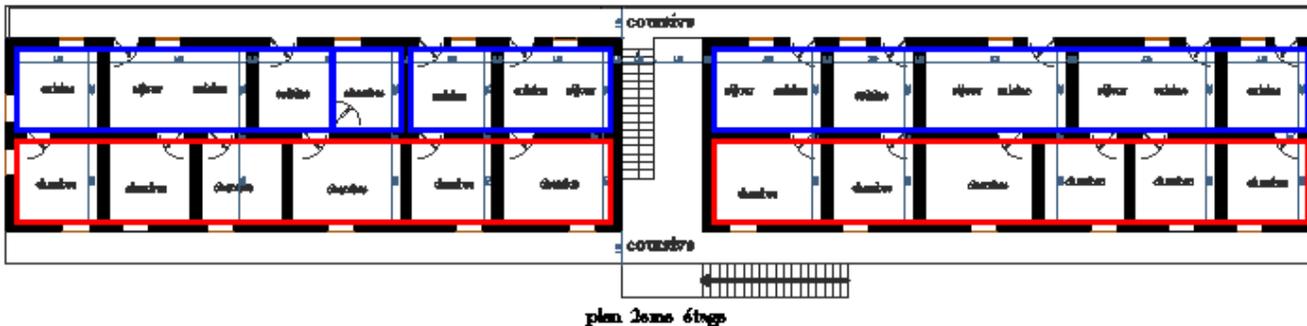
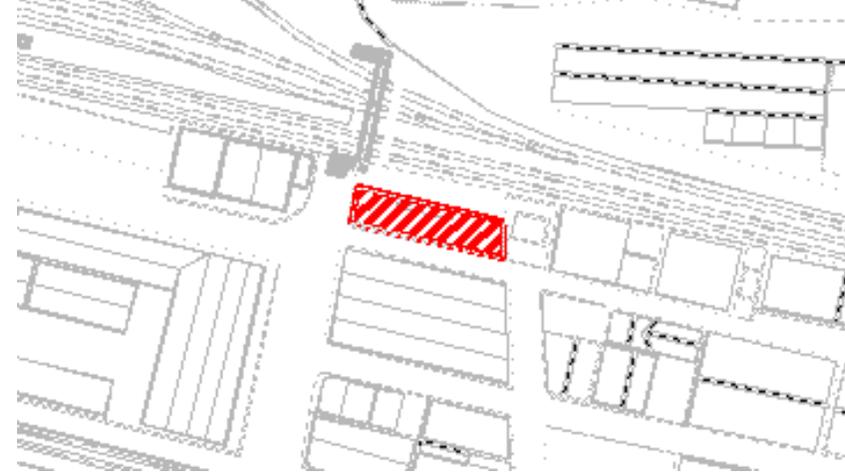


Chambre

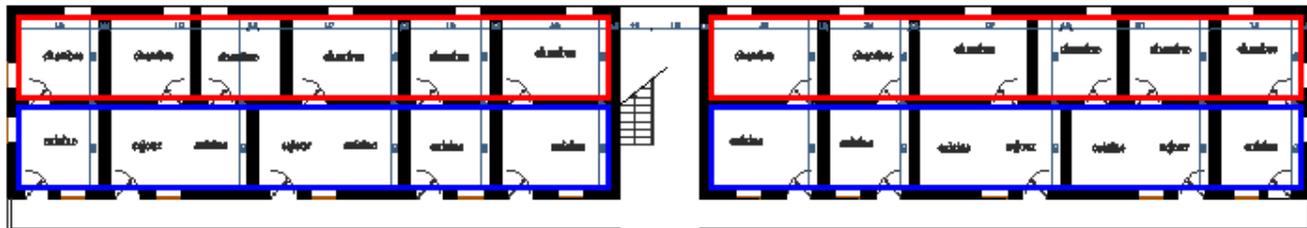
Relevé N: 08

Fiche technique:

- Situation:** Avenu Bounafa
- Type :** Maison en ligne.
- Occupe une position d'angle.
- Orientation:** La façade principale est orientée Sud-est.
- Dimensions:** Le front: 48,60 m
La profondeur: 9,60m
- Nombre d'étages:** R+2.
RDC: Commerce+ Habitation
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 14 modules.
- Structure:** Mur porteur en pierre de moellon , ép.:40cm,
Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.



plan 2ème étage



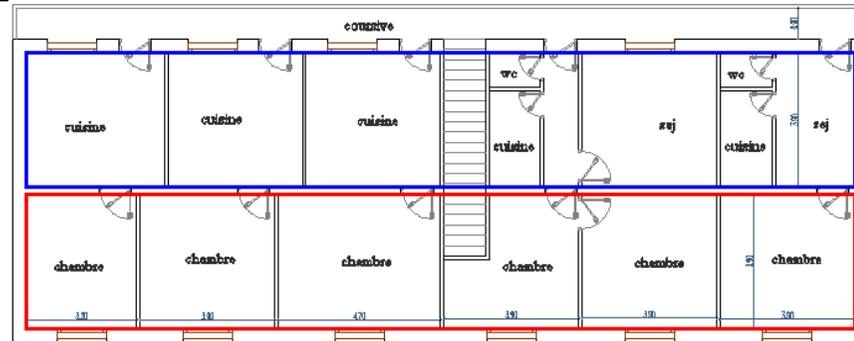
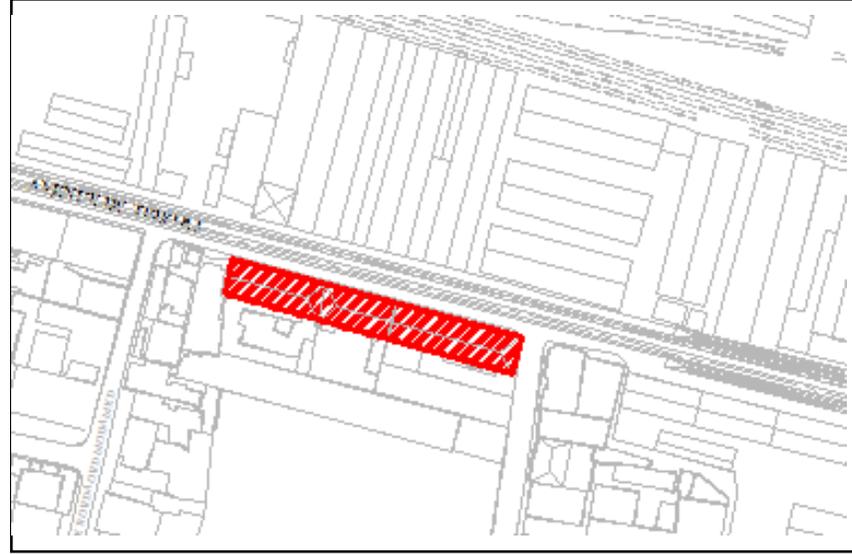
plan 1er étage

-  Espaces Jour
-  Espaces Nuit

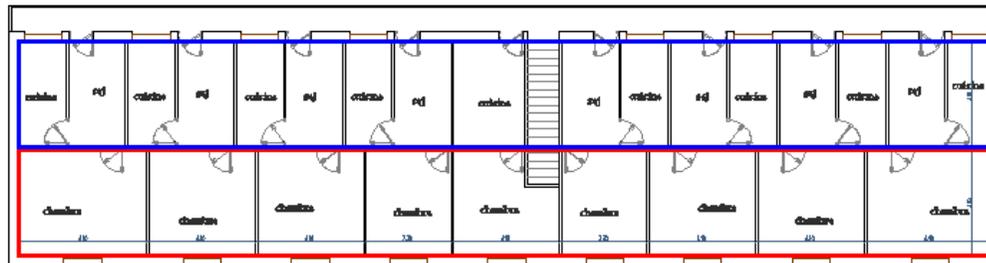
Relevé N: 9

Fiche technique:

- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** Variante diachronique de type en ligne.
- Occupe une position de rive.
- Orientation:** La façade principale est orientée Nord.
- Dimensions:** Le front: 117: 24,80/ 119: 37,60
La profondeur: 117: 08,80/ 119: 9,90m
- Nombre d'étages:** R+1.
RDC: Commerce
Etages: Habitations
- Nombre de travées:** 117 : 6 modules / 119: 9 modules
- Structure:** Mur porteur en pierre de moellon,
Plancher en brique voûté soutenu par des solives en acier.



117 rue tripoli



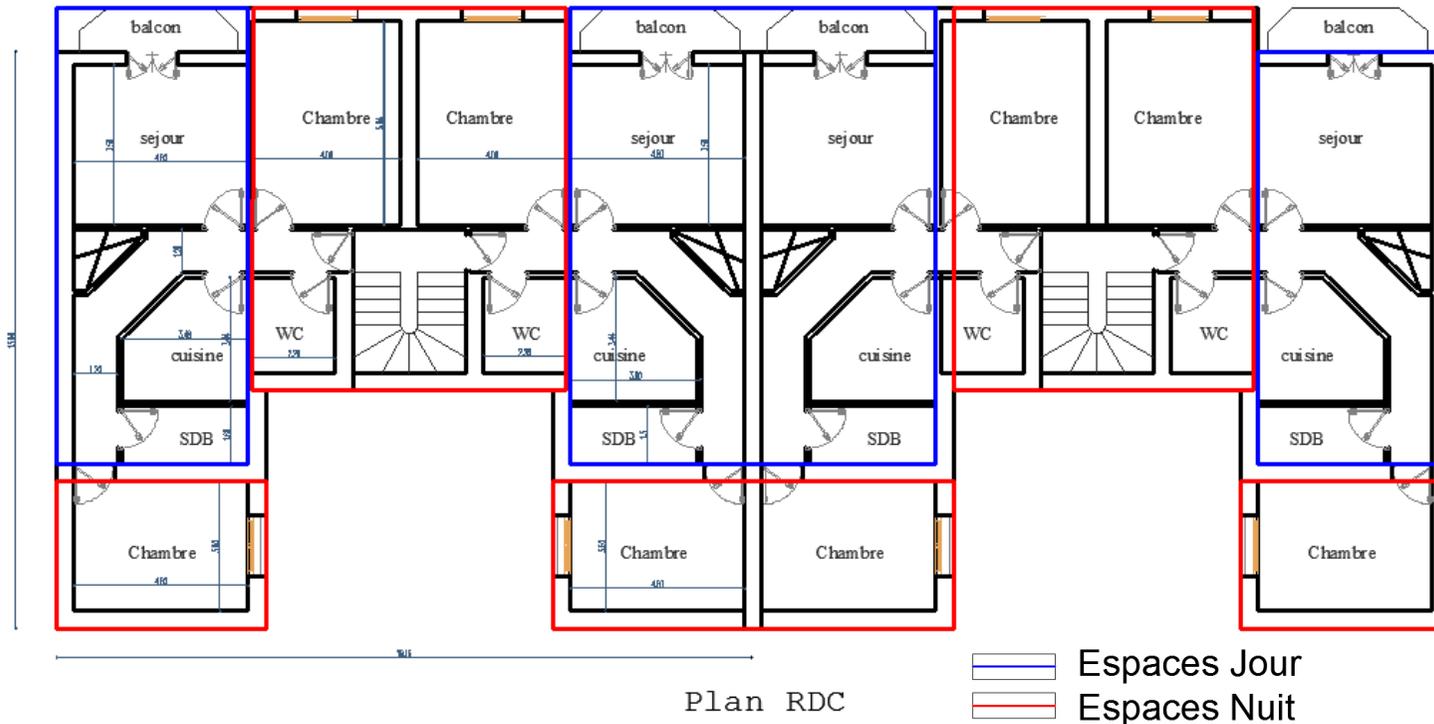
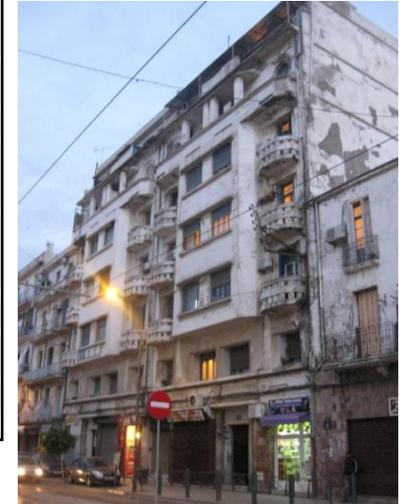
119 rue tripoli



Relevé N: 10

Fiche technique:

- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** Variante diachronique de type en ligne.
- Occupe une position de rive.
- Orientation:** La façade principale est orientée Nord.
- Dimensions:** Le front: 19,16m
la profondeur: 15,96m
- Nombre d'étages:** R+6.
RDC: Commerce
Etages: Habitations
- Nombre de travées:** 3 modules
- Structure:** Mur porteur en pierre de moellon.
Plancher en brique vouté soutenu par des solives en acier.



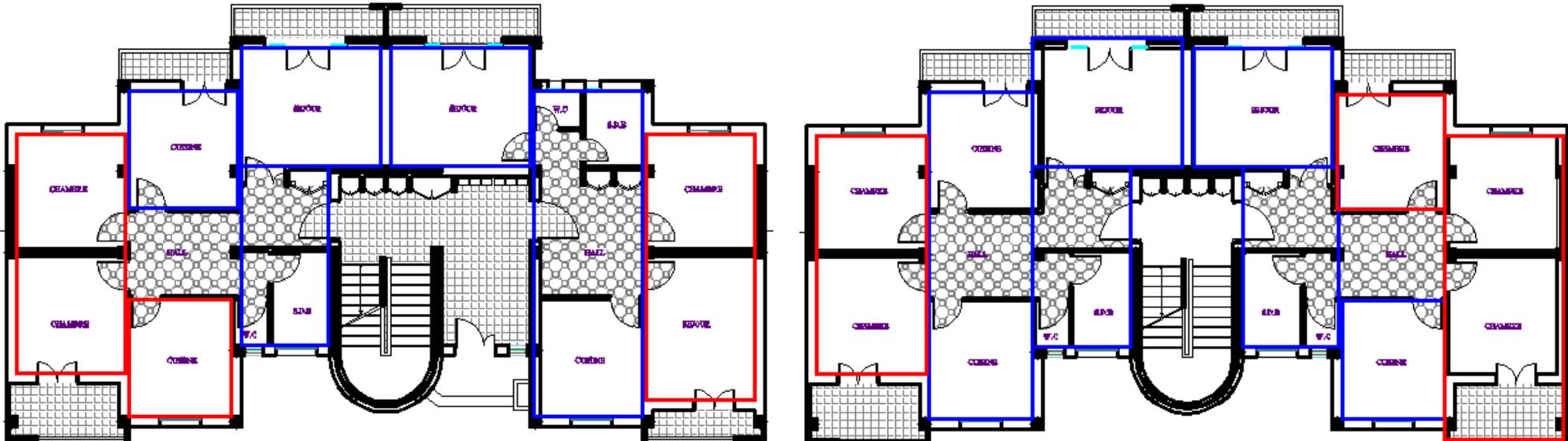
Relevé N:11

Fiche technique:

- Situation:** Cote rouge
- Type :** Maison en ligne.
- Occupe une position de rive.
- Orientation:** La façade principale est orientée Sud.
- Dimensions:** Le front: 16,39 m
La profondeur: 9,26m
- Nombre d'étages:** R+5.
RDC: Habitation
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 7 modules.
- Structure:** Ossature en béton armée.
Plancher en corps creux .



FAÇADE PRINCIPALE



Relevé N: 12

Fiche technique:

-**Situation:** Rue khilile Mohamed

-**Type :** Maison en ligne.

-Occupe une position d'angle.

-**Orientation:** La façade principale est orientée est.

-**Dimensions:** Le front: 26,80 m

La profondeur: 17,50m

-**Nombre d'étages:** R+6.

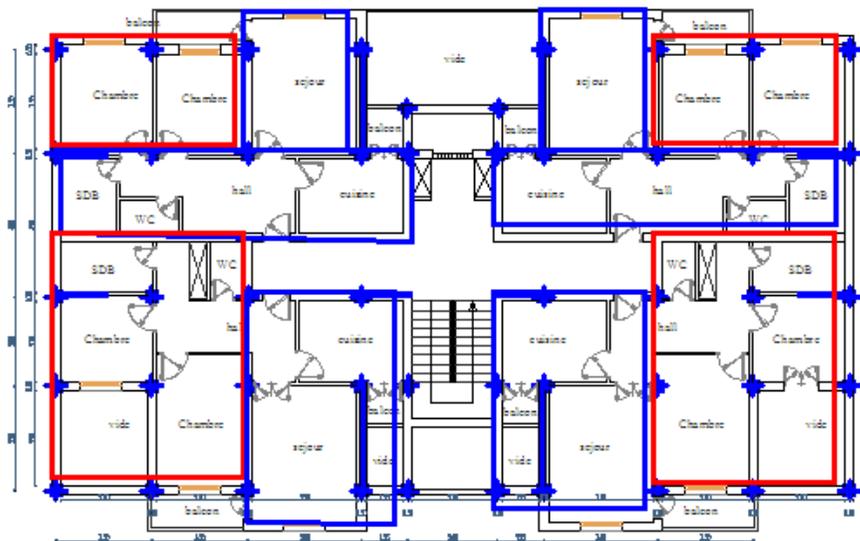
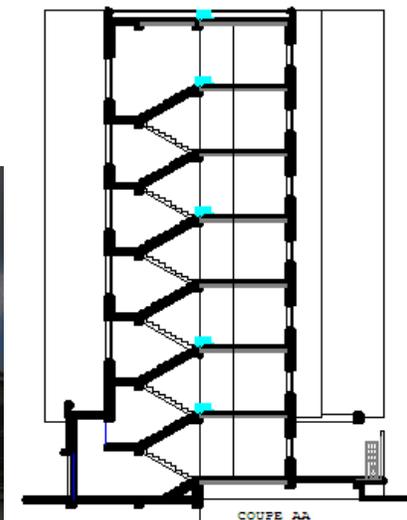
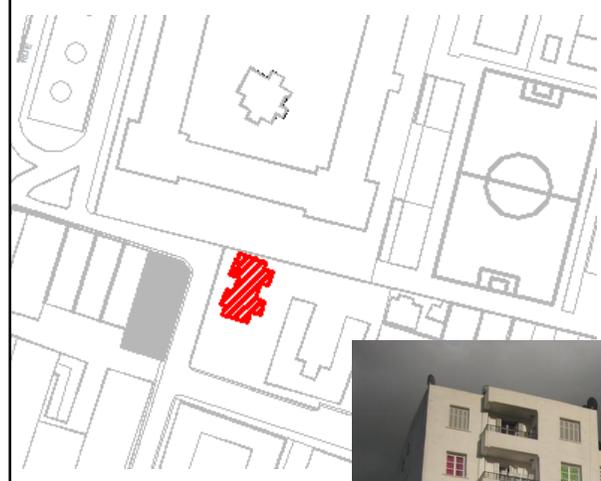
RDC: Habitation

Etages: Habitation

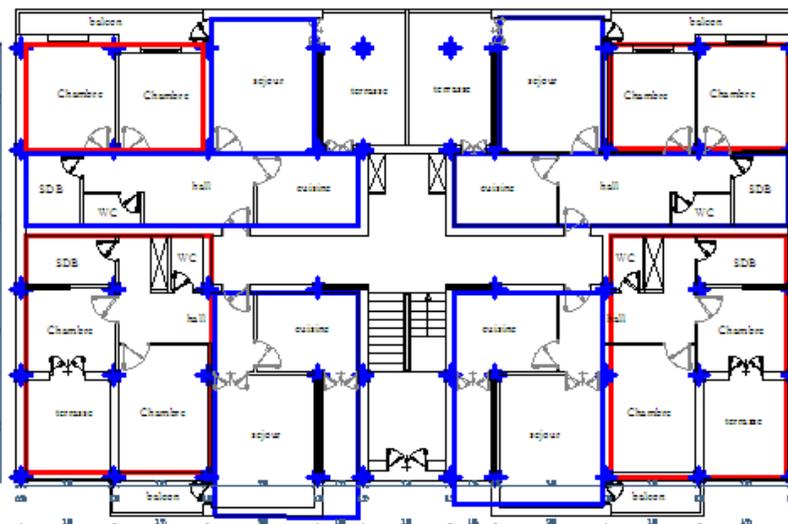
-**Nombre de travées:** 4 modules et un demi module pour l'escalier.

-**Structure:** Ossature en béton armée.

Plancher en corps creux .



PLAN 1ER ET 2EM ETAGE

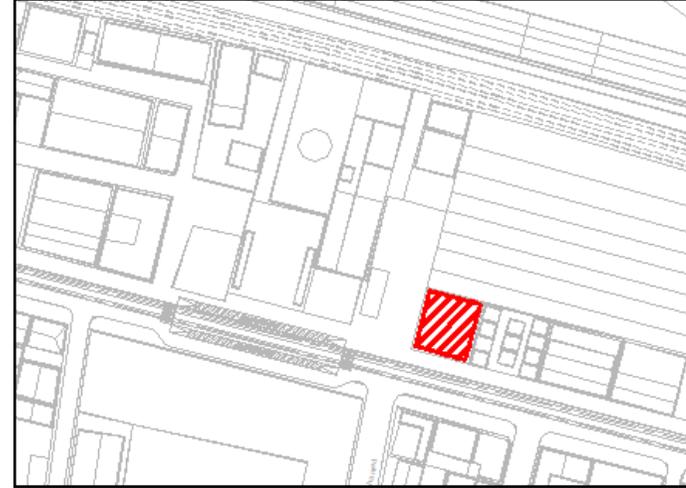


plan RDC

Relevé N: 13

Fiche technique:

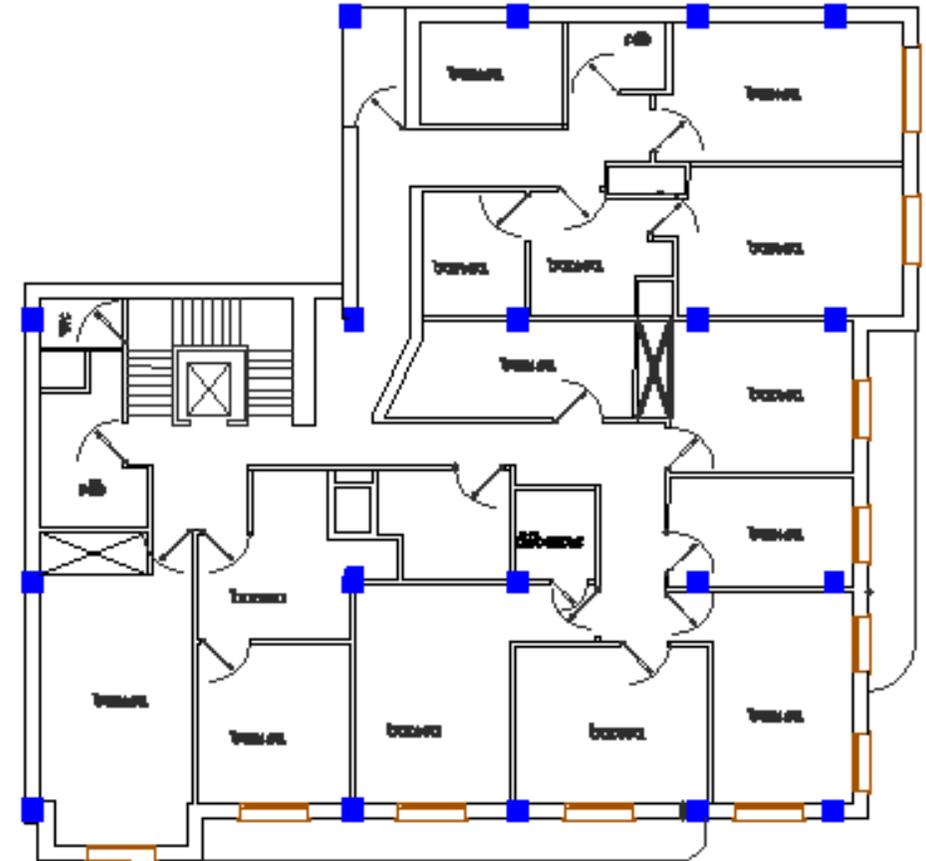
- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** en ligne.
- Occupe une position d'angle.
- Orientation:** La façade principale est orientée sud-est.
- Dimensions:** Le front: 17,75 m
La profondeur: 17,50m
- Nombre d'étages:** R+6.
RDC: Habitation
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 2modules et demi.
- Structure:** Ossature en béton armée. Plancher en corps creux .



façade sur l'avenue Tripoli

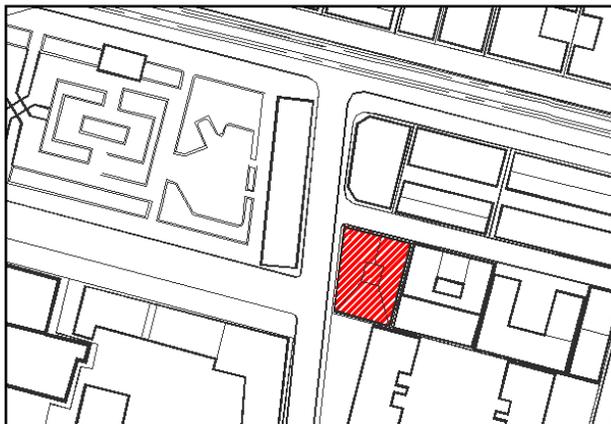


façade sur la place de la mosquée



Relevé N: 14
Fiche technique:

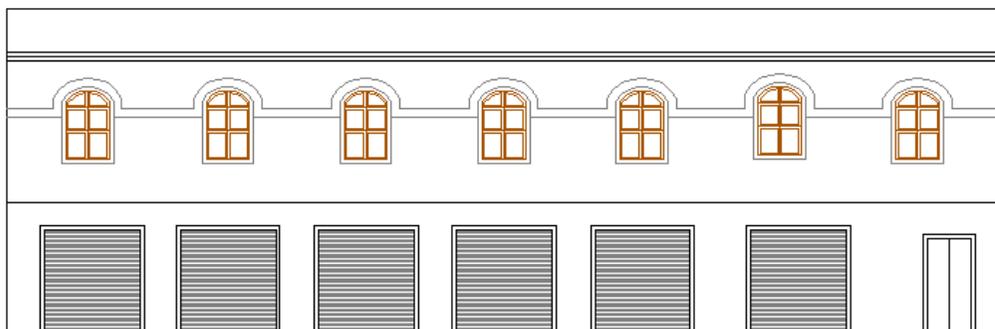
- Situation:** Rue Tripoli
- Type :** en ligne.
- Occupe une position de rive.
- Orientation:** La façade principale est orientée nord.
- Dimensions:** Le front: 23,10 m
la profondeur: 18,90m
- Nombre d'étages:** R+1.
RDC: Commerce
Etages: Habitation
- Nombre de travées:** 2modules et demi.
- Structure:** Ossature en béton armée, Plancher en corps creux .



Escalier en bois



Fenêtre en arc



Façade sur Tripoli



plan d'étage

Relevé N: 15

Fiche technique:

-**Situation:** Rue 22 Hamiti Amar

-**Type :** en ligne.

-Occupe une position de rive.

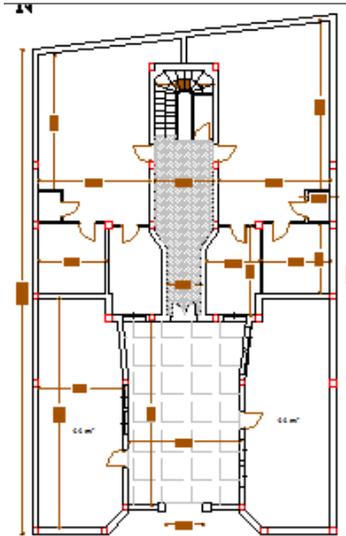
-**Orientation:** La façade principale est orientée Sud Est.

-**Dimensions:** Le front: 10,36 m
La profondeur: 17,86m

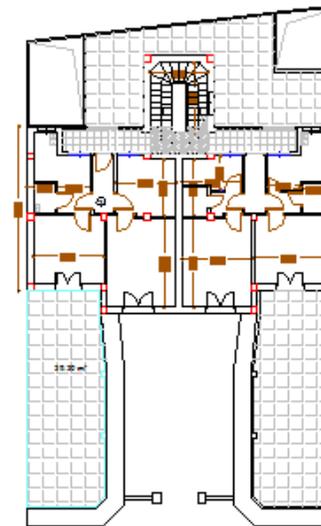
-**Nombre d'étages:** R+4.
RDC: Commerce
Etages: Habitation

-**Nombre de travées:** 2 modules sur le front et 3 de profondeur.

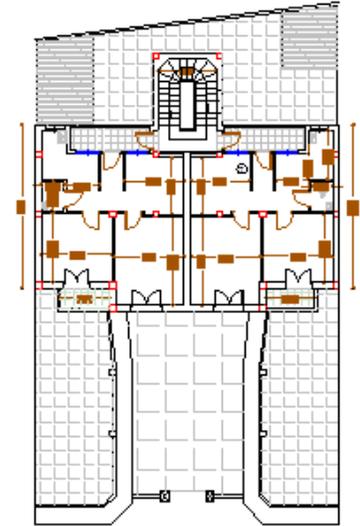
-**Structure:** Ossature en béton armée. Plancher en corps creux .



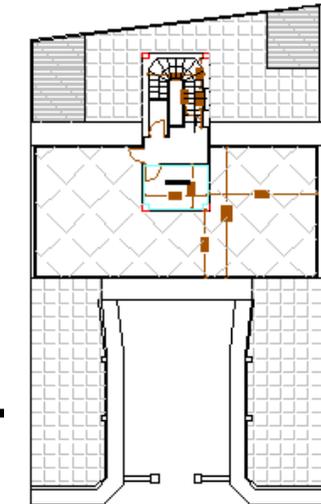
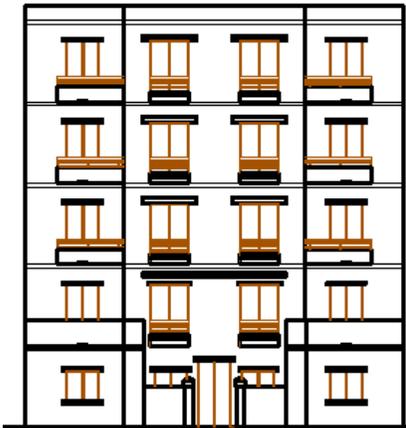
Plan RDC



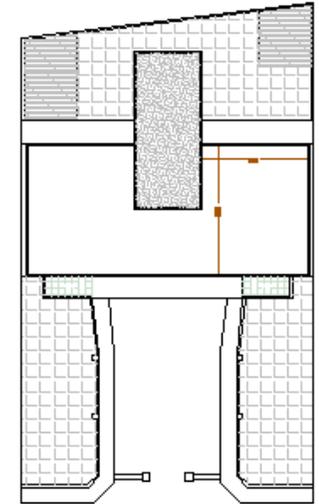
Plan 1er et 4ème étage



Plan 2ème étage



Plan niveau buanderie



Plan terrasse



3/Processus d'évolution du type bâti à Hussein dey:

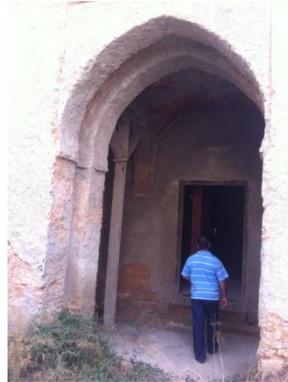
a/ Bâti de la période précoloniale:

D'après la lecture de l'unité bâtie, nous constatons que le type à cour date de l'époque ottomane à l'exemple du palais du dey et du palais Boulekine et de quelques maisons individuelles des travailleurs de la terre.

Le palais du dey :



La façade principale Source: groupe



L'entrée Source: groupe



Le patio Source: groupe



Le patio Source: groupe

Éléments architectoniques :



La porte Source: groupe

La porte Source: groupe



Source: groupe



La fenêtre Source: groupe



L'escalier Source: groupe



Source: groupe La porte



La fenêtre Source: groupe



Source: groupe La fenêtre

Les éléments décoratifs:



La porte Source: groupe



Le pilier Source: groupe



Le carrelage Source: groupe

Les éléments architectoniques:



Le balcon Source: groupe



Les escaliers Source: groupe

Les éléments constructifs :



Le plancher Source: groupe



Le plancher Source: groupe



coupole Source: groupe

Remarque :

Le palais du Dey Hussein qui se situe au cœur du lycée est en cours de restauration. Cette opération a été suspendue depuis un an, pour des raisons dissimulées. Par manque de précautions et de mesures de sécurité autour du chantier, cet héritage pourrait s'effondrer et causer des dommages importants étant donné son instabilité structurelle et son état de dégradation avancé.



Le patio Source: groupe



Le patio

b/Bâti de la période coloniale :

1/ Maison à cour de la période coloniale :

Sur les hauteurs de la commune, les colons ont construit des maisons unifamiliales en s'inspirant du type à cour des palais qui existaient à l'époque ottomane, en les adaptant à leurs mode de vie .C'est ainsi que la maison, au départ introvertie, s'ouvre vers l'extérieur. Elle s'aligne à la rue et s'établit sur un ou deux niveaux desservis par un escalier à une seule volée. De nouveaux systèmes constructifs ont été adopté tel que la structure poteau-poutre avec plancher voutain.

2/ Le type en ligne : (la maison ouvrière)

Après l'installation des industries, la commune se dote d'une typologie très particulière, destinée aux ouvriers, qu'on retrouve sur les deux bandes de pertinence de la rue Tripoli. Celle typologie, caractéristique des périphéries, reflète la vocation industrielle de la zone. La maison ouvrière, formée par la fusion de plusieurs maisons en bande est de type en ligne. Un escalier menant à une coursive, agencé dans la cour centrale, dessert les pièces de l'étage, avec des sanitaires collectifs placés de part et d'autre de la coursive. L'accès se fait soit depuis la rue Tripoli lorsqu' il s'agit d'une maison de rive, et à partir du parcours d'implantation lorsqu' il s'agit d'une maison d'angle. Les cellules élémentaires, disposées en série sont constituées d'un module sur le front (3- 4m) et de deux modules en profondeur (6-8m). La première cellule qui donne sur la rue, représente l'espace nuit englobant la chambre et le séjour disposé dans le même module et la seconde cellule représentant l'espace jour se limite à une cuisine éclairée par l'aire de pertinence qui est la cour. La structure adoptée est généralement en pierre de moellon d'une dimension de 50 à 60cm avec une toiture en charpente en bois.

3/ La maison à cour en rangée :

C'est une maison en ligne plurifamiliale à double étage. D'abord une première maison vient s'implanter sur une partie du lot, par la suite s'élèvent d'autres maisons en ligne sur les marges de la parcelle générant une cour centrale .Ces maisons en ligne agrégées sont desservies par une coursive qui entoure la cour.

4/ La maison à logement superposés :

C'est une maison multifamiliale de deux modules de front et de deux modules de profondeur (10 à 12 m), obtenue par la superposition de trois ou quatre logements desservis par une cage d'escalier située sur le coté. Le rez de chaussé est réservé aux commerces ou aux garages et les habitations donnent sur une cour centrale est agencée à l'arrière de la parcelle.

5/ Maisons en ligne : Les grands ensembles :

Avec l'accélération de l'urbanisation sont apparus les grands ensembles prenant la forme de barres et de tours.

Les barres : Ce sont des variantes de rive du type en ligne de 12 m de profondeur et de 30 m de longueur. Un escalier occupant un demi-module mène à une coursive de 1.5m de largeur longeant la façade et distribuant plusieurs appartements. Le système structurel adopté est de type poteau-poutre avec voiles de contreventement et plancher en corps creux.

Les tours : C'est un assemblage de quatre maisons d'angle générant une tour de 5 à 10 étages. Elle compte quatre modules sur chaque front de (5 à 6m) soit entre 20 et 24m de longueur.

c/Bâti de la période post coloniale :

Après l'indépendance, on distingue deux types de maisons qui présentent les mêmes modules constructifs de (4-5m) sur (4-5m) et le même système constructif (structure poteau-poutre et plancher en corps creux.):

1- maison en ligne individuelle :

C'est une maison mono-familiale dont le gabarit varie entre 2 et 4 niveaux. Le rez de chaussé est réservé au commerce ou au garage pour véhicules et les étages sont à usage d'habitation. Les dimensions de la maison sont de 10 à 12m sur 10 à 12m.

2- maison en ligne collective :

Ce sont les grands ensembles, maison plurifamiliale, d'une dimension de 4modules (20m à 24m) de front sur deux modules de profondeur (10 à 12m).

Le système constructif :

- La structure est :
- 1- De type poteau-poutre pour les immeubles et de type métallique pour les hangars.
 - 2- En pierre de moellon d'une épaisseur de 50 à 65cm.

- Couverture et plancher :

- Couverture :
- 1- soit en pente avec charpente en bois couverte de tuiles.
 - 2- soit toiture plate avec une dalle en béton armé.

- Le plancher

Plancher à ossature soit en bois ou en brique vouté soutenu par des solives en acier.

D/Synthèse

Après l'analyse des différents relevés, nous avons constaté ce qui suit:

- C'est durant la période ottomane qu'est apparu le type base qui correspond à la maison à cour. A l'époque où Hussein Dey faisait partie de la périphérie Est d'Alger, elle était caractérisée par la présence de maisons de campagne et de résidences tel que le palais du Dey, le palais Boulekine...etc.
- Durant la colonisation, ce type fut remplacé par les maisons ouvrières étant donné que la commune changea de statut en passant d'une vocation maraîchère à une vocation militaire puis industrielle. Ces maisons ouvrières qu'on retrouve particulièrement sur la rue Tripoli ainsi que sur la route N : 05 représentent un type boiteux qui ne répond plus aux exigences normatives en vigueur en matière d'habitation et aux besoins des citadins de la commune.

Remarque :

Actuellement celles-ci ont subi plusieurs transformations réalisées par les propriétaires :

- 1- en créant des sanitaires intégrés dans le module de la cuisine.
- 2- en fusionnant deux maisons en bande pour former une maison à 4 modules.

- Au même moment émerge sur les hauteurs un type évolué du type à cour. Réservé aux colons, ce type a été adapté au type base suivant la configuration ci-contre: les maisons en R ou R+1 avec une toiture en pente, agrégées l'une à côté de l'autre donnent une façade unique sur le parcours. L'intention de l'architecte était de concevoir à la place de la cour, des espaces attenants à l'édifice desservis par un couloir. Ajouter image
- La maison ouvrière mono familiale subit des modifications en devenant une maison plurifamiliale, par l'ajout d'un étage , en gardant toutefois le même principe de la maison en ligne. En l'occurrence, ces maisons vont constituer un type de maison à cour en rangée avec une cour au milieu de l'ensemble à l'exemple du groupement du côté des abattoirs.
- Avec l'évolution de la ville, une autre variante de la maison en ligne apparaît, que sont les grands ensembles, .Ces cités de logements collectifs ont été planifiées par les architectes en prenant en compte les contraintes économiques et normatives. Ces tours et ces barres ont été à l'origine d'anomalies spatiales, sociales et urbaines.

Critique du PDAU

Introduction:

Dans cette étape décisive de la lecture, il s'agira d'analyser l'enjeu des instruments de planification du PDAU et du POS dans la production de l'espace urbain de la commune d'Hussein Dey, et de définir dans quelles mesures ils pourraient assurer une évolution en adéquation avec son rythme et son niveau de formation et de structuration. L'étude des recommandations des rapports d'orientations élaborés pour la commune nous permettra de relever les points jugés judicieux à intégrer dans notre proposition urbaine, ainsi que ceux qui nous semblent aller à l'encontre du contexte urbain et environnemental d'Hussein Dey à la place desquels nous suggérerons d'autres solutions.

A/ Les ambitions du PDAU et du POS :

1/ Définition du PDAU

Le PDAU d'Alger est un instrument stratégique d'aménagement territorial définissant un modèle de développement intercommunal pour la totalité des 57 communes qui composent la Wilaya d'Alger.

2/ Les principaux plans thématiques:

a/ Plan vert:

- Le plan vert ayant pour objectif la préservation des écosystèmes d'Alger préconise plusieurs actions :
- .L'aménagement des poumons verts de la ville (la zone de Reghaia et le parc Métropolitain de Bainem)
 - .La mise en valeur de deux nouveaux parcs urbains (Oued Smar et oued el Harrach)
 - .La réhabilitation des parcs et des jardins historiques du centre-ville
 - .La reconstitution des entités agricoles viables du point de vue foncier et économique.
 - .La création de centres d'enfouissement technique des déchets.

b/ Plan bleu:

Le plan bleu ayant pour objectif la préservation de l'eau, couvre différents volets :

L'alimentation en eau potable, la pollution de la mer, des nappes et des rivières, et les inondations.

Ainsi, d'importants travaux pour la réalisation d'infrastructures en matière de réseau d'assainissement permettront de traiter l'essentiel des rejets urbains.

Un recalibrage des cours d'eau sera effectué notamment lors de l'aménagement de l'oued el Harrach afin d'éviter le débordement des réseaux dans les zones urbanisées.

Le plan bleu répertorie toute une série de projets dont le point d'orgue reste naturellement l'aménagement de l'oued el Harrach.

La stratégie de mise en œuvre peut être résumée comme suit :

- 1/ Traitement des eaux usées urbaine et réutilisation de celle-ci en agriculture.
- 2/ Traitement des eaux usées industrielles.
- 3/ Traitement des eaux portuaires polluées par des métaux lourds et délocalisation des industries polluantes vers un futur port.

Source: Vie des villes "Architecture, d'urbanisme et de société, Hors-série N°3, Cinquantenaire : les projets qui transforment Alger, Editions ALUR, Juillet 2012.



Foret de Bainem, source Aliane Djilali



Aménagement des berges d'El Harrach source: Dziria.net



Projet de requalification et de réaménagement de l'embouchure de l'oued El Harrach Source vie des villes

c/Plan blanc :

Alger a connu un développement urbain incontrôlé qui a conduit à :

- Un mitage de ses terres agricoles.
- Une absence d'articulation entre habitats et dessertes.
- Une dévalorisation de son centre historique.
- A l'émergence de centralités spontanées.

Le plan blanc a pour objectif de structurer les quartiers périphériques, de réhabiliter les centres historiques et de répertorier les équipements structurants à réaliser pour mettre à niveau la capitale :

Il repose sur certains principes d'aménagement de l'espace que voici :

- Réaménagement urbain articulé avec le réseau routier fondamental.
- L'éclatement de la centralité d'Alger autour de centres secondaires.
- La création d'équipements structurants pour doter ses centralités de fonctions spécifiques.

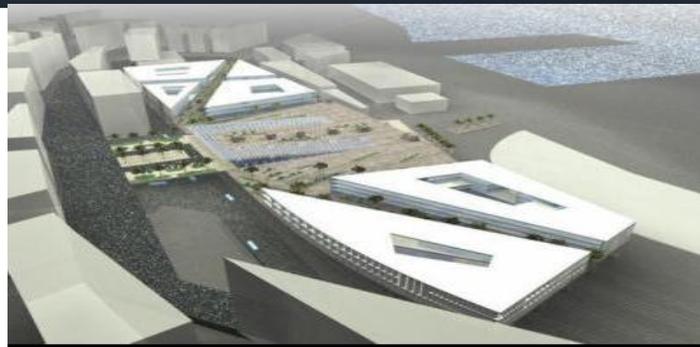
d/Plan mobilité :

La proposition de modèles de mobilité vise à apporter les réponses nécessaires à une mobilité plus fluide et plus respectueuse de l'environnement :

- En construisant une future gare centrale d'Alger sur la nouvelle liaison ferroviaire entre les lignes Est et Ouest, à côté du nouveau Stade de Baraki.
- En renforçant la hiérarchie du réseau de transport en commun
- En supprimant les situations de stationnement en double voie.
- En remplaçant progressivement le stationnement sur chaussée par un stationnement bâti.
- En créant des couloirs réservés aux bus.
- En privilégiant le métro pour la desserte du milieu urbain.
- En Créant un réseau de modes de déplacement doux.

e/Reconquête des espaces portuaires

Un transfert progressif des activités du port du centre-ville vers le nouveau port et vers les zones industrielles de la région pour une reconquête totale des espaces portuaires à terme.



gare centrale d'Alger Source:

<http://lekabyle45.skyrock.com/683652569-ALGER.html>

3/ Les recommandations du PDAU pour la commune d'Hussein dey :

- 1) Pour la mise en place de la logique préconisant le tramway comme système structurant pour la Wilaya d'Alger, la transformation de l'actuel axe ferroviaire Hussein Dey-Gare centrale en ligne de tramway sera effectuée.
- 2) En vue de la consolidation et de la croissance du réseau routier Fondamental, une liaison entre Tripoli-Djamâa El Djazair sera établie.
- 3) L'autoroute de l'est sera reconvertie en boulevard urbain du front de mer. (1)
- 4) La structuration du front de mer autour de la promenade maritime, qui jouera un double rôle de lien inter-urbain et de défense de trait de côte sera élaborée. Cet aménagement s'organise à partir du cordon de la promenade maritime, intégrant sur l'eau et la plage, un large espace piétonnier et une route côtière qui prendra place et accueillera un tramway. (1)
- 5) De grands espaces verts de récréation et de loisirs de la couronne urbaine d'Alger seront créés après l'aménagement du parc d'El Harrach.
- 6) La transformation du faisceau de voies ferrées des trains de banlieue en système tram-train circulant dans un site plus urbain sera menée(1)
- 7) Dans la zone de Tripoli, la configuration du site et l'exigence de créer des liaisons entre le nouvel Alger et le tissu ancien, ainsi que des transparences vers la mer, conduisent à proposer un système de circulation en balcon au-dessus du site propre du tram train, ponctué par des franchissements aériens entre les deux secteurs de développement. (1)

Source: Rapport d'orientation du PDAU, avril 2011.

(1) Vie des villes "Architecture, d'urbanisme et de société, Hors-série N°3, Cinquantenaire : les projets qui transforment Alger , Editions ALUR, Juillet 2012.

4/Principaux équipements projetés:

a/Mosquée d'Alger :

Bâtie sur une superficie de 20 hectares, la grande mosquée d'Alger pourra accueillir jusqu'à 40 000 fidèles et sera surplombée d'un minaret de 214 mètres, devenant ainsi la plus grande mosquée au monde après celle de la Mecque et de Médine. (1)



Mosquée d'Alger source: Dziria.net



Vue sur la proposition du nouvel aménagement

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1520582>



Salle des sports

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=103366288>

b:/Grand opéra d'Alger

Création d'un opéra au Nord d'Hussein Dey qui viendra renforcer l'identité de la baie d'Alger aménagée en espaces de loisir et de détente.

c/sièges pour le Sénat et l'APN

Les deux chambres du Parlement, à savoir le Conseil de la nation et l'Assemblée populaire nationale (APN), auront d'autres sièges à Alger. Les nouveaux bureaux seront implantés dans le quartier des abattoirs que se partagent les communes de Kouba et Hussein Dey.(2)



Grand opéra d'Alger

source: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=103366288>

(1) <http://www.al-kanz.org/2008/07/21/mosquee-alger>

(2) <http://www.djazairress.com/fr/letemps/14724>

B/ Les ambitions du POS:

1/ Définition du POS

Le POS est un instrument urbanistique respectant les prescriptions du PDAU ,fixant l'occupation des sols et les droits de construire de façon détaillée.

2/ Les orientations du POS sur Hussein Dey:

a/ Plan vert:

le plan vert du POS D'Hussein Dey prévoit:

- L'aménagement paysager du secteur du Caroubier et la réalisation des infrastructures de détente et de loisir ayant comme souci majeur la création d'un véritable parc urbain et sub-urbain à caractère socio-culturel et sportif de délasserment et de loisir à l'échelle du GRAND ALGER et des quartiers environnants. Le bord de mer, façade de la ville mérite une nouvelle dimension urbaine.
- Le développement des éléments de l'environnement urbain tels que les places, les jardins et les parcs .

b/ Plan bleu:

- Le plan bleu préconise l'aménagement des berges de l'oued el Harrach et prévoit le renforcement et la mise en valeur de la façade maritime qui s'étend du 1^{er} Mai jusqu'à Hussein Dey

c/ Plan blanc:

Le plan blanc recommande:

- La création d'un nouveau centre pour Hussein Dey au Nord de la cité AMIROUCHE regroupant des équipements de niveau inter-quartier, et de l'habitat à forte densité.
- La réhabilitation du centre colonial et de quelques bâtisses de l'époque ottomane (maison du dey, palais Boulekine, palais Mouhoub, palais de justice)
- La création d'un parc de loisir des Caroubiers rebaptisé triangle d'Hussein dey.
- Démolition des friches industrielles et construction d'immeubles polyfonctionnels.

d/ Plan mobilité:

Le plan mobilité propose:

- L'accroissement de la mobilité entre les différents quartiers en créant de nouvelles voies et en renforçant le maillage existant par la liaison physique entre la rue Tripoli et la zone côtière du Caroubier et par le prolongement de l'axe Kaddour Rahim à la rue Mohamed Hassen Bey.
- Le transfert de gare de triage vers la nouvelle gare de Dar el Beida.
- La démolition de la gare du caroubier.
- L'élargissement de la rue des fusillés, de la rue Fernane Hanafi, de la rue Tripoli et de la rue Kaddour Rahim.

Source: POS U31



PALAIS Boulekin

Source: http://www.lemidi-dz.com/index.php?operation=voir_article&id_article=culture%40art2%402008-12-01



Façade maritime Hussein Dey

Source: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=103366288>

3/Les interventions sur les quartiers de la commune:

Ilôt des abattoirs

Programme prévu: Habitat mixte à très forte densité-Hôtel urbain ,groupe scolaire, équipements sanitaires ,bureaux et services, espaces publics ,station nodale.

1/ Elargissement de la rue des Fusillés et du chemin Fernane Hanafi.

2/Transfert des abattoirs:

Reconversion d'un Hangar en Musée national, démolition en grande partie de la surface des Abattoirs pour abriter le nouveau quartier des affaires de la commune.

Zone homogène A (Kaddour Rahim)

Programme prévu: aménagement d'un nouveau centre d'affaire

1)Délocalisation des activités existantes et récupération foncière.

2) Elargissement de la rue Kaddour Rahim.

Zone homogène A'(Tripoli centre)

Programme prévu: Création d'une zone de service tertiaire.

1/Transfert des activités industrielles.

2/Elargissement de l'avenue Tripoli.

Zone homogène B (quartier Fernane Hanafi)

Programme prévu: Renforcement en programme d'animation Socio - culturelle et sportive.

1/Réhabilitation générale: les cités «Amirouche" et "Fernane Hanafi" (ex-Vauban) feront l'objet de travaux de réhabilitation.

2/traitement des sols et aménagement.

Zone homogène C (quartier de la gare ferroviaire)

Programme prévu: Aménagement linéaire de nouveaux programmes et bâtiments de services polyfonctionnels

1) Elargissement de la rue Tripoli

2)Restructuration des îlots situés au nord de la commune.

3)Réhabilitation des constructions

4)Transfert des activités industrielles hors site

• La rue de Tripoli et le triangle d'Hussein Dey



<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1520582>

La rue tripoli après reconstruction

Zone homogène D

Programme prévu: Dédensification du tissu et aménagement d'espaces internes de détente et de promotion tels que placette, jardins, aires de jeux pour enfants ,aire de stationnement et rénovation du terrain de sport.

1/Réhabilitation des bâtiments existants

2/Confortement des réseaux et élargissement des voies.

2/Transfert des activités incompatibles

3/Préservation des lieux de mémoire.

Zone homogène E (centre du quartier)

Programme prévu: Réaménagement du carrefour existant et traitement particulier des façades environnantes .

1/Réalisation d'une liaison mécanique entre Kaddour Rahim et Mh Hassen Bey .

2/conservation du patrimoine historique (lycée Boulekine)

Zone homogène F (quartier Navarre supérieur)

Programme prévu: Amélioration de l'environnement paysager des lotissements, aménagement d'espaces récréatifs et de détente notamment des aires de jeux pour enfants, placette et espaces verts.

1/Application d'un règlement spécifique aux lotissements d'habitat individuel.

C/Lecture critique du PDAU et du POS:

Après la synthèse des quatre lectures étudiées précédemment, et après l'analyse du rapport d'orientations du PDAU et du POS concernant les opérations projetées pour le réaménagement de la commune d'Hussein dey, nous avons relevé les actions qui nous semblent être inadaptées et inappropriées au contexte urbain.

1) La démolition partielle ou générale des îlots engendrera d'une part des nuisances aux alentours du chantier et constituera d'autre part une perte non négligeable en moyens matériels et immatériels. *Les opérations de restructuration/ rénovation urbaines des quartiers péricentraux Est d'Alger sont en décalage par rapport aux approches contemporaines d'intervention sur les quartiers complexes de tradition industrielle dans le monde occidental.*(1) Pour favoriser le développement durable, le recyclage des friches urbaines est à recommander étant donné que le principe de table rase n'est pas un gage de qualité des nouvelles constructions. Ces friches industrielles ont défié le temps et pour de tels édifices consolidés architecturalement et structurellement, il est préférable de les renforcer au lieu de les démolir. La destruction d'îlots entiers peut créer une situation de traumatisme qui va faire fuir la centralité d'Hussein Dey vers une autre commune d'Alger à l'exemple de celle d'El Harrach, de Kouba, du Hamma...). *Ces communes incarnent les lieux stratégiques où se joue l'avenir de la capitale algérienne.* (1) Les centralités secondaires auxquelles fait allusion le rapport d'orientation du PDAU résultent des différentes extensions de la ville d'Alger. Bien que la centralité demeure toujours au niveau de la grande poste, le centre géométrique change de localisation à chaque dédoublement, pour tendre le mieux possible vers le barycentre.

2) La reconversion du train en Tram train nous paraît être un investissement inutile car le tramway qui dessert à l'échelle urbaine, a besoin d'un aménagement ouvert sur la ville avec des stations ponctuelles implantées le long du tronçon, aménagées avec des quais et des guichets. De surcroît, Il doit présenter une meilleure visibilité pour être repérable aux yeux des passagers et dans ce cas, il faudra décroquer la zone, entourée de constructions industrielles. Cela implique que la nouvelle ligne de tramway causera de nombreuses démolitions arbitraires sur son passage. Les bâtiments existants portent en eux une part de l'histoire qu'il est primordial de conserver et de mettre en valeur. Bien que les villes et les paysages se transforment, il faut composer le futur avec le passé. Le train quant à lui, est un mode de transport très emprunté par les citoyens : Ce serait donc une solution impertinente que de le retirer. Parallèlement à cela, cette reconversion ne règle que partiellement le problème de discontinuité entre les quartiers Nord et sud de la commune.

3) Au nord de la rue Tripoli, la démolition totale des îlots occupés par les unités industrielles permettra l'installation de deux entités : des immeubles promotionnels polyfonctionnels à l'Est et des équipements de service à l'Ouest. Le tracé de ces îlots ne suit pas la trame suivant laquelle le découpage parcellaire de la commune a été élaboré et n'est pas structuré en fonction des parcours transversaux existants. De plus, la façade urbaine risque d'être altérée du fait du non alignement de ces deux entités sur le parcours au profit de l'élargissement de la rue Tripoli en passant de 13m à 27m.Parallèlement à cela, l'importance stratégique des terrains occupés par les friches industrielles du secteur de la gare ferroviaire ne devrait cependant pas faire oublier le patrimoine, tant ferroviaire qu'industriel qu'elles représentent.

(1) Mehdi Bennai, article, [la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente](#),p1

(2) Mehdi Bennai, article, [la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente](#),p5

4) Le Transfert de la gare de triage vers la nouvelle gare de Dar el Beida recommandé dans le rapport d'orientation du PDAU paraît être une Opération qui va desservir le déroulement des activités du port d'Alger. En Effet le rôle *du train d'Hussein Dey n'est pas uniquement social mais Aussi économique étant donné qu'il approvisionne le port en marchandises.* (3)

5) Le POS a identifié la zone de Tripoli comme une zone de centralité. En réalité, c'est plutôt une zone de transit puisqu'il s'agit d'une périphérie qui est traversée par les passants pour emprunter généralement le tramway ou le train. Ainsi, lorsqu'on se dirige à l'est de la rue, on remarque une zone comme figée du fait de la présence de friches industrielles et d'emprises militaires qui sont des indicateurs de périphérie. La centralité se situe plutôt sur le parcours de Fernane Hanafi où l'animation est importante.

6) Le POS préconise l'aménagement de deux placettes, sur la rue de Tripoli, de part et d'autre de la mosquée, prolongées par deux passerelles enjambant le chemin de fer aboutissant sur l'actuelle autoroute Est. Ces ponts piétons n'ont pas été implantés en continuité des axes centralisants transversaux de la commune (parcours d'implantations). Parallèlement à cela, cette action semble insuffisante pour assurer la liaison intégrale entre le Nord et le Sud de la commune étant donné que la zone de la gare routière ainsi que la zone du Caroubier, qui sera prochainement aménagée en Palais des sports et n'ont pas été connecté à la rue Tripoli. De plus la passerelle ne constitue pas un bon élément de raccordement car le flux piéton n'est pas significatif comparé au flux mécanique.

7) *La rencontre des deux lignes de métro et de tramway au niveau du quartier péricentral Est des Abattoirs d'Alger a donné lieu à l'organisation d'un pôle multimodal (banques, assurances, sièges d'entreprises, siège d'APN.).... Les travaux de démolition ont débuté en 2005, faisant encore une fois table rase d'une grande partie du tissu urbain contenant une majorité de friches industrielles et des bâtiments résidentiels de faubourg..... Ces opérations font abstraction des valeurs de ces lieux en tant qu'habitat (vécu et identité locale) et induisent de surcroît l'expropriation des familles miséreuses en les rejetant systématiquement en périphérie.* (1)

8) La construction d'une mosquée et d'un institut national des sciences islamiques à proximité de l'université des Caroubiers risquerait de créer une entité spécifique à une catégorie de la société et engendrer le communautarisme. L'idéal serait d'envisager des activités polyvalentes dans ce secteur.

9) Le nouveau Plan d'aménagement de la baie d'Alger prévoit l'installation d'aires de jeux et de détente. Cela représente une très bonne initiative que nous reprendrons dans notre proposition urbaine.

Les opérations réalisées à Alger sont brutales et destructrices de la ville. L'enjeu étant de dégager du foncier pour la réalisation d'équipements encombrants, produisant des surfaces urbaines stériles, artificielles et monofonctionnelles(1)

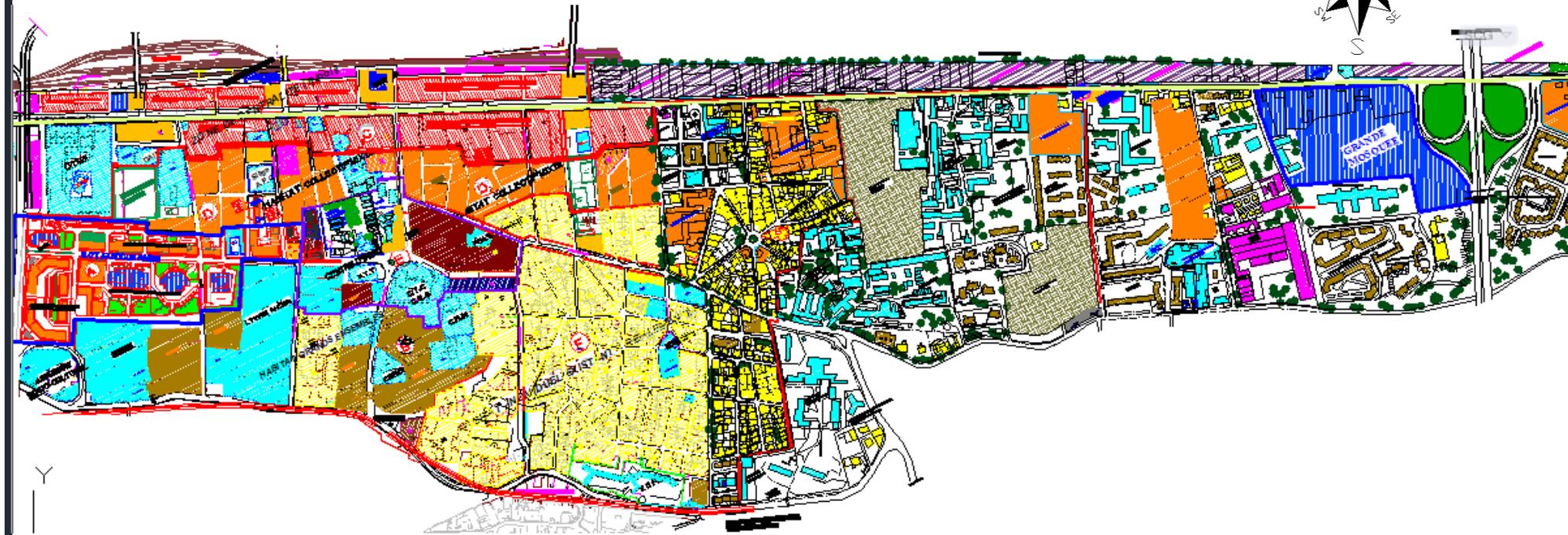
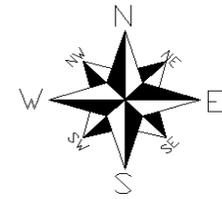
C'est bien trop facile de démolir pour reconstruire. Ce n'est qu'au prix de l'effort artistique et technique face à une contrainte majeure qu'il est possible de distinguer un architecte(3)

(1) Mehdi Bennai, article, [la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente](#), p6

(2) Mehdi Bennai, article, [la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente](#), p9

(3) Y.Ouagueni, *Les édifices des XIXe et XXe siècles, un patrimoine à euthanasier ? (2e partie et fin)* ,,Djazairiess,2008

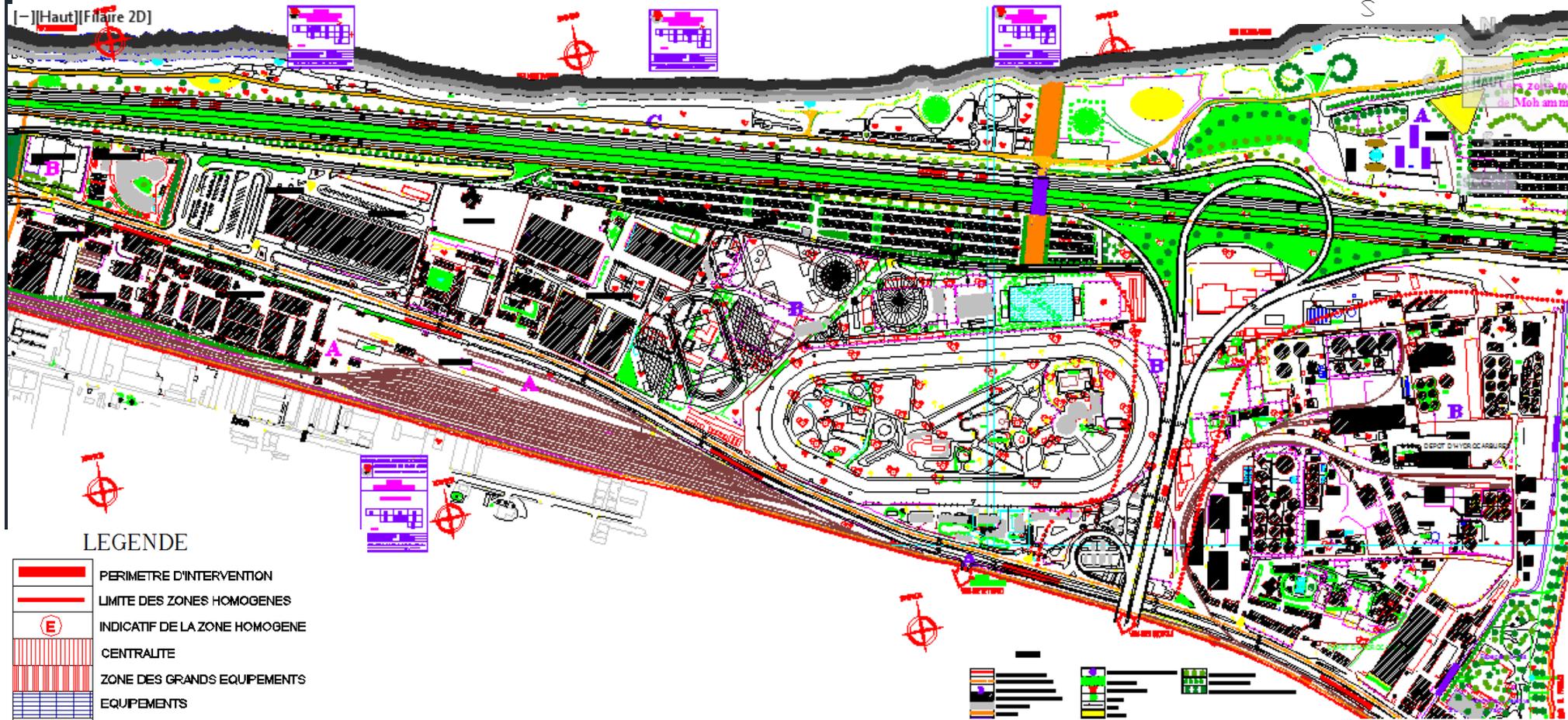
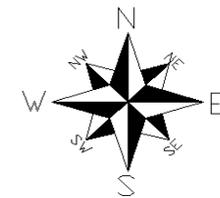
Carte: Pos U31 d'Hussein Dey



LEGENDE

	PERIMETRE D'INTERVENTION
	LIMITE DES ZONES HOMOGENES
	INDICATIF DE LA ZONE HOMOGENE
	CENTRALITE
	ZONE DES GRANDS EQUIPEMENTS
	EQUIPEMENTS
	HABITAT COLLECTIF MIXTE
	HABITAT COLLECTIF (GRANDS ENSEMBLES)
	HABITAT INDIVIDUEL
	ESPACES VERTS ; DETENTE ; SPORTS
	PLACES et PLACETTES
	PARKINGS
	EMPRISE MILITAIRE
	ANIMATION COMMERCIALE

Carte: Pos U31 du Caroubier



LEGENDE

	PERIMETRE D'INTERVENTION
	LIMITE DES ZONES HOMOGENES
	INDICATIF DE LA ZONE HOMOGENE
	CENTRALITE
	ZONE DES GRANDS EQUIPEMENTS
	EQUIPEMENTS
	HABITAT COLLECTIF MIXTE
	HABITAT COLLECTIF (GRANDS ENSEMBLES)
	HABITAT INDIVIDUEL
	ESPACES VERTS ; DETENTE ; SPORTS
	PLACES et PLACETTES
	PARKINGS
	EMPRISE MILITAIRE
	ANIMATION COMMERCIALE



Projet urbain

Introduction

Dans cette phase du projet urbain, nous allons énumérer une série d'interventions qui nous permettront à terme de remodeler le tissu d'Hussein Dey de telle manière à ce qu'il fonctionne en tant qu'organisme urbain cohérent dans sa totalité. Ces interventions sont des propositions tangibles dont l'objectif assigné serait d'apporter des solutions concrètes aux dysfonctionnements relevés au cours des lectures que nous avons menées précédemment. Pour ce faire, nous présenterons en premier lieu un schéma d'action global qui énoncera les interventions générales relatives à l'ensemble de la commune puis nous détaillerons un schéma d'action spécifique au site qui répond à la problématique majeure d'Hussein Dey.

A/Terminologie :

1/Réhabilitation : Extraire une maison (...) de sa condition actuelle de misère et d'abandon pour la hisser au niveau du statut de maison tel que défini par le standing en vigueur sans toutefois en altérer la substance architecturale ni porter préjudice aux maisons mitoyennes. ...C'est aussi combler une quelconque déficience en vue d'améliorer les conditions de vie des occupants en référence à un standing de maison défini collectivement par la tradition ou l'administration, sont des opérations techniques circonscrites qui visent la réhabilitation(1)

2/Restauration : Elle vise le rétablissement des caractères architecturaux permettant une meilleure lisibilité de son témoignage exceptionnel sur le savoir-faire et la sensibilité architecturale propres à une époque. (2)

3/Rénovation : La rénovation urbaine inclut plusieurs interventions qu'elles soient de démolition, de reconstruction, de réhabilitation ou de "résidentialisation". Elle comprend aussi les changements d'usage, les aménagements nécessaires et la restructuration viaire ou consécutive aux démolitions, mais aussi les équipements nécessaires aux habitants du quartier, ainsi que la réorganisation des espaces liés aux activités économiques et commerciales. (3)

4/La régénération urbaine : est une stratégie opérée sur un quartier ou un morceau de la ville, qui permet la reconquête des friches urbaines. La reconquête urbaine est la réoccupation et la réutilisation des territoires délaissés, en les affectant à des activités urbaines qui génèrent une attractivité. (3)

5/La reconversion : Il s'agit d'imaginer des usages nouveaux et une réadaptation architecturale, pour des bâtiments qui ont perdu leur fonction initiales, sans les désaffecter. Avec l'évolution rapide des types d'activités, les reconversions se sont multipliées au rythme de la désaffectation des édifices industriels, religieux ou militaires. (4)

6/Renovèlement urbain : nouveau terme employé dans le vocabulaire urbain pour désigner les nouvelles pratiques urbaines et qui a pour but le développement urbain durable des villes. Il englobe plusieurs interventions urbaines telles que : la requalification, réhabilitation, reconversion, revitalisation, régénération (5)

7/Restructuration urbaine : Introduit une nouvelle configuration de l'entité, en la remodelant. Elle implique de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que de son cadre bâti. Elle s'applique à des entités qui présentent une déstructuration et un manque de structuration au niveau du tracé ou du cadre bâti. (6)

8/Reconquête des territoires : Se réapproprier des espaces délaissés dans l'intention de créer de nouvelles activités urbaines qui ont le mérite de dynamiser le quartier.

1) YASSINE OUAGUENI,ARTICLE, RÉTROSPECTIVE ET ACTUALITÉ DE LA RÉHABILITATION (EN ALGÉRIE),p64

2) YASSINE OUAGUENI,ARTICLE, RÉTROSPECTIVE ET ACTUALITÉ DE LA RÉHABILITATION (EN ALGÉRIE),p66

3) Mémoire de recherche, Sarah.Adimi ,Projet d'aménagement du quartier des Abattoirs, 2012,p5

4) Mémoire de recherche, Sarah.Adimi ,Projet d'aménagement du quartier des Abattoirs, 2012,P8

5) Mémoire de recherche, Sarah.Adimi ,Projet d'aménagement du quartier des Abattoirs, 2012,P13

6) A.ZUCHELLI, introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine. Vol 4, Ed OPU, Alger, 1984, p306

B/Actions projetées dans le cadre de la proposition urbaine :

1/Schéma d'action globale :

a)Le quartier de l'Avenue Tripoli

Intervention 1 : Restructuration/Réhabilitation/Reconversion

- 1) L'unique manière de recoudre les tissus entre eux en minimisant les actions de démolition du bâti préexistant serait d'établir des liaisons transversales qui se matérialiseront par des ponts urbains et piétons dont le rôle serait de créer des articulations entre les quartiers nord et sud de la commune.
- 2) L'édification d'une gare pont qui garantira la liaison ville -gare routière du Caroubier servira à créer un pôle multimodal qui assurera la liaison entre les différents modes de transport urbains (train, futur métro, tramway, taxis et bus).La programmation de la gare regroupera des espaces culturels, des espaces de restauration, des boutiques et des espaces de détente.
- 3) Nous avons choisi d'aller à l'encontre de la proposition du POS en maintenant le train.
- 4) Suite à la liaison des quartiers nord et sud par les ponts, le barycentre tendra à se localiser aux alentours de la rue Tripoli. Pour accueillir cette nouvelle centralité, le transfert des activités industrielles et militaires (casernes, entrepôts, hangars) de la commune sera amorcé. Les hangars qui ne présentent pas une qualité architecturale ou patrimoniale avérée subiront une opération de démolition. Le découpage parcellaire de cette zone sera déterminé suivant les modules relevés dans la lecture du Bâti. Par la suite, la structuration de ces ilots délimités au nord par la ligne de chemin de fer et au sud par la rue Tripoli va être redéfinie en continuité des parcours transversaux existants (parcours d'implantations).
- 5) À chaque intersection entre les parcours transversaux et la rue de Tripoli, nous envisagerons l'implantation d'un bâti spécialisé nodal polaire qui nous permettra de renforcer la nouvelle centralité du parcours Tripoli.
- 6) La rue Tripoli sera élargie pour accueillir la nodalité linéaire engendrée par la nouvelle centralité.

b) Bande de pertinence rue Tripoli /rue Kaddour Rahim, rue Tripoli/rue Boudjemaa Moghni

Intervention 2 : Réhabilitation/Reconversion/Restauration :

- 1)Dans la bande de pertinence inscrite entre la rue Tripoli et la rue Kaddour Rahim ; la rue Tripoli et la rue Boudjemaa Moghni et au nord du boulevard Fernane Hanafi, *des considérations d'ordre socio-quantitative et économique (impossibilité de démolir vu la crise actuelle) rendent incontournable la réhabilitation de ces cités, la restructuration des espaces extérieurs et leurs articulation morphologique à la ville, d'une manière formelle et fonctionnelle.*(1) Les habitations seront réhabilitées pour être conforme aux attentes de leurs utilisateurs. Pour lutter contre l'exclusion sociale, les équipements publics seront désormais accessibles aux handicapés. Les activités industrielles inscrites dans cette surface seront délocalisées et les entités reconverties.

c)Le quartier du palais du dey :

Intervention 3 : Restauration/Réhabilitation/Reconversion

- (1)Une opération de restauration va être réalisée au niveau du palais du dey, du palais Bourkine, du palais Mouhoub et du palais de justice. Le lycée Taalibiya sera reconverti en galeries d'exposition pour constituer une partie attenante au palais. Le palais Bourkine sera lui aussi restauré pour fonctionner en tant qu'entité patrimoniale à part entière.

•d) Quartier de la cote rouge :

•Intervention 3 : (Démolition/ Reconversion):

1) Après la reconversion des hangars de la zone de la cote rouge, la polarité de l'université des sciences islamiques du Caroubier sera renforcée par l'aménagement d'une cité résidentielle universitaire, d'une médiathèque et de commerces de proximité. La médiathèque permettra de pallier l'absence d'activités culturelles en proposant une polyvalence de services (espace multimédia, mini salle spectacle, bibliothèque) tout en favorisant la rencontre des générations, le développement de la culture ainsi que de la lecture publique.

2) En vue de la consolidation et de la croissance du réseau routier fondamental, une liaison entre Tripoli-Djamâa El Djazair sera établie.

e)Quartier Kaddour Rahim :

Intervention 4 : (reconversion/réhabilitation)

1) La rue Kaddour Rahim sera prolongée à l'Ouest jusqu'à la rue Mohamed Merbouche et à l'Est jusqu'à la rue Mohamed Hassen Bey dans le but de décongestionner le flux de cette zone. Aux intersections, un bâti spécial nodal polaire sera implanté. Ainsi, une banque sera édifiée à l'ouest et une société d'assurance automobile à l'ouest.

2) Les hangars industriels de la polarité du quartier Kaddour Rahim (SNLB, ENEMA, LNTPB) seront reconvertis en cité d'habitat semi collectif avec des espaces de jeux pour enfants tandis que ceux de l'antipolarité seront reconvertis en bureaux d'affaire.

3) La structuration des grands ensembles (Panorama, Benbouleid) de l'époque coloniale et post coloniale sera redéfinie. L'objectif est de remodeler les espaces résiduels pour en tirer profit en tant que nouvelles formes et fonctions urbaines adaptées à la structure de l'organisme.

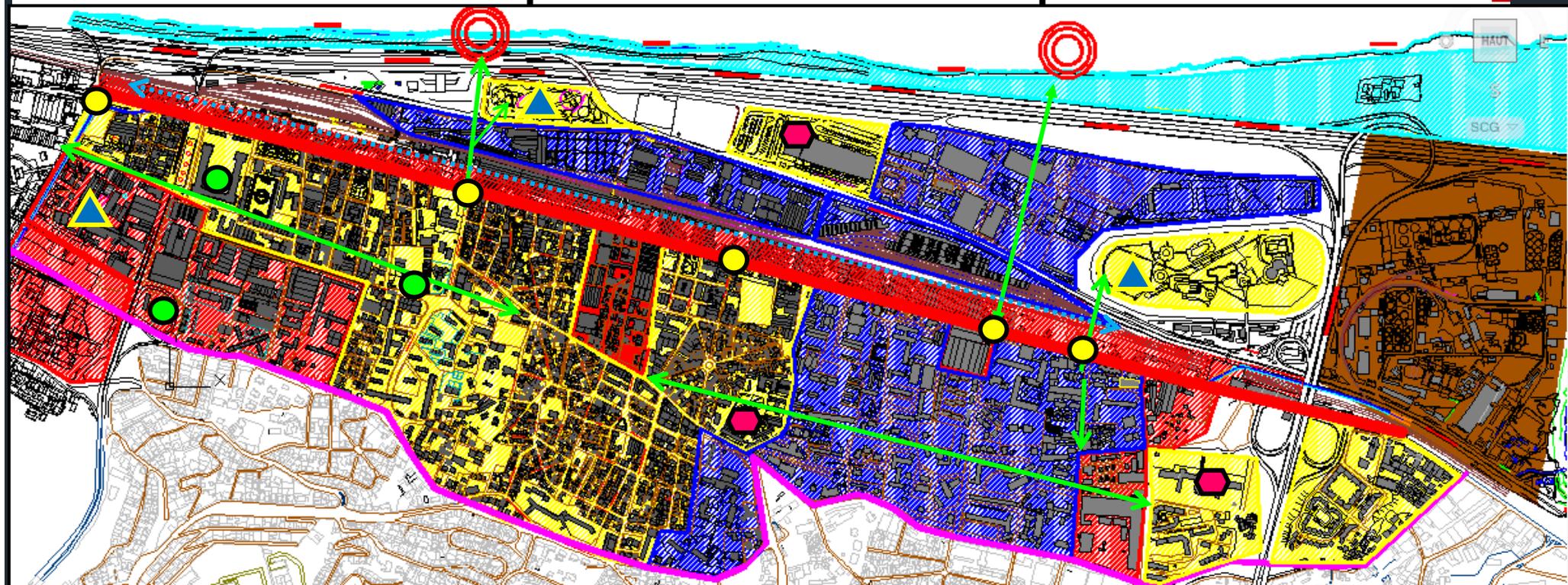
•f) Le quartier des Abattoirs :

Intervention 5 : (reconversion)

1) La rue des fusillés, reliant deux parcours territoriaux celui de Belouizdad et de Tripoli, sera élargie de telle manière à ce qu'elle puisse mieux gérer le flux mécanique de cette zone.

2) Le POS préconise une opération de démolition au niveau des abattoirs afin de reconstruire des tours d'affaire, stimulée par la position stratégique qu'elles occupent à la limite entre la commune du Hamma et Hussein Dey. L'entité des abattoirs est un bien qui a été réalisé en périphérie et qui se retrouvent en position de centralité suite à la croissance urbaine. Il faut donc adapter ce quartier à la nouvelle configuration de la commune car ces constructions qui s'organisent à la manière d'un village, entretiennent une certaine qualité de vie. De par la valeur architecturale et patrimoniale qu'elles représentent, ces entités mériteraient d'être conservées ou du moins réinterprétées c'est pourquoi, nous proposons une opération de reconversion des hangars en magasins, boutiques, restaurants, bureaux, logements et en aire de détente.

CARTE DES INTERVENTIONS



LEGENDE

● Nodalité ponctuelle à consolider

◎ Port de plaisance

● Restauration

● Réhabilitation

■ Délocalisation des activités

■ industrielles/Reconversion/Démolition

■ Activités à délocaliser/tissu à restructurer

■ Aménagement de la baie d'Alger

■ Démolition et réaménagement

←→ Parcours à prolonger

◆ Polarité à revaloriser

▲ Polarité à confirmer

— Axe centralisant à consolider

— Axe centralisant principal à consolider

C/Schéma d'action spécifique:

1.Choix de la zone d'intervention:

Nous avons choisi d'intervenir sur la bande délimitée au Nord et au Sud respectivement par la baie d'Alger et la rue Tripoli, à l'Est et à l'Ouest par la pénétrante des Annassers et la radiale de l'oued Ouchaiah pour la simple et bonne raison que cette zone rassemble dans la structuration de son tissu, toutes les caractéristiques liées à la discontinuité ville/mer. Ainsi, nous allons exposer de manière exhaustive les opérations et les interventions que nous projetons de mener dans chaque quartier.

2.Interventions (Partie 1):

a/Zone Ouest de la rue Tripoli

La minoterie Narbonne:

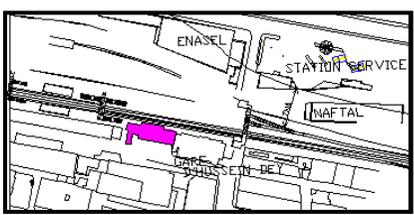


La minoterie Narbonne, située près de la gare ferroviaire sera reconverti en hôtel de gare pour accueillir les touristes qui viendront visiter la baie d'Alger.



Source : groupe.

L'ancienne gare ferroviaire :



L'ancienne gare ferroviaire, juxtaposée à la nouvelle, actuellement exploitée en espace de dépôt sera réhabilitée.



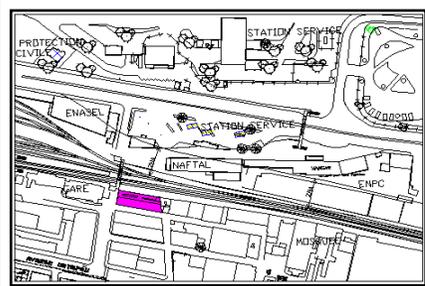
Vue sur L'ancienne gare ferroviaire Source : groupe.

La maison ouvrière:



Vue sur la maison ouvrière Source : groupe.

La maison ouvrière :

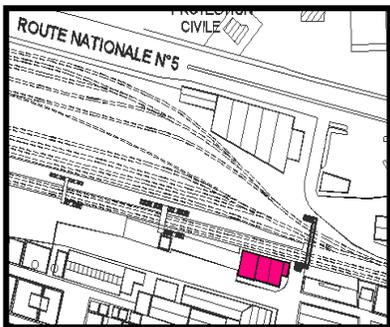


Les habitations identifiées comme types boiteux dans la lecture du bâti (telle que les maisons ouvrières mono cellulaire) seront réhabilitées pour être conforme aux attentes de leurs utilisateurs et pour assurer leur adaptation aux «exigences normatives» en vigueur.



Vue sur la maison ouvrière Source : groupe.

La gare ferroviaire:



Plan de situation



Vue sur la gare ferroviaire
Source : groupe.



Vue sur la gare ferroviaire



Source : groupe.

La gare ferroviaire quant à elle, sera reconvertie en agence de voyage.

Annexes de la minoterie :



Vue sur Annexes minoterie
Source : groupe.

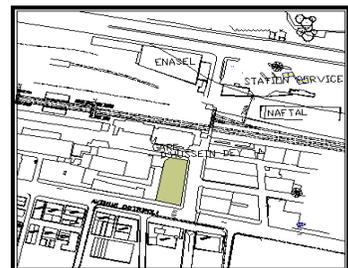


Vue sur les Annexes de la minoterie
Source : groupe.



L'annexe de la Minoterie actuellement inactive, sera reconvertie en bureaux d'affaire.

Entrepôt ex: abattoir :



Vue sur l'entrepôt ex: abattoir :



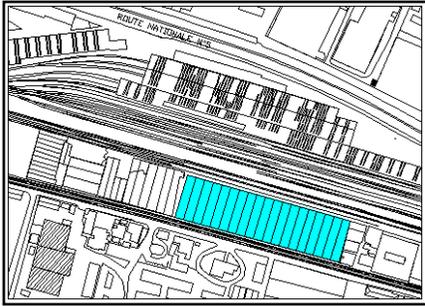
Vue sur la façade de l'entrepôt ex: abattoir
Source : groupe.



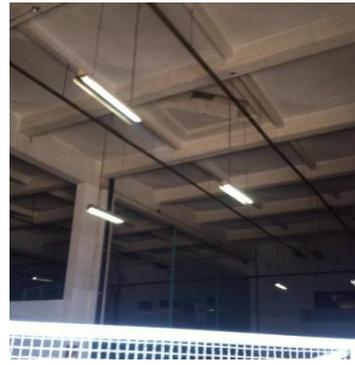
Vue sur l'entrepôt ex: abattoir :
Source : groupe.

•Cet entrepôt, jadis exploité par un abattoir, sera démolé afin de construire à la place des immeubles de rapport.

b/Zone Est de la rue Tripoli
Manufacture de tabac:

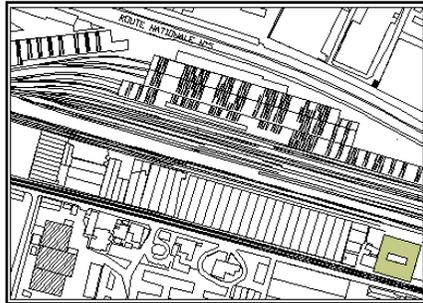


Manufacture de tabac
 Source : groupe.



Source : groupe.

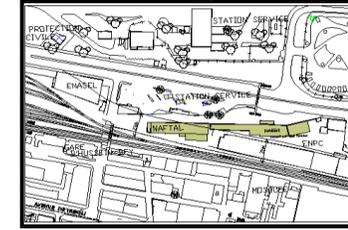
Société nationale de canalisation



Source : groupe.

•La société nationale de canalisation sera reconvertie en salle des fêtes et la manufacture de tabac en galerie d'exposition.

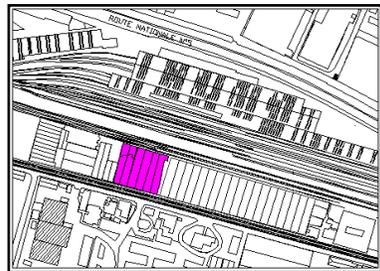
Hangars industriels Cosmipar :



•Ces hangars industriels implantés au-dessus de la ligne de chemin de fer seront démolis. Dans cette surface, des maisons individuelles, une crèche communale, un hôtel, une banque et un centre d'affaire seront implantés afin de rompre le caractère périphérique de route nationale n°5, reconvertie en boulevard.



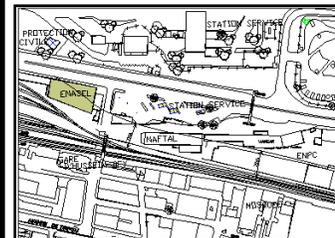
Source : groupe.



Hangars industriels Cosmipar :
 Source : groupe.

•Les hangars Cosmipar regroupant une entreprise nationale de produit métalliques, un centre pneumatique et un centre de conversion SIRGHAZ seront reconvertis en société immobilière.

c/zone délimitée au sud par la ligne de chemin de fer:
Hangar de fabrication de pièce de rechange:



Le hangar de fabrication de pièce de rechange sera démolé car il ne présente aucune valeur typologique et architecturale pour la commune.



Hangar de fabrication de pièce de rechange
 Source : groupe.

d/Centre de la rue Tripoli:

Usine Batimétal



Plan de situation



1.Usine Batimétal



Vue sur l'usine Batimétal

Source : groupe



Vue intérieure sur l'usine Batimétal

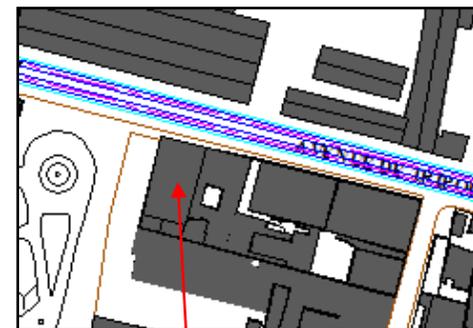
Source : groupe

•Nous avons décidé de mener une opération de démolition sur l'emprise de l'usine Batimétal étant donné qu'elle constitue une large bande souillée par la rouille et par les produits chimiques.

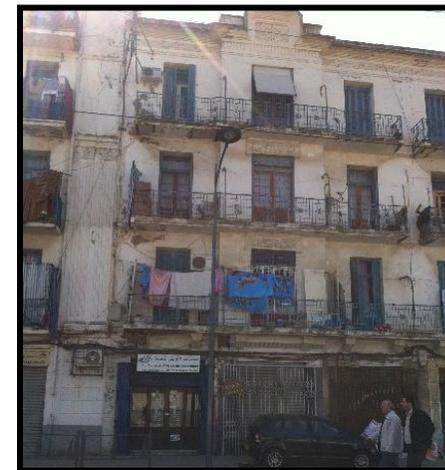
Par la suite, le parcellaire sera redéfini en continuité des parcours centralisants transversaux qui permettront de délimiter des îlots. La projection de nouveaux équipements se fera en deux temps : D'abord près des immeubles de rapports (en rose) nous projeterons dans les îlots (1 et 2) des maisons individuelles. Dans les deux derniers îlots nous concevrons un centre d'archive et une mairie sachant que la capacité surfacique de l'actuelle mairie ne suffit plus. (4)

Immeubles de rapport:

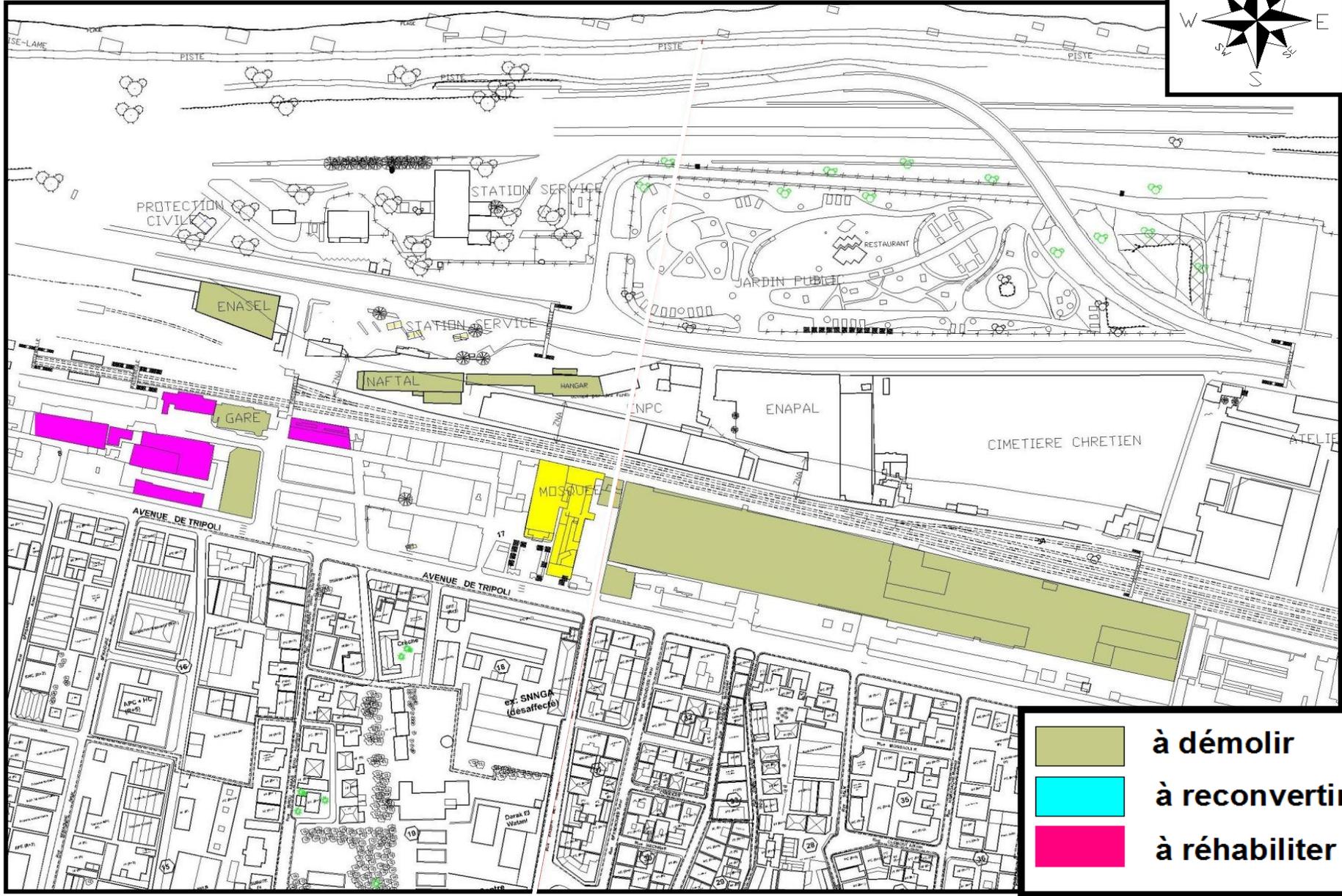
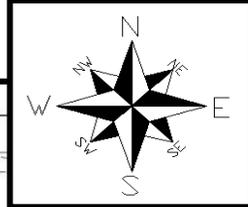
•Les immeubles de rapports et les maisons individuelles, bâties durant l'époque coloniale tout le long de la rue Tripoli seront réhabilités. Cette action aura des répercussions positives sur le mode de vie des citoyens et sur les perspectives urbaines de la zone.



Vue sur l'immeuble1



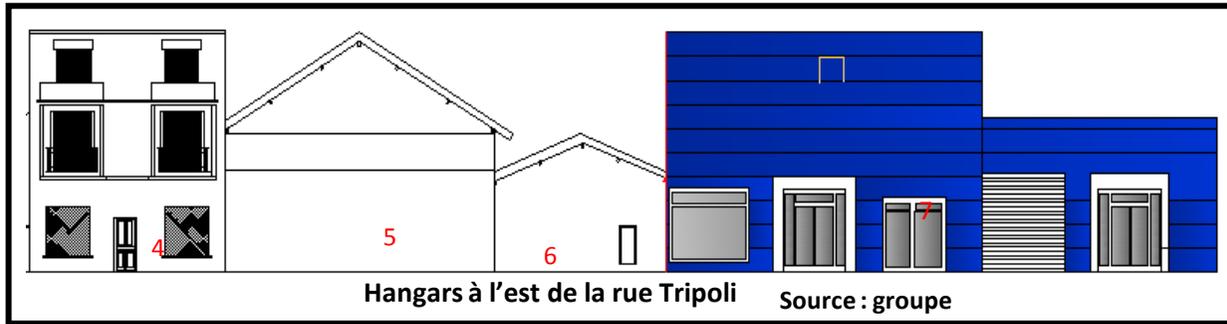
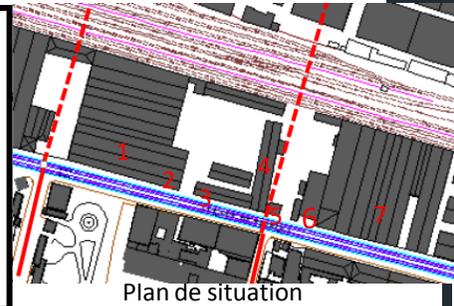
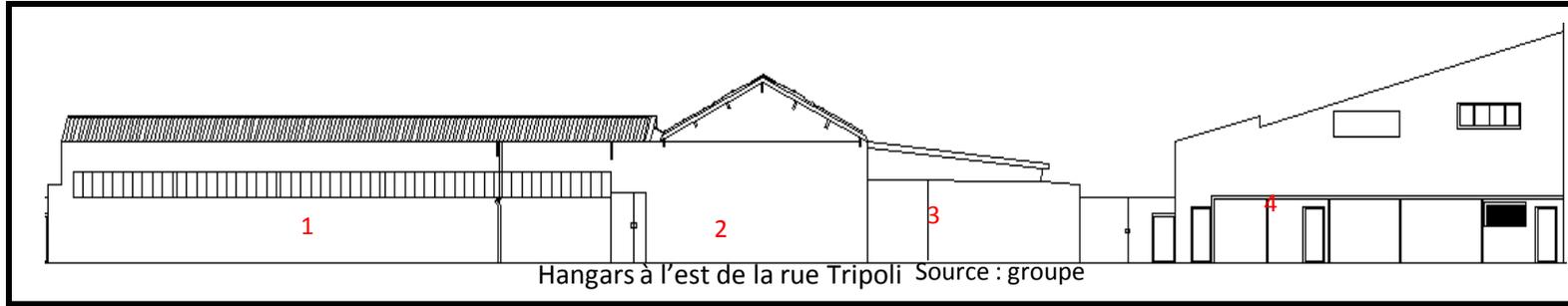
Vue sur l'immeuble2



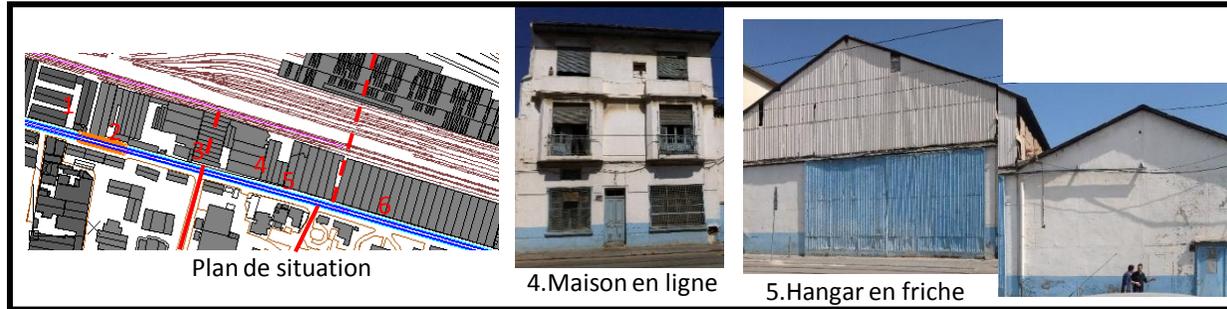
	à démolir
	à reconvertir
	à réhabiliter

3.Intervention Partie2:

a)Est de la rue Tripoli



4 Hangar en friche Source : groupe.



Plan de situation

4.Maison en ligne

5.Hangar en friche



7.Concessionnaire automobile



Source : groupe.

•Le hangar (1) de fabrication de pompes hydrauliques sera reconverti en bibliothèque.

•Les hangars (2), (3), (4), (5) et (6) seront démolis et une place y sera aménagée.

•Le hangar (7), récemment investi par un concessionnaire automobile est un modèle d'une tentative louable de reconversion que nous devons encourager. Bien que le concept de reconversion soit très peu répondu dans l'esprit des architectes algériens, il commence tout de même à germer dans le paysage urbain.

•Les hangars (1), (2), (3), et (4), seront démolis afin de reconstruire une clinique de soin et une école d'enseignement privé. Le hangar (5) sera reconverti en société immobilière et le hangar 6 sera reconverti en centre de formation en salle des fêtes.



Plan de situation

(1) Le hangar de fabrication d'extincteurs, implanté près d'un parcours centralisant transversal Layache Yahia sera reconverti en logements d'habitations.

(2) Le hangar en état de friche sera reconverti en école de musique afin de renforcer la nodalité linéaire de la rue Tripoli.

(3) et (4) Cette entité industrielle et la maison en ligne qui est actuellement occupée par les dépôts de la SNVI sera reconverti en logements d'habitation.



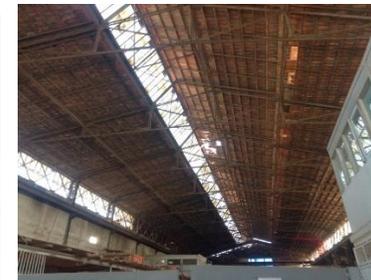
(1) Hangar de fabrication d'extincteurs

(2) Hangar en état de friche

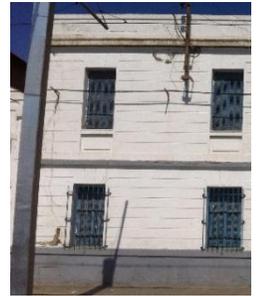
(3) Hangar abandonné

(4) Bureaux

Source: Travail de groupe



Vue intérieure du hangar



Usine RECTA de fabrication des pompes Hydrauliques



Plan de situation



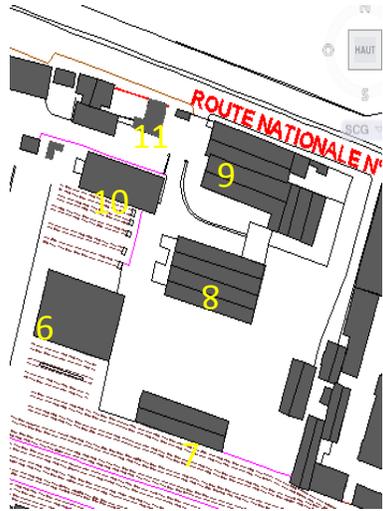
Vue l'usine Recta de fabrication des pompes Hydrauliques
Source : groupe.



Vue l'usine Recta de fabrication des pompes Hydrauliques

• Cette usine de fabrication de pompes hydrauliques fonctionne toujours actuellement. Il serait donc nécessaire de délocaliser ces activités et de reconvertir ces entités en logements de fonction.

b) Zone délimité au nord par l'autoroute n°5



6. Ateliers SNTF



7. hangar abandonné



8- Direction de provisionnement (restau-rail):

Le quartier Holberg, constitué exclusivement de hangars, situés près de la gare du Caroubier, desservit par la route nationale n°5, est organisé sous forme d'un village. L'idéal est de reconverter l'ensemble des hangars en habitations dont les rez de chaussé seront investis par des magasins, boutiques de prêt à porter, restaurants, bureaux, logements, et en aire de détente étant donné que sa position, près d'un pôle de desserte favorisera l'affluence de piétons.



Edifice n°9
Source : groupe 2012.



10- Ateliers train SNTF
Source : groupe.



11. Hangar en état de friche (R+2).



11. Hangar en état de friche Source : groupe.



12. Atelier service Source : groupe.

c) Zone nord du Caroubier:

La gare routière

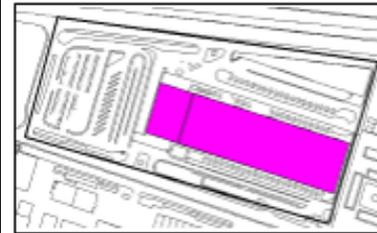
1/Du fait de son éloignement et de sa désorganisation, la gare routière d'Hussein Dey est peu empruntée par ses citoyens pour les déplacements à l'échelle urbaine ; préférant plutôt d'autres modes de transports, tels que le tramway et le train, plus rapide et plus confortable. Celle-ci sera réhabilitée pour rehausser son statut de station interurbaine. De surcroît, une articulation mécanique et piétonne à la rue Tripoli permettant la consolidation de cette entité doit être assurée sachant que l'actuel parcours est très sinueux et de dimension très réduite (à peine 2m) .

Afin de rehausser son statut de station de desserte nous interviendrons sur :

- La restructuration de la zone dans le but d'améliorer l'accessibilité routière, piétonnière ou cycliste depuis le réseau communal jusqu'à la gare.
- La création d'un parking pour voitures et deux roues.
- L'aménagement des cheminements depuis ces parkings, jusqu'aux quais.
- L'amélioration de la dépose minute et des arrêts de bus desservant la gare.
- La revitalisation des bâtiments de la gare à l'aide d'un programme adapté (espaces de restauration, espace d'attente, espace de service)
- La création de points d'information des voyageurs.
- Le réaménagement des points de vente des billets.



Façade principale de la Gare routière du Caroubier Source : groupe.



Situation de la gare routière

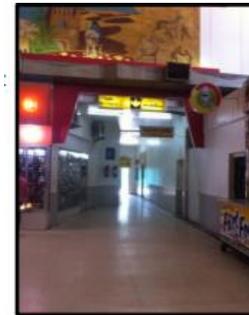


Guichet d'enregistrement



Structure métallique

Source : groupe.



Salle de prière

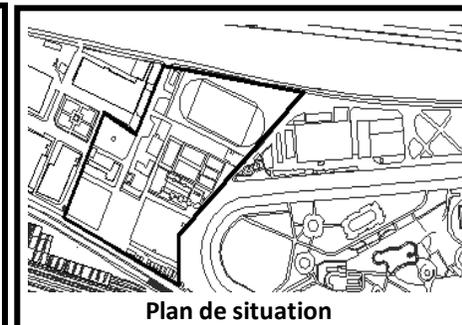
La zone de l'OPLA

La zone de l'office des parcs des sports et loisir d'Hussein Dey (OPLA) regroupant plusieurs équipements dont deux hôtels ,deux salles des fêtes ,un terrains de sport (Foot, basket Ball, volley Ball) ,une salle de musculation ,un centre de médecine du travail et un centre équestre) sera réhabilitée.

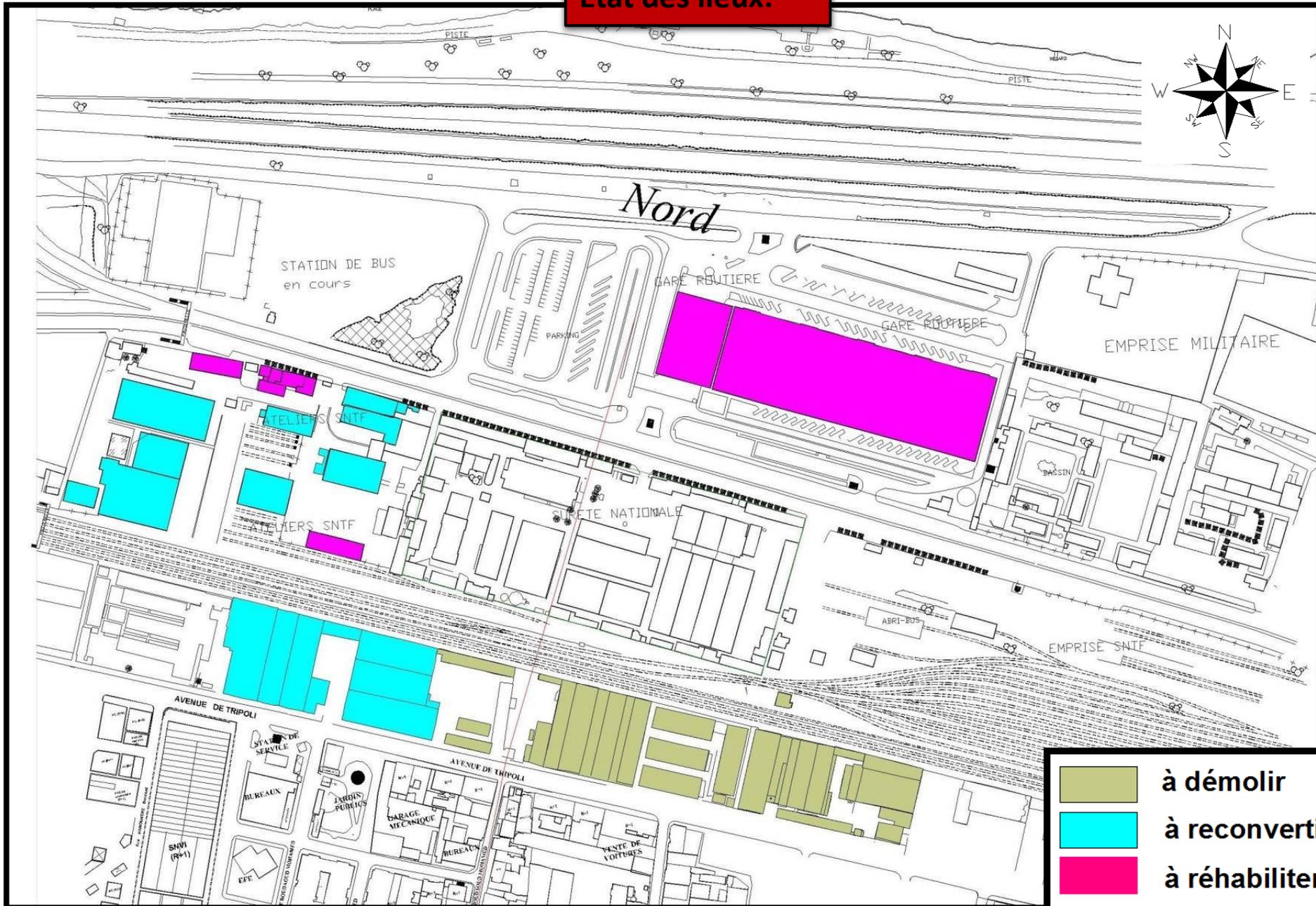
Afin de reconquérir son image d'antan, l'hippodrome du Caroubier sera lui aussi réhabilité

Nos objectifs majeurs pour la revalorisation de l'hippodrome sont :

- La réhabilitation des espaces communs.
- la construction d'un parking.
- La rénovation des tribunes et de ses équipements annexes, ainsi que la rénovation des boxes à chevaux. Les équipements qui l'entourent (hôtel, terrains de sport... etc.) seront également réhabilités pour s'adapter au nouveau statut de la commune. Une articulation sera envisagée pour relier ce pôle à la rue Tripoli.



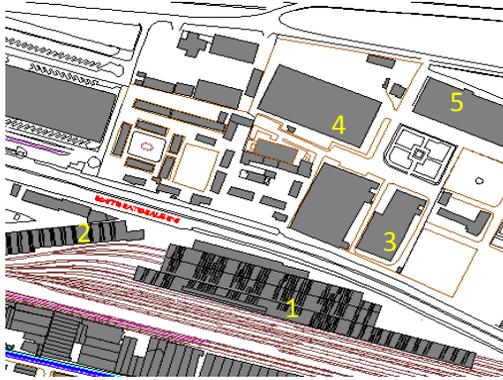
Plan de situation



- à démolir
- à reconvertir
- à réhabiliter

3/intervention (Partie 3):

a/Zone délimitée au sud par la rue Tripoli et au nord par l'autoroute de l'Est



Plan de situation

- 1) Le premier atelier de maintenance et de remisage, implantés près de la ligne de chemin de fer sera reconverti en centre commercial.
- 2) Le second atelier sera reconverti en école de formation en couture, coiffure, cuisine et pâtisserie.
- 3) Le hangar (3) sera reconverti en centre de remise en forme.
- 4) Le palais des sports prévu dans le cadre de l'aménagement global de la baie d'Alger ayant pour projet la réalisation d'une salle omnisports de 15 000 places et d'une piscine olympique de 5000 places sur une superficie de 12 Ha va engendrer des démolitions importantes. Nous préconisons donc une opération de reconversion dans le but d'aménager un palais des sports sans recourir à des démolitions. Ainsi, le hangar (3) sera reconverti en centre de remise en forme, le hangar (4) de fabrication de vêtements sera démoli et une piscine olympique y sera aménagée et hangar (5) sera reconverti en salle omnisport.



1.2-Atelier de maintenance de remisage et nettoyage des rames automotrices électriques: EX: Gare de triage Source : groupe•



3.Hangar de fabrication de chaussures pour l'armée Source : groupe 2013



4.Hangar de fabrication de chaussures pour l'armée Source : groupe 2013



5.Hangar militaire fabrication de vêtements Source : groupe2013

b) Zone de l'Oued el Harrach:

La zone de l'oued El Harrach sera inscrite dans une opération de requalification et de réaménagement: *sur les rives de l'oued seront créées des pistes cyclables et de jogging, 3 piscines de plein air, un parcours navigable sur 5 km à partir de l'embouchure de l'oued située aux Sablettes (Hussein Dey), un théâtre en plein air, 6 aires de jeu pour enfants et des jardins plantés d'arbres . L'aménagement d'un port de plaisance, de ponts et de passerelles sera aussi au programme. L'oued El-Harrach sera le nouveau centre de gravité de la baie d'Alger autour duquel seront implantés plusieurs projets structurants dont la Grande mosquée d'Alger, le Musée d'Afrique, le stade de Baraki et la gare centrale.(1)*



Aménagement (Hussein dey /El Harrach) source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1520582>

c) La Baie d'Alger

La zone de l'oued El Harrach sera inscrite dans une opération de requalification et de réaménagement : *sur les rives de l'oued seront créées des pistes cyclables et de jogging, 3 piscines de plein air, un parcours navigable sur 5 km à partir de l'embouchure de l'oued située aux Sablettes (Hussein Dey), un théâtre en plein air, 6 aires de jeu pour enfants et des jardins plantés d'arbres. L'aménagement d'un port de plaisance, de ponts et de passerelles sera aussi au programme. L'oued El-Harrach sera le nouveau centre de gravité de la baie d'Alger autour duquel seront implantés plusieurs projets structurants dont la Grande mosquée d'Alger, le Musée d'Afrique, le stade de Baraki et la gare centrale. (1)*



Piscine près des berges de l'oued El Harrach
Source:http://www.lemaghrebdz.com/?page=detail_actualite&rubrique=Nation&id=59656



Aménagement des berges d'El Harrach
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1520582>

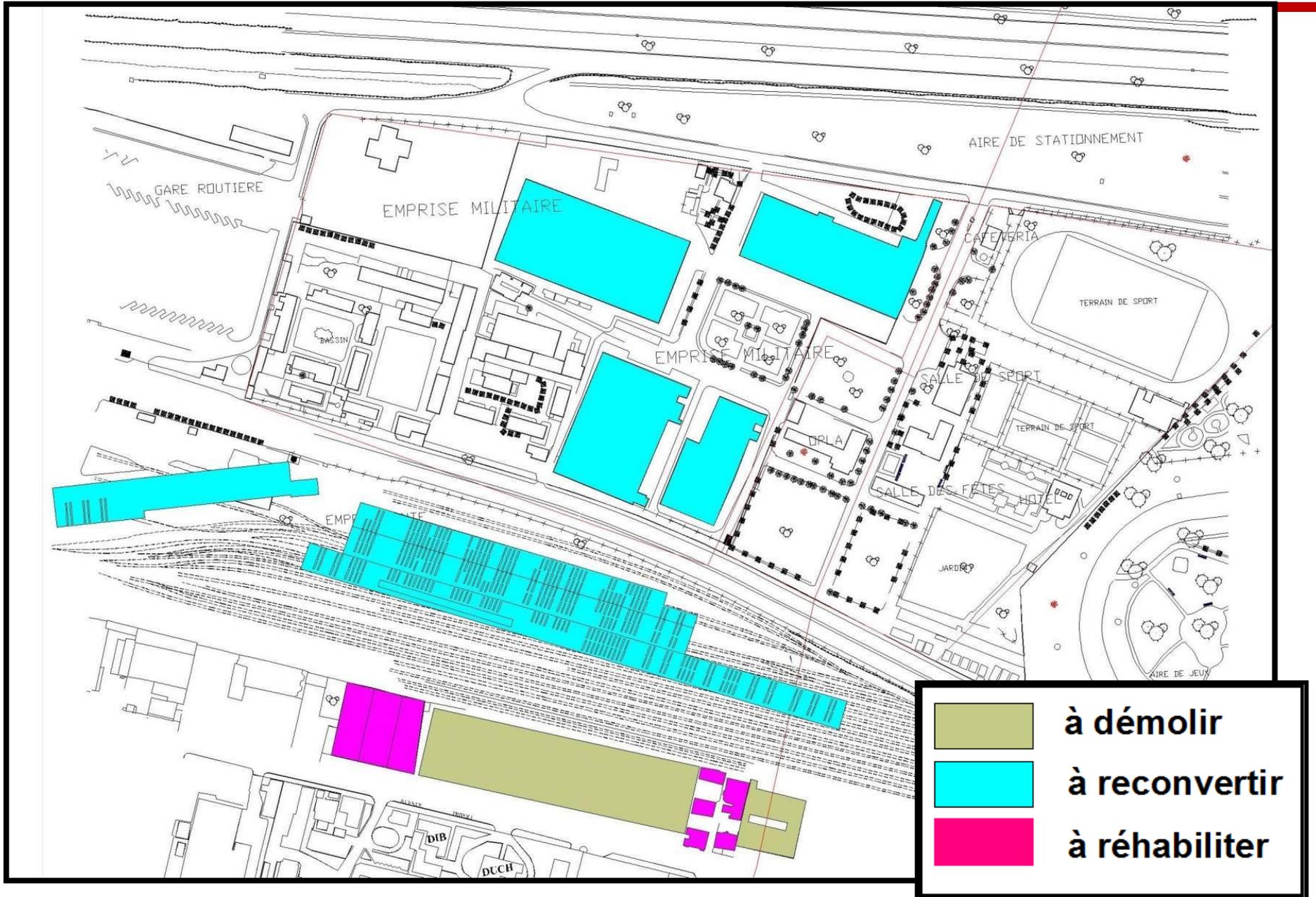


<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=852916&page=11>

(1) <http://www.maghrebemergent.info/actualite/maghrebine/item/35224?tmpl=component&print=1>

(2) http://www.lemaghrebdz.com/?page=detail_actualite&rubrique=Nation&id=59656

Partie3



D/ Les étapes de restructuration de la zone :

1/ Méthode de restructuration :

Pour assurer l'articulation entre les différents quartiers sud de la commune, la baie d'Alger et les zones interrompues par la ligne ferroviaire par l'autoroute de l'Est et par la route nationale n°05, nous avons projeté des axes structurants transversaux qui relieront la rue Tripoli aux différentes polarités citées précédemment. Pour mener à bien notre intervention, nous avons tenté de faire un repérage des passerelles qui constituent de bons révélateurs de discontinuité. Les parcours transversaux se caractérisant par un flux piéton et mécanique dense et par la présence de nodalités linéaires, constituent de bons indicateurs concernant l'aire d'intervention. La présence d'assiettes foncières libres nous facilitera la position des deux extrémités du pont. Nous insistons sur le fait que ces interventions doivent limiter au maximum les démolitions du bâti existant.

1- Le prolongement des parcours centralisants transversaux du sud de la commune jusqu'à la bande de pertinence nord de la rue Tripoli permettra de redéfinir un tissu agrégé qui contribuera à la construction d'un système cohérent.

2- La conception de ponts mécaniques et piétons qui enjamberaient la ligne de chemin de fer à partir de la rue Tripoli et qui aboutiraient aux ports de plaisance, à l'autoroute n°5, au palais des sports et à la gare routière assurera l'articulation entre le nord de la commune et la rue Tripoli. Ces ponts qui attireront le flux permettront de consolider les polarités non confirmées.

3- L'implantation d'édifices de part et d'autre de l'autoroute de l'Est, prochainement reconverti en boulevard, contribuera à rompre le caractère périphérique de cette route qui est à l'origine de la formation d'entités sous forme de structure en poche.

4- L'implantation d'un bâti spécialisé nodal polaire à chaque intersection entre la rue Tripoli et les axes centralisants transversaux consolidera la nouvelle centralité de cette rue.

5- La délocalisation des activités industrielles et militaires, la reconversion de ces entités et la réhabilitation de certaines constructions rehaussera l'attractivité de la commune.

2/ Schéma de structure :

Le 1^e axe : Prolongement de la rue Hassan Bey Mohamed vers le port de la baie d'Alger.

Le 2^e axe : Prolongement de la rue Boudaoud Mohamed vers le pôle de Caroubier (la gare routière).

Le 3^e axe : Prolongement de la rue Saad Fellah (Cote rouge), au second port de la baie d'Alger.

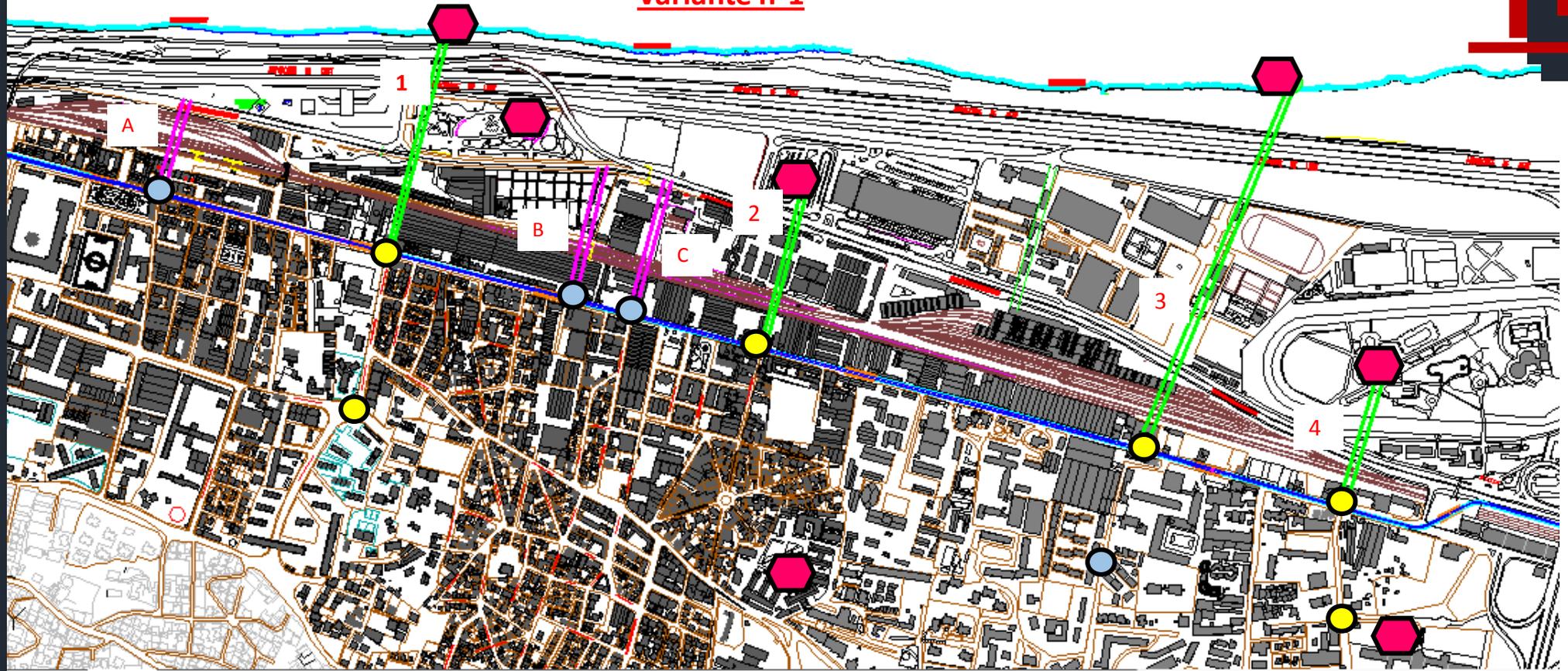
Le 4^e axe : Prolongement de la rue capitaine Azzoug à l'est de l'université du Caroubier, reliant le quartier de l'université au futur pôle sportif.

E/ Processus d'évolution de la proposition urbaine

1/ Méthode :

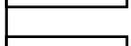
Il s'agira en premier lieu de prolonger les parcours centralisants vers les polarités citées précédemment sans se soucier de l'existant, en précisant leur rôle. En second lieu, il faudra élaborer un état des lieux détaillé en zoomant autour de chaque parcours et en présentant un relevé pour chaque édifice concerné par la projection du futur pont. Pour finir, il faudra relever les différents problèmes engendrés par la conception de ces ponts.

Variante n°1



LEGENDE

-  Nodalité ponctuelle principale
-  Nodalité ponctuelle secondaire
-  Polarité

-  Parcours principal
-  Parcours secondaire

Etat des lieux:

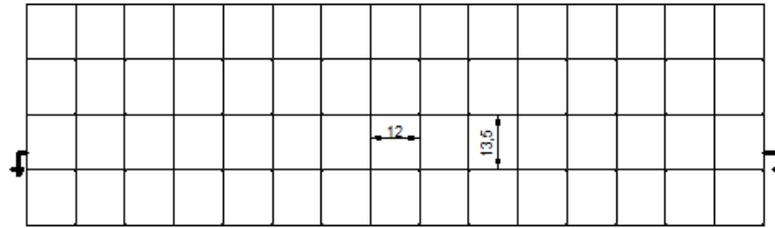
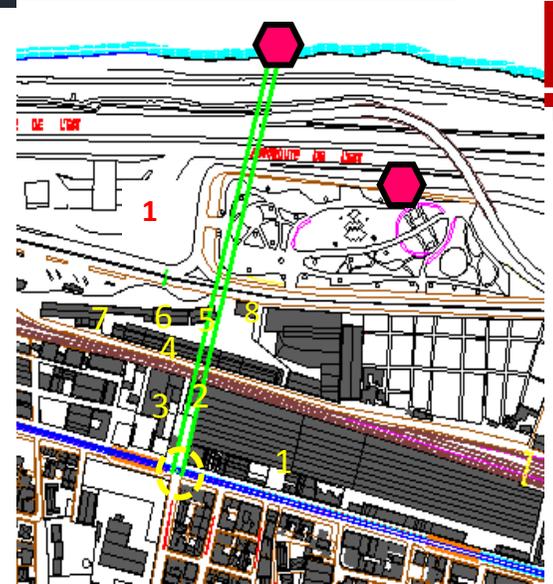
2/Proposition urbaine provisoire (Variante n°1)

a/Parcours centralisants transversaux principaux:

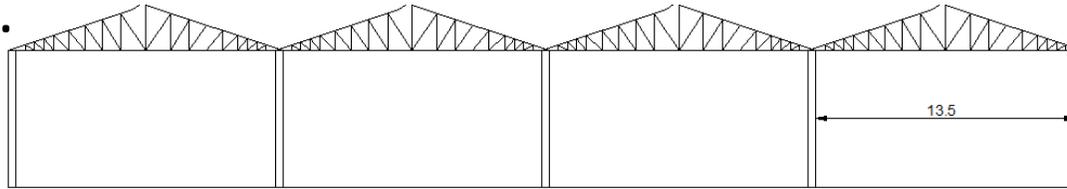
• Rôle du pont (1):

Ce pont a pour objectif la liaison entre le parcours structurant transversal Hassan Bey Mohamed et le port de plaisance.

• Etat des lieux autour du pont:

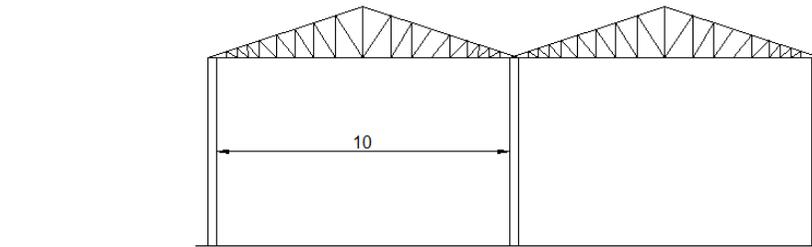


PLAN RDC

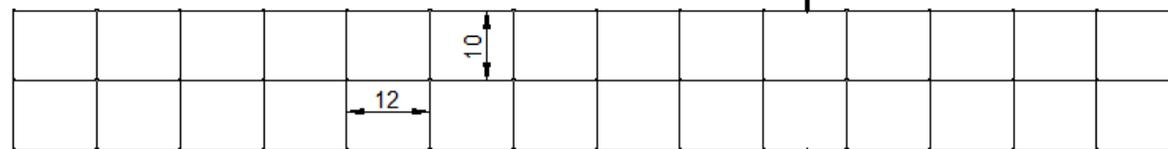


COUPE

Plan et coupe de l'usine bâti métal

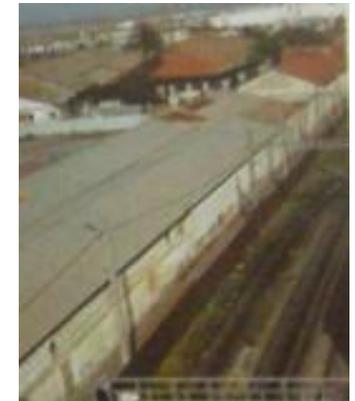


COUPE



PLAN RDC

Plan et coupe édifice N: 04:



Edifice n°4

Source : groupe2013

1- L'usine bâti métal : Source : groupe



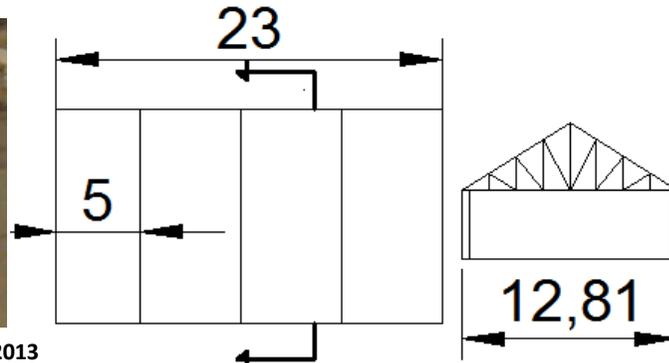
2.Maison Source : groupe



3- La mosquée: Source : groupe



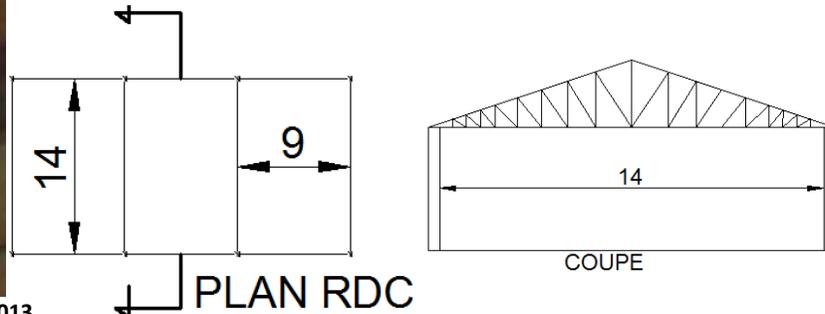
Edifice n°5 Source : groupe 2013



Plan et coupe édifice N: 05



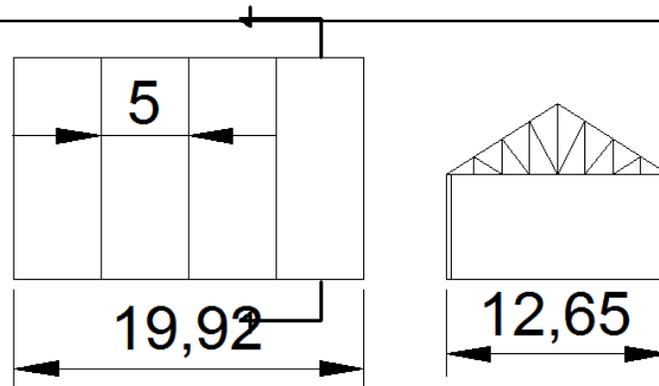
Edifice n°6 Source : groupe 2013



Plan et coupe édifice N: 06



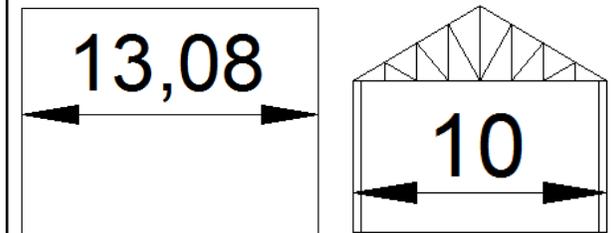
Edifice n°7 Source : groupe 2013



Plan et coupe édifice N: 07



Edifice n°8 Source : groupe 2013



Plan et coupe édifice N: 08

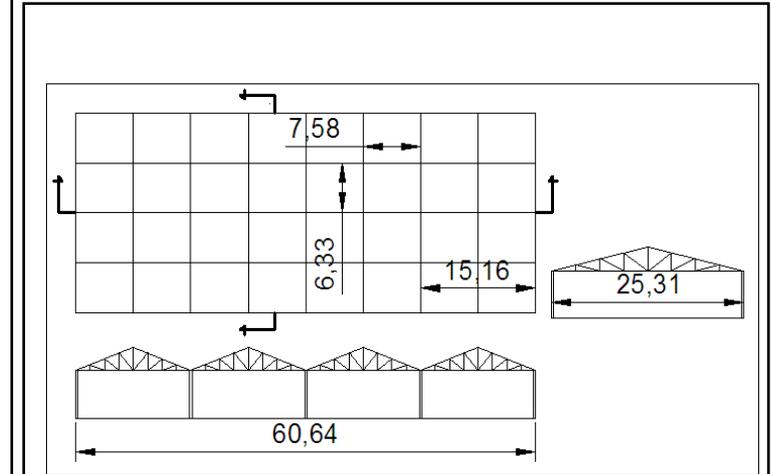
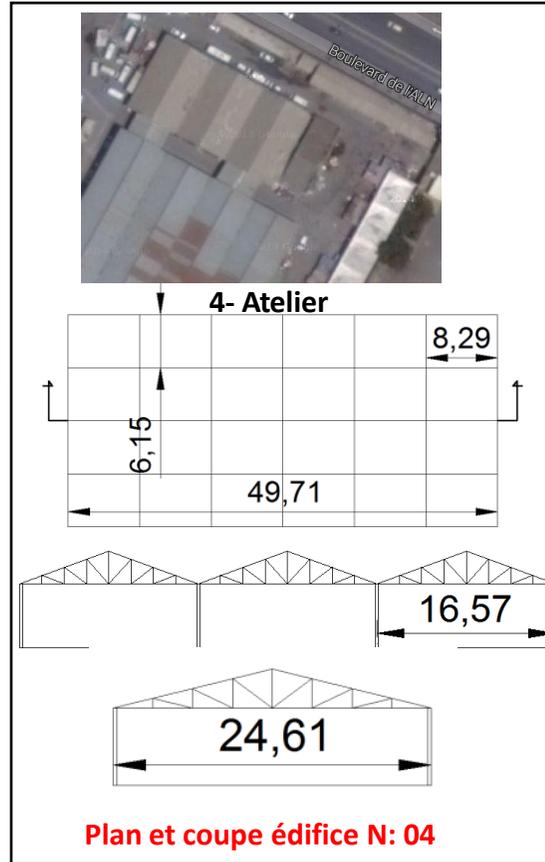
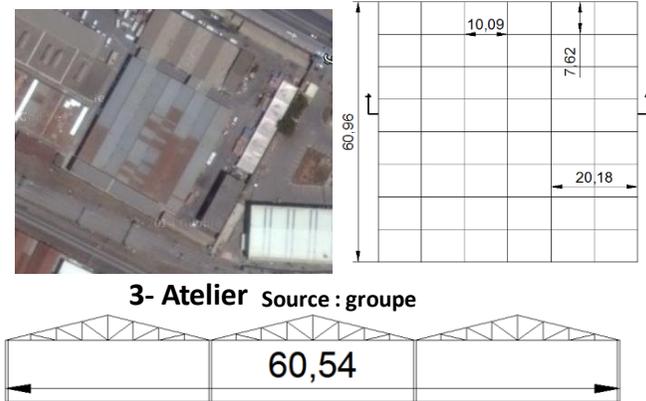
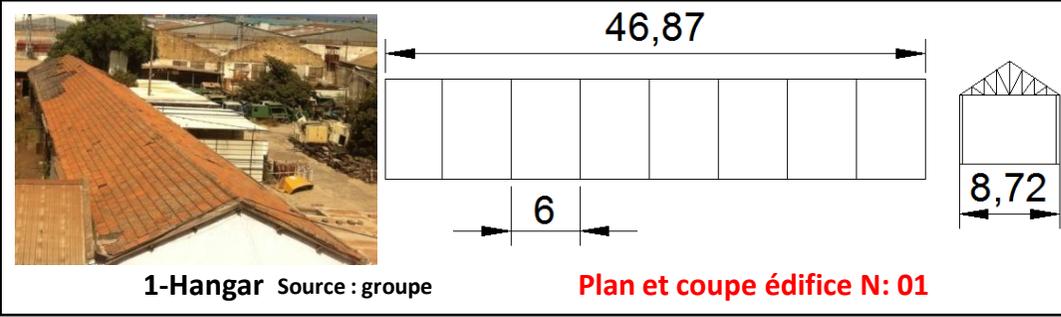
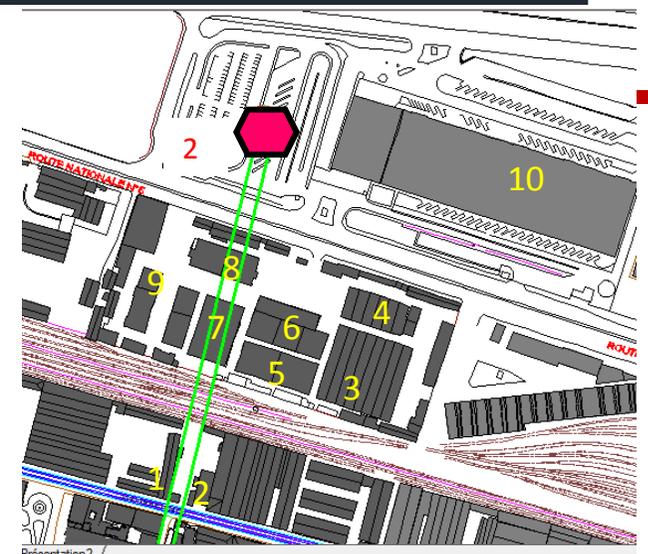
• **Problèmes relevés :**

1. Ce pont survole une ancienne aire de détente actuellement en cours de reconversion en karting.
2. Le raccordement entre la rue Mohamed Hassan Bey et le port de plaisance entrainera la destruction d'une maison sur la rue Tripoli.
3. L'implantation de ce pont mécanique à proximité de la mosquée et des habitations constituera une source de nuisance et de gêne pour les citadins.

• **Rôle du pont (2):**

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Douba Mohamed avec le pole de la gare routière.

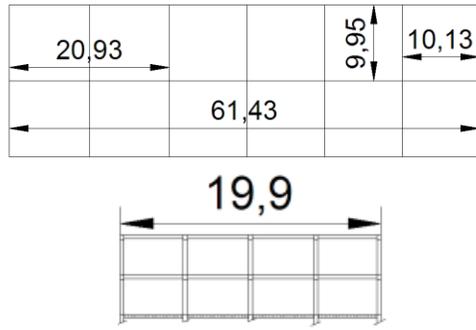
• **Etat des lieux autour du pont:**



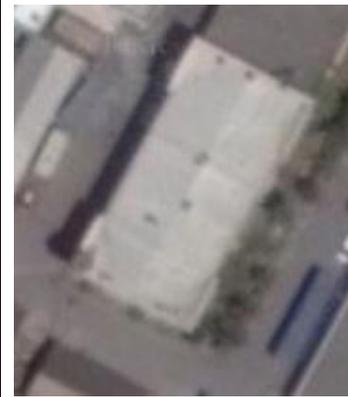
5- Atelier Source : groupe



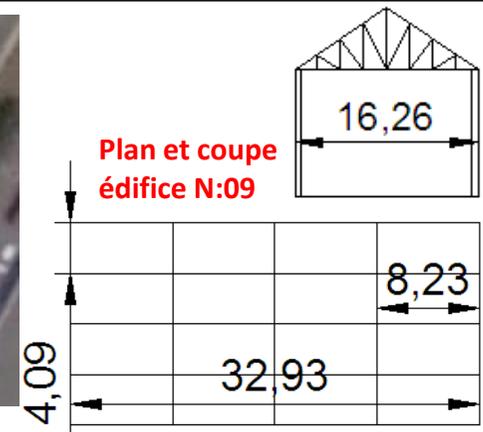
6- immeuble Google Earth



Plan et coupe édifice N: 06



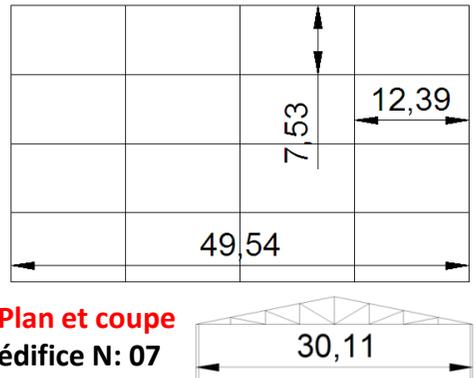
Google Earth 9-Atelier



Plan et coupe édifice N:09



Google Earth



Plan et coupe édifice N: 07



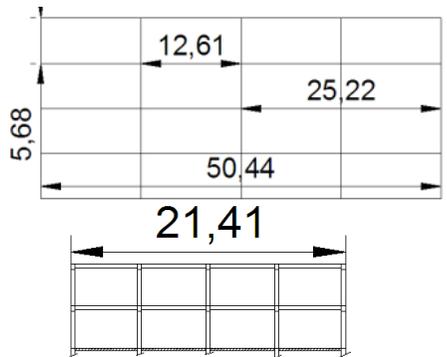
10- La gare routière Source : groupe



Structure métallique



8-Atelier Google Earth



Plan et coupe édifice N:08

• **Problèmes relevés:**

1. Le raccordement de la rue Boudaoud Mohamed à la gare routière engendrera la destruction d'un hangar sur la rue Tripoli.
2. La liaison entre le pont mécanique et la gare routière ne pourra être assuré qu'après qu'une restructuration de la station de desserte sera opérée.
- 3- Le pont survole une zone militaire.

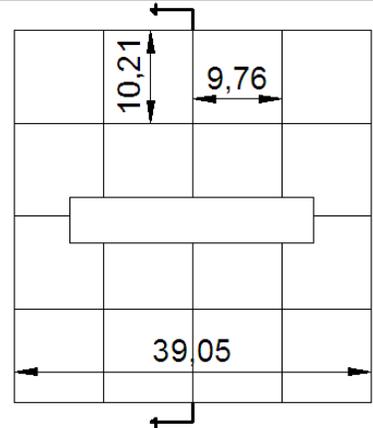
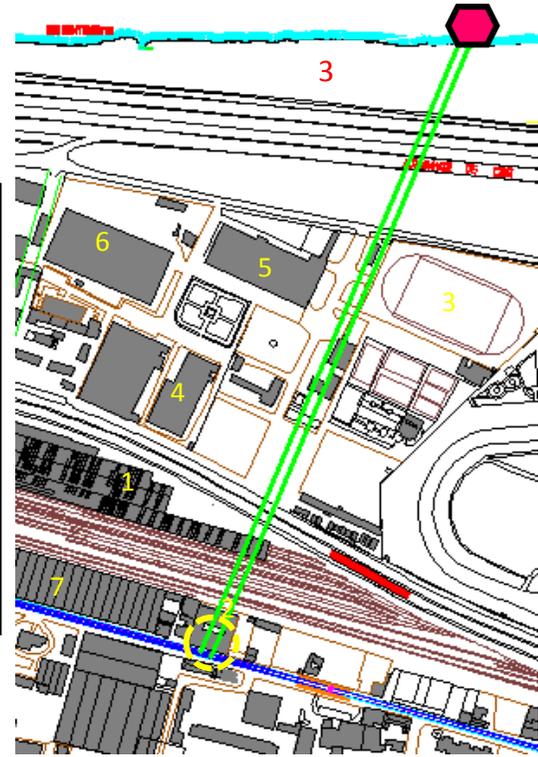
Rôle du pont (3)

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal rue Saad Fellah (Cote rouge) au second port de plaisance.

Etat des lieux autour du pont:



1- Atelier de maintenance de remisage et nettoyage des rames automotrices électriques: EX: Gare de triage. Source : groupe.



2- Société nationale de canalisation

Source : groupe.

40,84



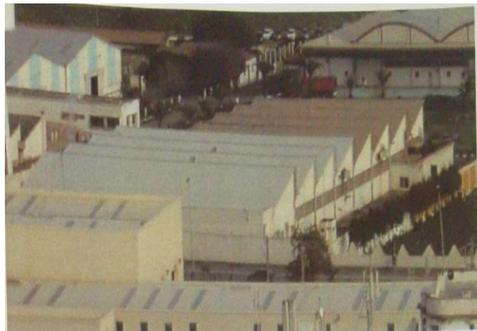
Plan et coupe édifice N: 02



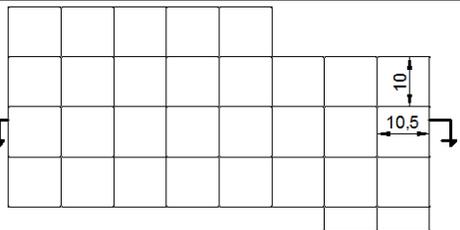
Programme:

- Deux hôtels
- Deux salle des fêtes
- La médecine de travail
- Terrains de sport (Foot, basket Ball, volley Ball)
- Salle de musculation
- Centre équestre

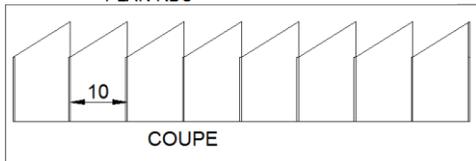
3- L'office des parcs des sports et loisir (OPLA), EX: DNCI (construction du génie militaire):



4-Hangar de fabrication des chaussures pour l'armée
Source : groupe2013



PLAN RDC

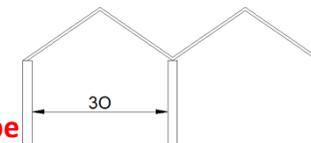
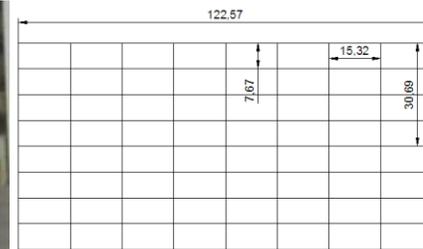


COUPE

Plan et coupe édifice N: 04



6-Hangar de fabrication des chaussures pour l'armée
Source : groupe2013

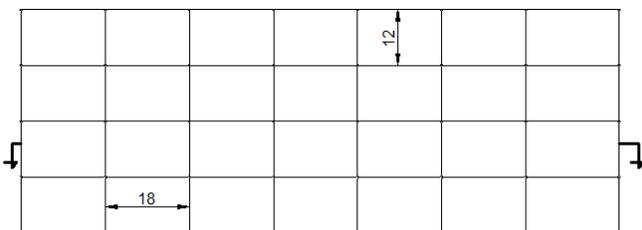


COUPE

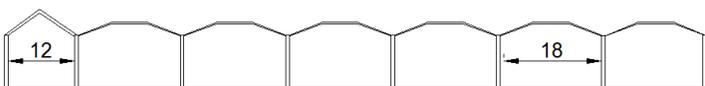
Plan et coupe édifice N: 06



5-Hangar de fabrication de vêtements Source : groupe2013



PLAN RDC

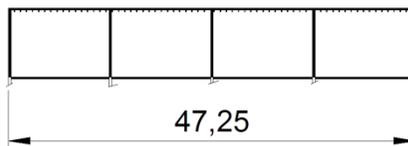


COUPE

Plan et coupe édifice N: 05



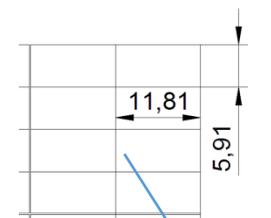
7- Manufacture de tabac



47,25



Source : groupe



11,81

5,91

Plan et coupe édifice N: 07

• Problèmes relevés:

1. La liaison entre la rue Saad Fellah et le port de plaisance engendrera la destruction de la société nationale de canalisation sur la rue Tripoli.
2. Le pont survole l'actuel atelier de maintenance (ex : gare de triage).

- **Rôle du pont (4):**

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal rue Saad Fellah (Cote rouge) à l'hippodrome du Caroubier.

- **Etat des lieux autour du pont:**



Source : groupe.



2- Centre de livraison
**BAVARIA MOTORS
ALGERIE:**



3- Hangar de vente
matériaux de
construction .



4- salle de sport.
Source : groupe.



Source : groupe. 5- l'hippodrome

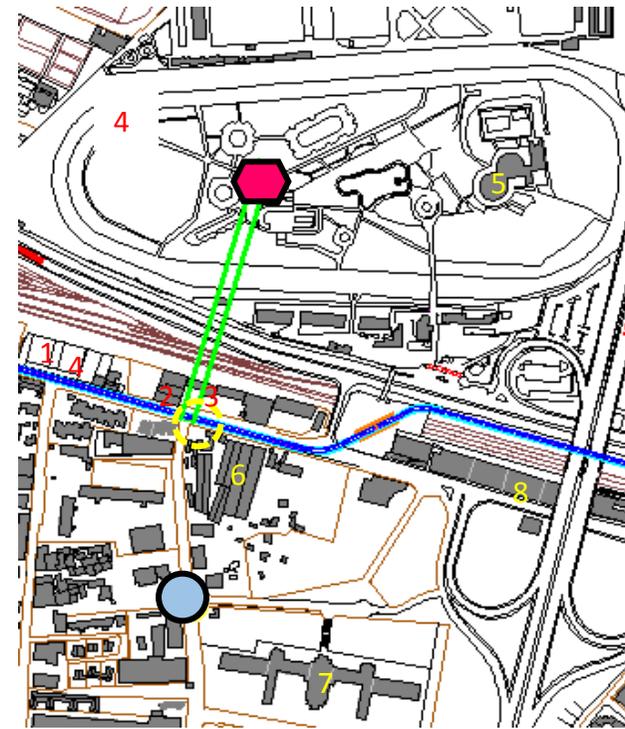
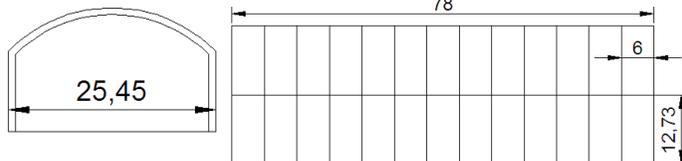


Source : groupe. 6-hangar



7- l'université des sciences
sociales (Caroubier):

Source : groupe



8- La gare ferroviaire de Caroubier Source : groupe.

- **Problèmes relevés:**

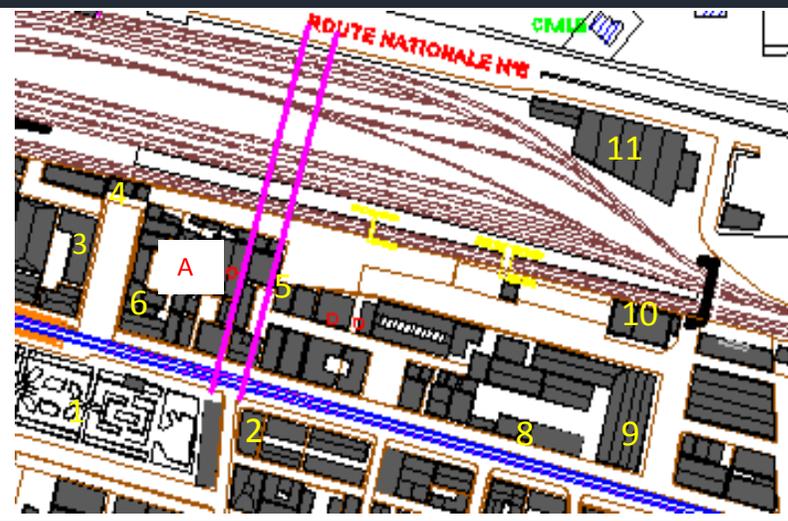
La liaison entre le parcours Saad Fellah et l'hippodrome engendrera la destruction sur la rue Tripoli du hangar de vente des matériaux de construction.

b/Parcours centralisant transversaux secondaires:

• Rôle du pont (A)

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Mouloud Belhouchat et la route nationale n°5.

• Etat des lieux autour du pont:



1.jardin Source : groupe



2-Annexe Banque CPA : source : groupe



3.Maison ouvrière : Source : groupe



4.Maisons individuelles : Source : groupe



5.Immeuble : Source : groupe



7.Immeuble Source : groupe



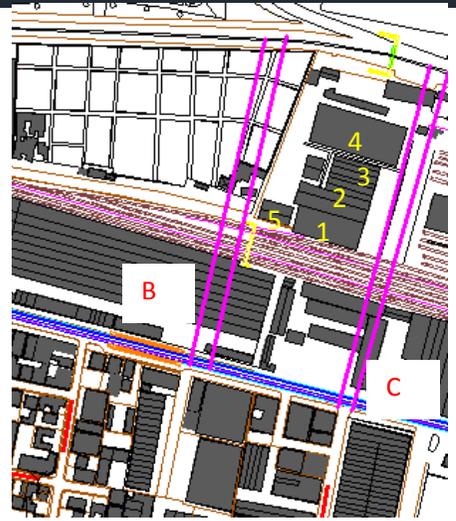
6- Maisons individuelles : Source : groupe

• Problèmes relevés:
Le raccordement entre la rue Belhouchat et la route nationale occasionnera la démolition d'un tissu de base formés de maisons ouvrières ainsi que la destruction de quelques lignes de chemin de fer

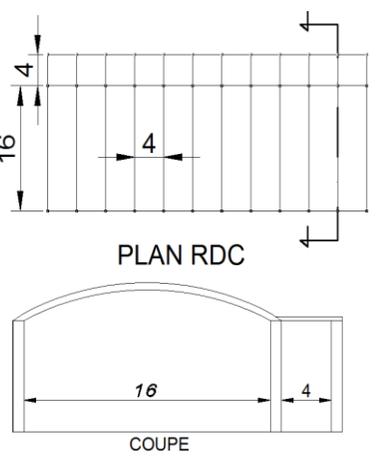
Rôle du pont (B) et (C)

Ces ponts visent à relier les parcours structurants transversaux Hamoumene Boussad (B) et Boudaoud Mohamed (C) à la route nationale n°5.

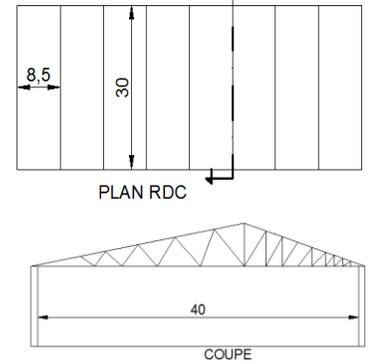
Etat des lieux autour du pont:



1-Les anciens ateliers SNTF.



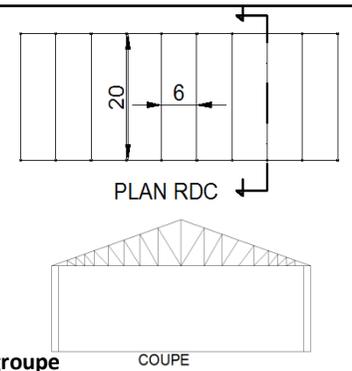
4.Nouveaux ateliers SNTF
Source : groupe



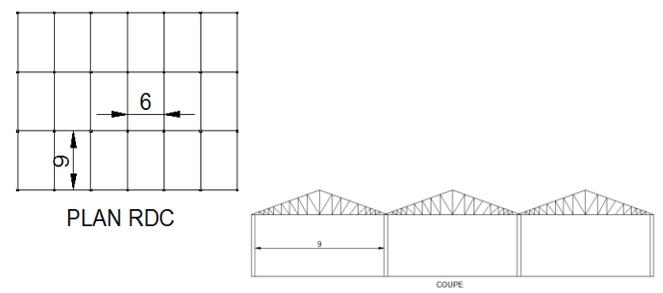
5.Direction SNTF Source : groupe



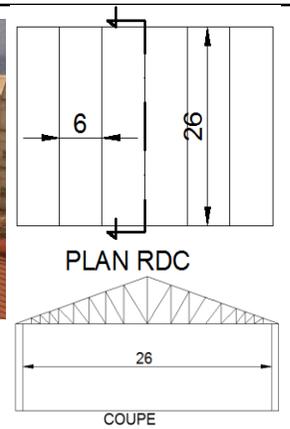
2.Ancien atelier SNTF Source : groupe



Source : groupe2012

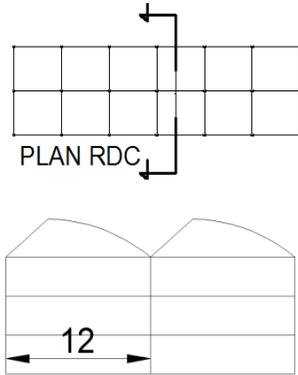


6.Ateliers SNTE Source : groupe

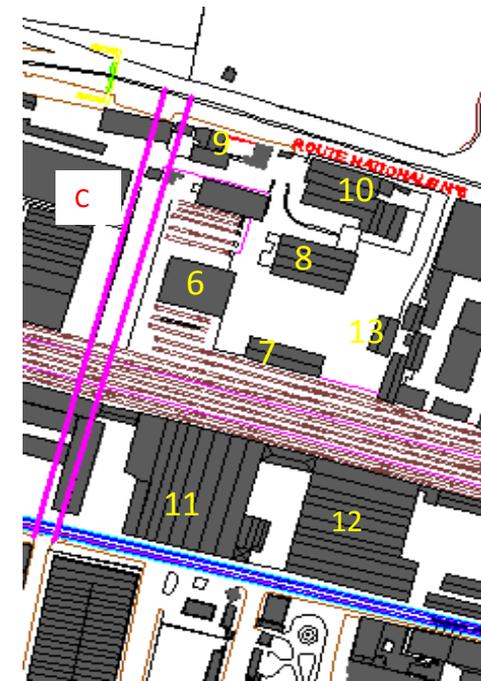




7. hangar abandonné
Source : groupe



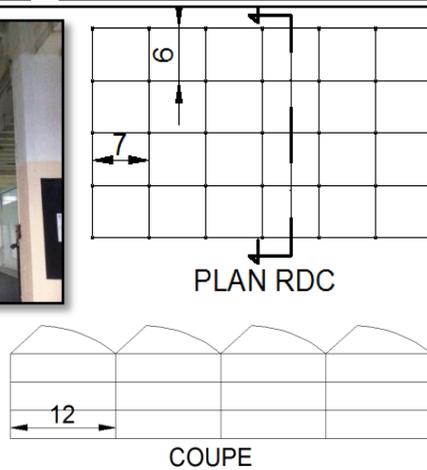
9- maisons isolés (R+1): Source : groupe



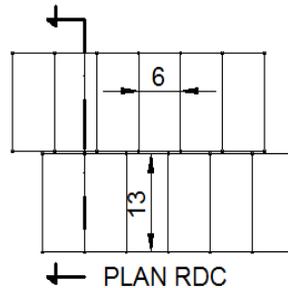
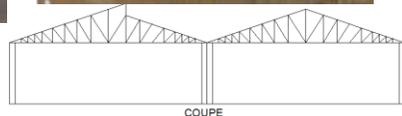
8- Direction de provisionnement (restau-rail):



Structure
Source : groupe



10- Atelier service
Source : groupe

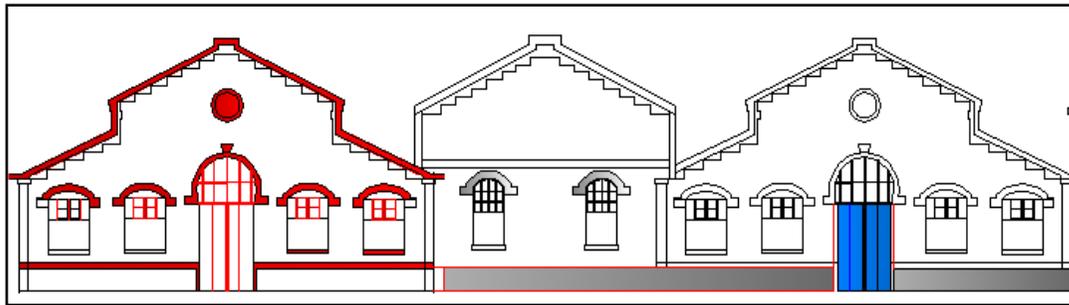
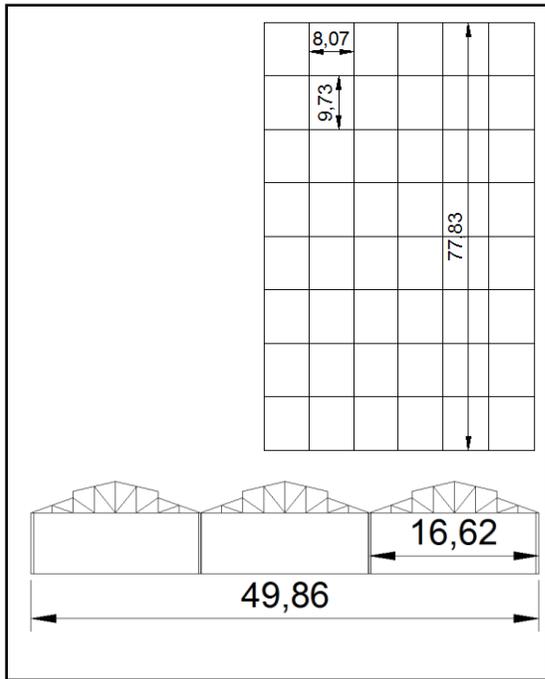


• **Problèmes relevés (pont B):**

- 1-Le raccordement du parcours Hamoumene Bousad à l'autoroute de l'Est engendrera la destruction de l'usine Batimétal de la rue Tripoli.
- 2-Le pont survole le cimetière.

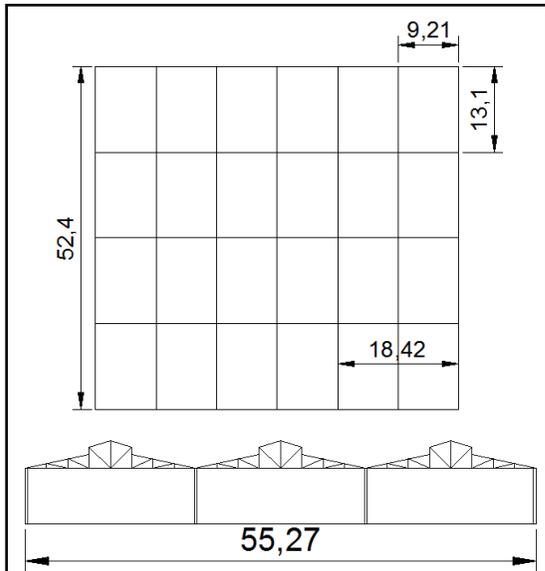
• **Problèmes relevés (pont C):**

- 1-Le raccordement du parcours Boudaoud Mohamed à l'autoroute de l'Est engendrera la destruction d'un hangar sur la rue Tripoli ainsi que de maisons ouvrières en état de friche, alignées sur la route N: 05.



11- Hangars : fabrication d'extincteur Source : groupe

Charpente métallique

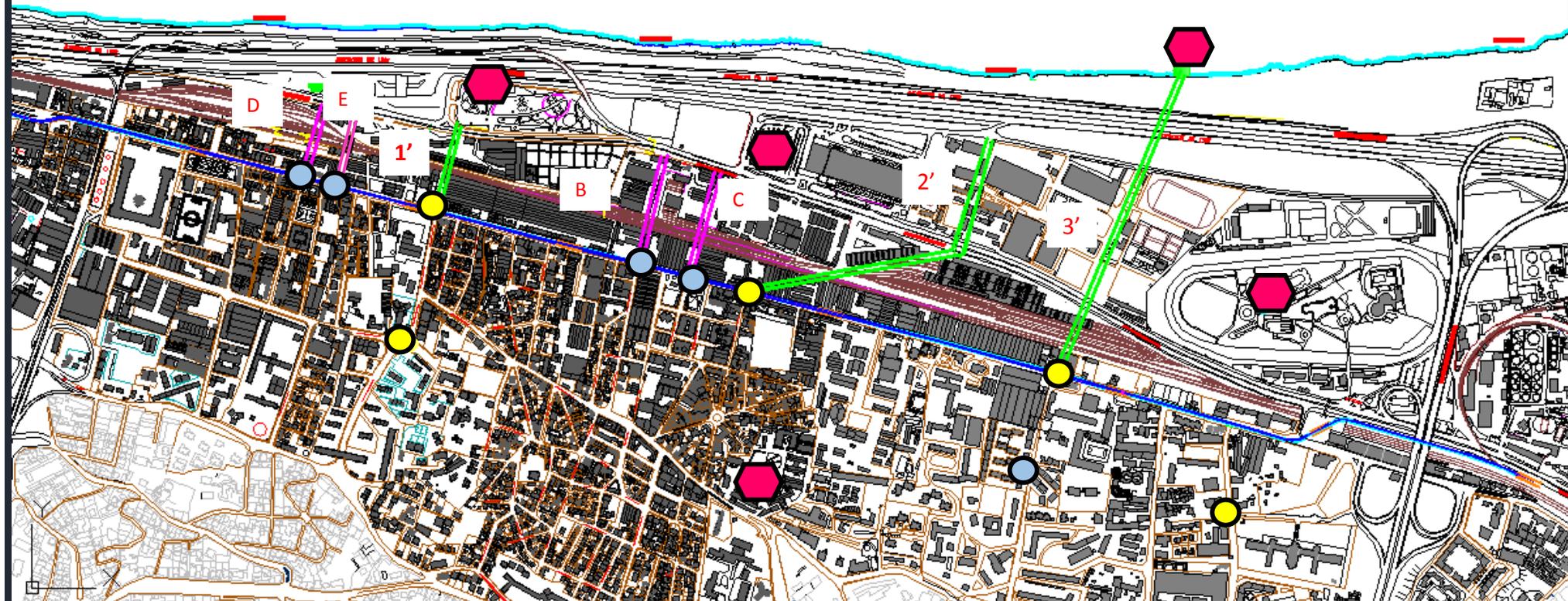


Charpente métallique

12- Hangars : Usine RECTA (Hydraulique)

Source : groupe

Variante n°2



LEGENDE

-  Nodalité ponctuelle principale
-  Nodalité ponctuelle secondaire
-  Polarité

 Parcours principal

 Parcours secondaire

a/Parcours centralisants transversaux principaux:

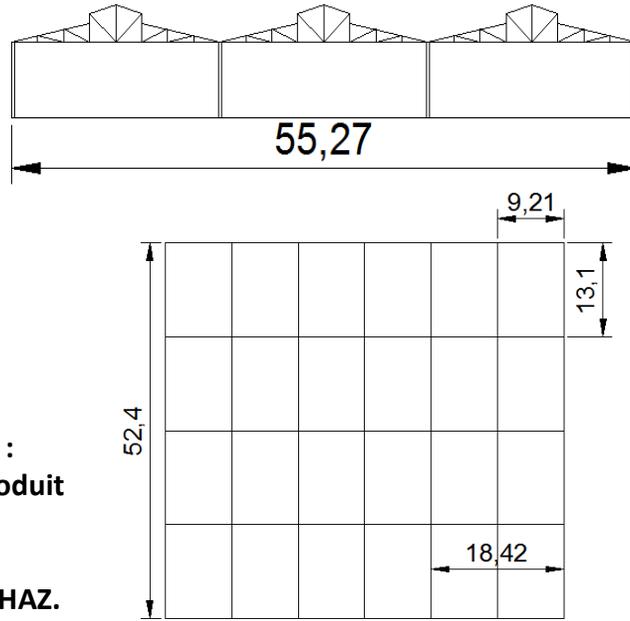
• Rôle du pont (2'):

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Douba Mohamed à l'autoroute de l'Est.

• Etat des lieux autour du pont:



1. Hangars industriels Cosmipar :
1- entreprise nationale de produit métalliques
2- centre pneumatique
3- centre de conversion SIRGHAZ.



6 .Hangar concessionnaire automobile Source : groupe.



7. Vue l'usine Recta Source : groupe.



Edifice n°5 Source : groupe

• Rôle du pont(3')

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Mohamed Hassen Bey à l'autoroute de l'Est.

• Etat des lieux autour du pont:

Problèmes relevés (Pont (2')):

- 1- La liaison de la rue Douba Mohamed et la zone Est de la gare routière engendrera la destruction d'un hangar de concessionnaire Peugeot et d'une usine « Recta ».
- 2- Ce pont occasionnera la destruction de quelques édifices du côté de la caserne.
- 3- Le pont survole la zone de la caserne.

Problèmes relevés (Pont (3')):

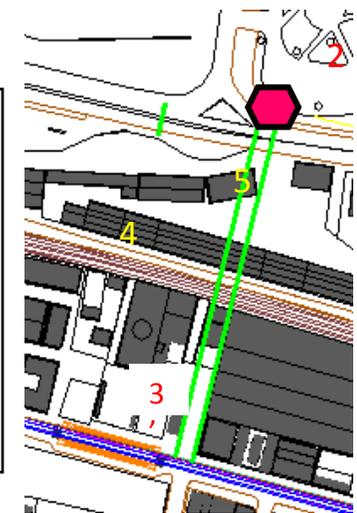
- 1- Le raccordement entre la rue Saad Fellah et l'ancienne aire de détente entrainera la destruction d'une maison sur la rue Tripoli.
- 2- Ce pont engendrera la destruction d'un hangar sur la route nationale n°5.



2. Ancienne aire de détente Source : groupe



Edifice n°4 Source : groupe 2013



b/Parcours centralisant transversaux secondaires:

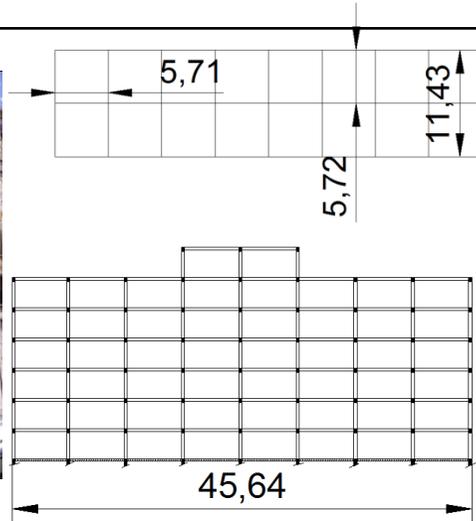
• Rôle du pont (D)

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Bensamra . A et la route nationale n°5.

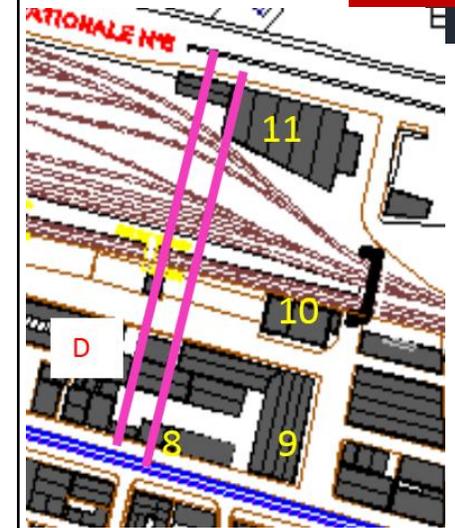
• Etat des lieux autour du pont:



8- La minoterie Narbonne : Source : groupe



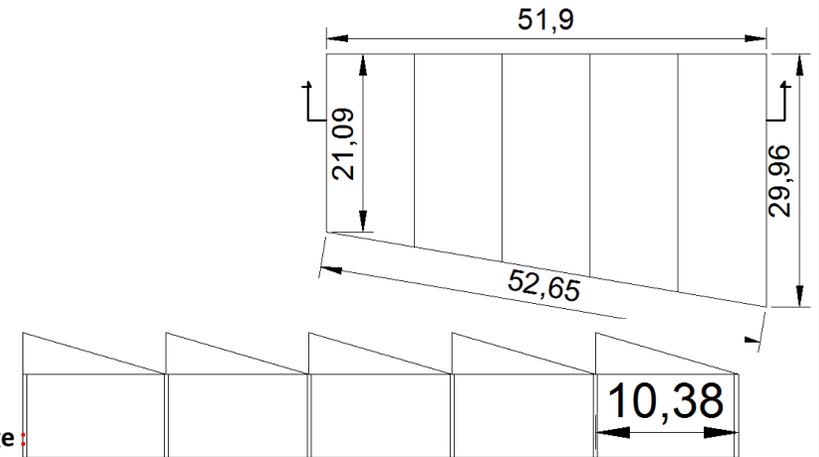
9 - Hangar :



10- La gare ferroviaire : Source : groupe



11- hangar pièce de rechange : Source : groupe



• Problèmes relevés:

Le raccordement du parcours Bensamra à l'autoroute nationale n°5 engendrera la destruction de quelques maisons en ligne sur la rue Tripoli et du hangar de pièce de rechange sur l'autoroute n°5.

b/Parcours centralisant transversaux secondaires:

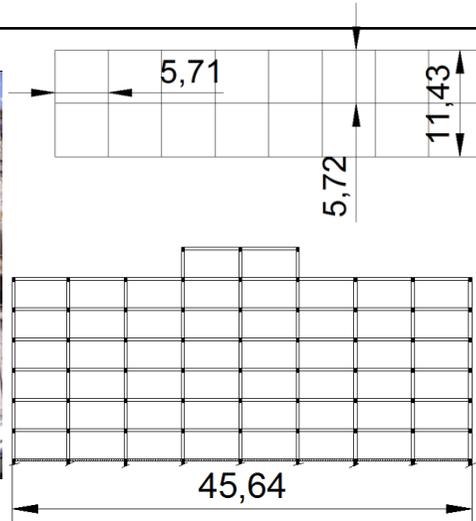
• Rôle du pont (D)

Ce pont vise à relier le parcours structurant transversal Bensamra . A et la route nationale n°5.

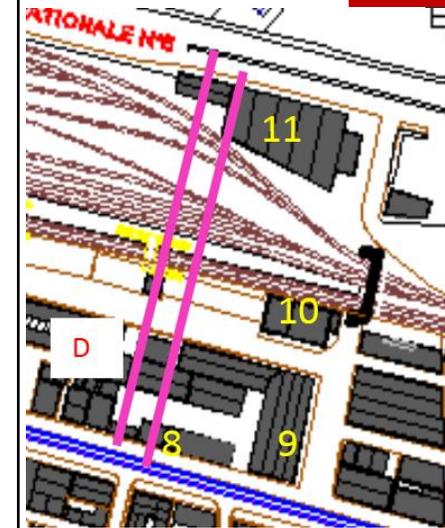
• Etat des lieux autour du pont:



8- La minoterie Narbonne : Source : groupe



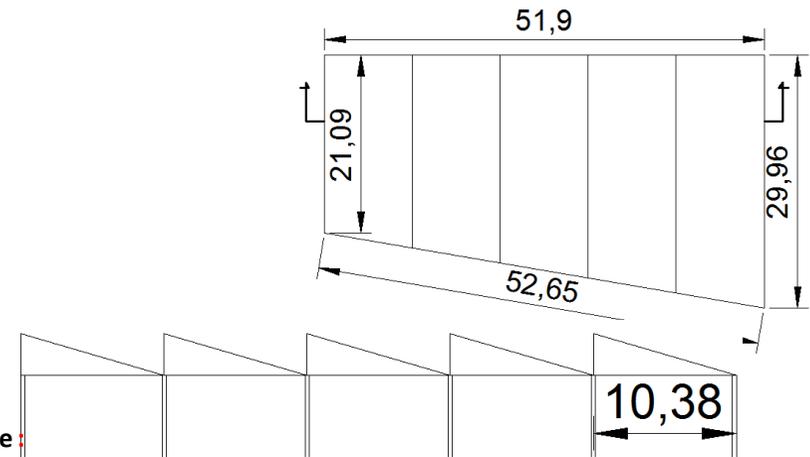
9 - Hangar :



10- La gare ferroviaire : Source : groupe



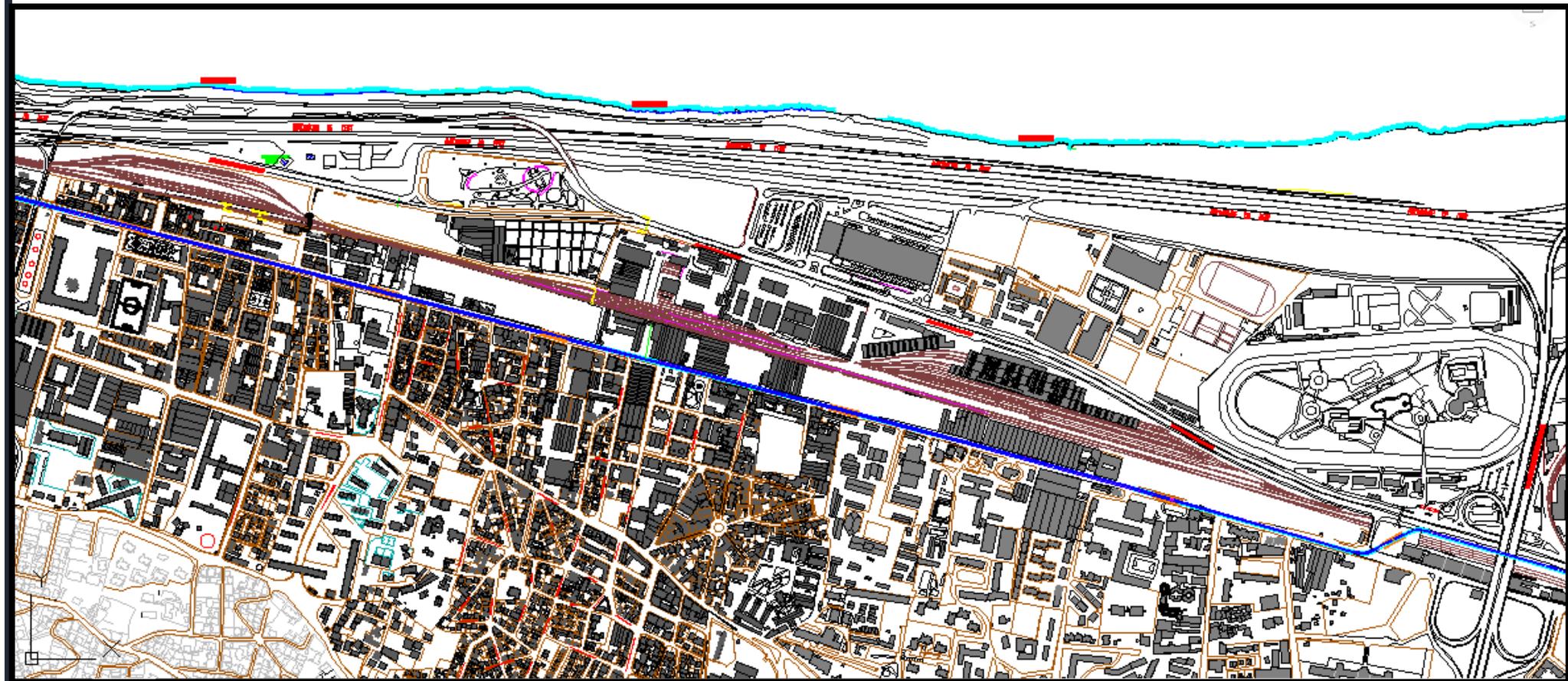
11- hangar pièce de rechange : Source : groupe



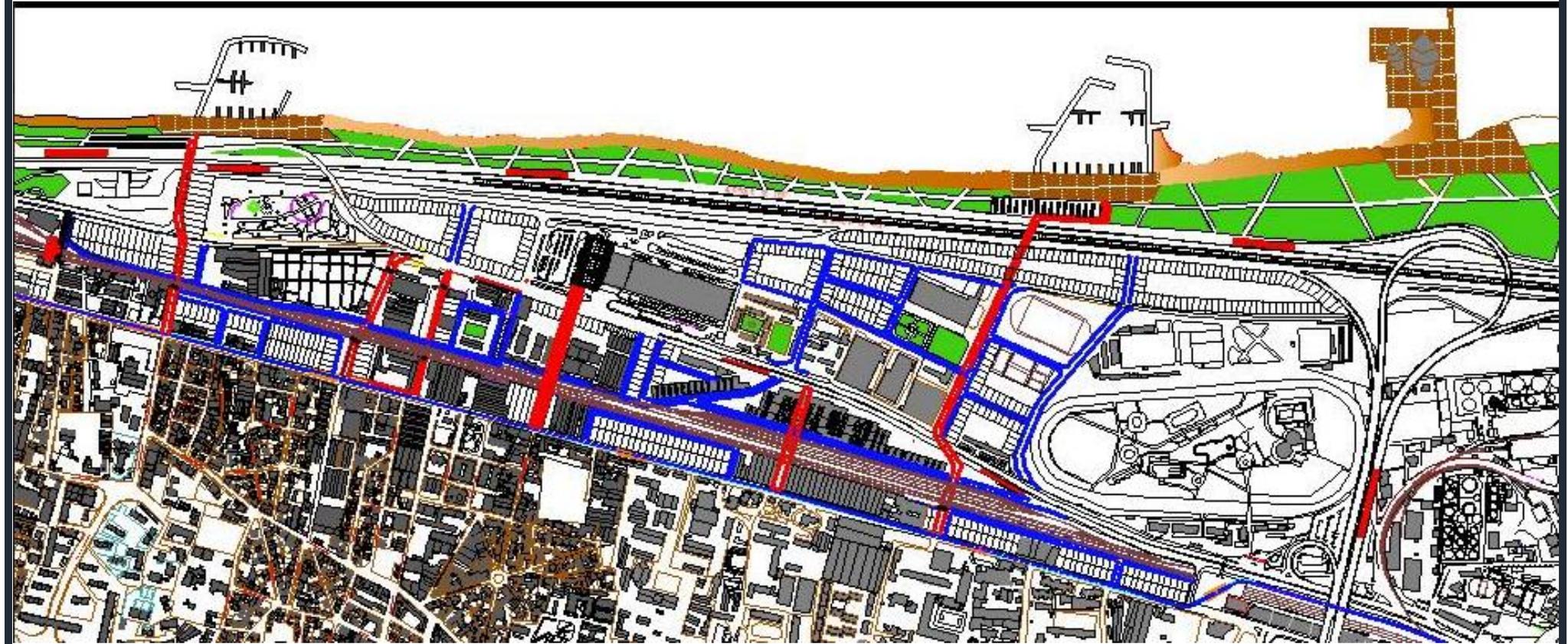
• Problèmes relevés:

Le raccordement du parcours Bensamra à l'autoroute nationale n°5 engendrera la destruction de quelques maisons en ligne sur la rue Tripoli et du hangar de pièce de rechange sur l'autoroute n°5.

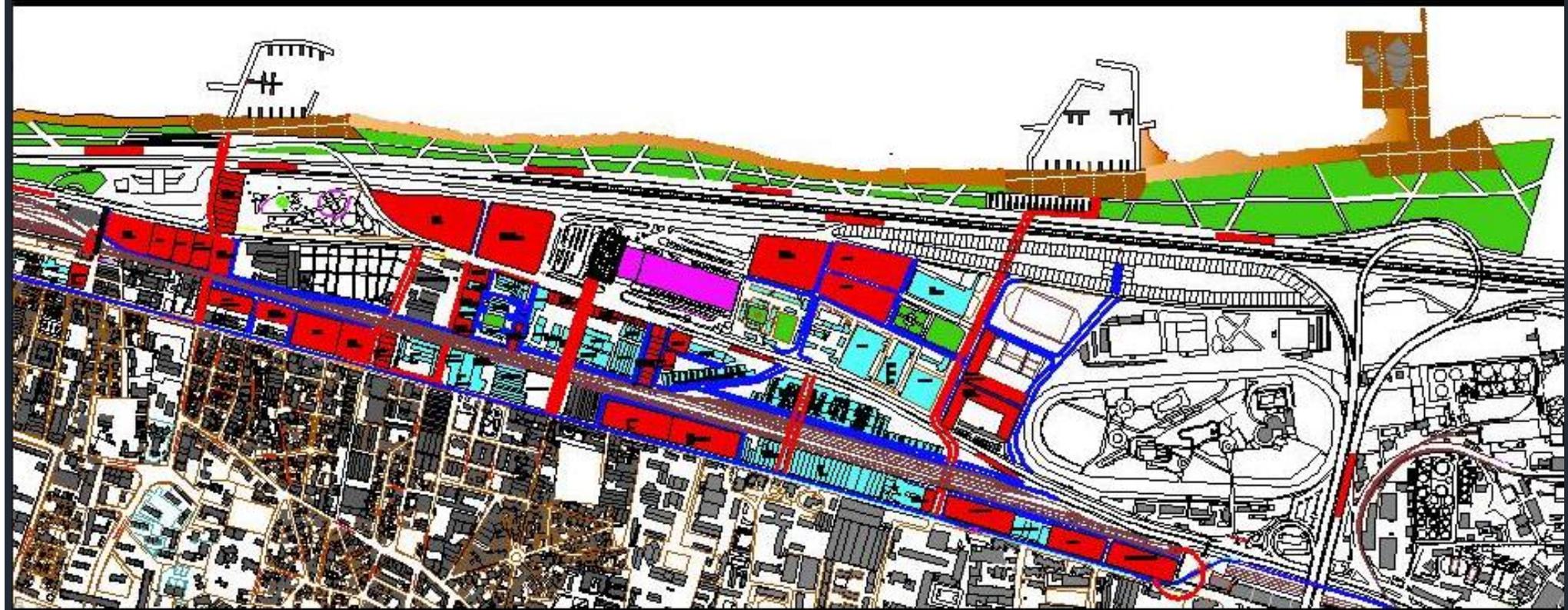
ÉTAT DES LIEUX EPURES



PROPOSITION URBAINE



EQUIPEMENTS PROJETES



- Passerelles
- Ponts
- Parcours mécaniques

4/Proposition urbaine finale :

Nous avons finalement sélectionné les ponts qui contribuaient à la fois à la continuité du tissu et qui engendraient le moins de destructions possible. Pour adapter les solutions sur le contexte urbain en prenant en considération toutes les composantes, nous avons dû concevoir des ponts en baïonnette. Pour finir, nous avons projeté dans les ilots démolis, un nouveau tissu dans lequel nous avons programmé la conception d'équipements diversifiés.

Conclusion

La restructuration de certains quartiers de la commune par le biais de ponts urbains et piétons contribua à assurer le raccordement entre les différents compartiments de l'organisme .Parallèlement à cela, les opérations de régénération urbaines, qui conjuguent (restauration, réhabilitation et reconversion) constituent de bonnes alternatives aux démolitions des tissus anciens car elles ont le mérite de répondre aux exigences de gestion économe de l'espace et de s'inscrire dans le cadre du développement durable. De surcroit, elles concourent au désenclavement des quartiers en difficulté et à l'amélioration de la qualité de vie du citoyen. Ce recyclage urbain garantit la réappropriation d'entités industrielles et militaires en état de friche et leur revitalisation en leur offrant une seconde fonction. Par ailleurs, l'aménagement de la baie d'Alger et son raccordement à la commune permet de rétablir le lien atrophié entre Hussein Dey et la mer. À présent que les problèmes de discontinuité ont été réglés, nous pouvons passer à la conception du projet.

Analyse thématique

A. Présentation du thème gare :

1. Choix du thème :

La création d'une gare multimodale suspendue permettra la liaison entre les quartiers d'Hussein Dey et la baie d'Alger en assurant une meilleure articulation des transports collectifs et individuels.

La présence de cet équipement incitera les usagers à utiliser les transports en commun ce qui aidera à désengorger le quartier qui souffre de problèmes de circulation et de pollution. Par ailleurs, le développement de circulations douces constituera une démarche positive en faveur du développement durable.

2. Qu'est-ce qu'une gare ?

a/rôle

La gare qui est une super structure à l'intérieure de laquelle transitent des marchandises où des voyageurs dont la principale fonction est de garantir la qualité du service de déplacement mais elle doit aussi, en tant qu'espace de la ville, être un espace public au service du public. Ceci suppose, la création d'un espace harmonieux de passage, de rencontre et de découverte.



La sablette d'Alger

<http://www.radioalgerie.dz/fr/reportages/37020-amenagement-de-la-baie-dalger-la-promenade-des-sablettes-sera-receptionnee-lete-prochain>



Boutique de la gare du nord

<http://www.lesbonsplansdenaima.fr/archive/2012/03/14/hema-gare-du-nord.html>



Baie d'Alger

<http://blog.lefigaro.fr/algerie/2013/04/alger-2030-les-projets-qui-transformeront-la-ville.html>



GARE DE LYON

http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN049_Gares.pdf

b/commerces et services

C'est un équipement où les usagers peuvent trouver des commerces et des animations susceptibles de les satisfaire comme par exemple, des espaces culturels, de restaurations, des bureaux, des boutiques de presse, de fleurs, des hôtel etc. (1)

c/Gestion

Pour pérenniser de telles initiatives, il conviendrait de doter la gare d'une gestion cohérente :

- En assurant un service de qualité et continu aux voyageurs.
- En favorisant la progression de la mobilité durable
- En coordonnant l'utilisation de la plateforme par plusieurs transporteurs ferroviaires.
- En gérant les flux de voyageurs. »2

1.SONNTAG, Alexandra. «DE LA GARE AU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL :.» Juin 2010.p 33.

2KELLER F. (2009) *La gare contemporaine*. Sénat. Rapport à M. le Premier Ministre. p 113-114.

3. Aperçu historique de la gare multimodale a/Première industrialisation

Une gare, c'est avant L'Âge du chemin de fer, l'endroit élargi d'un fleuve où les bateaux peuvent se garer.

Les gares ferroviaires sont nées en Angleterre de la première industrialisation, celle de la vapeur et du fer. »(1) Elles sont pour le peintre russe Casimir Malevitch, « les volcans de la ville ». Les premières naissent dès 1830 sous le nom de Débarcadères et sont dotés de quais. Ces premiers bâtiments sont modestes souvent en bois, et n'ont guère laissé de trace. Ce nouveau moyen révolutionne la communication et l'industrie. Le chemin de fer est à l'origine une affaire d'ingénieur dont le principal souci était la fonctionnalité (faire arriver et repartir le train, évacuer la fumée, accueillir les voyageurs, les abriter... etc.). Pour résoudre ce problème, ils ont innové et créé des morphologies différentes pour des gares de passage et de tête de ligne. Pourtant les architectes ont eu leur mot à dire. C'est pourquoi, ce nouvel objet architectural qu'est la gare aura un aspect hybride, mêlant les interventions des ingénieurs et des architectes



gare du Pecq <http://www.histoire-vesinet.org/trois-gares.htm>

En 1842, le chemin de fer gagne vite des territoires. Dès 1850, les trains roulent à 40 km/heure et la vitesse ne cesse de progresser. Ce développement rapide s'accompagne de la réalisation de nouvelles gares qui symbolisent la révolution industrielle. A cette époque, les gares deviennent des édifices majestueux caractérisés par des rosaces de verre et de fer, par des porches monumentaux, par des escaliers dignes de grands palais, par des pavillons néoclassiques et par des statues à l'exemple de la gare de l'est. Mais après la seconde guerre mondiale, ce moyen de transport, blessé par les bombardements, se trouve menacé par l'automobile » outil de l'individualisme triomphant » et par l'avion, infiniment plus rapide.

Les trente glorieuses, période faste des années 1945 à 1978, nous semble être fatales aux rails lorsque survient la crise de l'énergie et avec elle une prise de conscience écologique : le moteur à essence est accusé de gaspiller les ressources naturelles.

b/la deuxième industrialisation

Aussi, pour tenter de remédier à ce mal grandissant, la SNCF proposera, en 1970, une nouvelle politique du voyage fondée sur le confort du passager à qui est offerte une nouvelle gamme de train : le Corail. Le chemin de fer n'a donc pas manqué la deuxième industrialisation, celle de l'électricité après 1900 même s'il a mis du temps pour s'adapter à cette nouvelle source d'énergie. Les gares, à leur tour, sont emportées par cette volonté de séduction. Les salles d'attente sont rénovées et dotées de nouveaux mobiliers plus design, la couleur est de mise sur tous les éléments de l'espace central, souvent pour la noblesse architecturale du bâtiment originel en concevant de nouveaux ouvrages d'arts profilés pour les grandes vitesses.



Gare de l'est

Aussi, des raccourcis sont créés pour de nouvelles destinations, des ponts, des viaducs sont érigés, des tunnels percés. Le TGV facilite le déplacement des populations et contribue à désenclaver des régions difficiles d'accès. Les problèmes écologiques soulevés par certaines gares les ont contraints à désertifier les centres villes pour s'installer à la périphérie des cités comme en témoigne la halte TGV d'Aix en Provence ce qui entraîne à terme la création de nouveaux quartiers. Celles qui sont restées au cœur des villes voient leur fonction se modifier. Ce ne sont plus des lieux destinés au seul accueil des usagers des chemins de fer mais des pôles intermodaux ou convergent la totalité des transports urbains. Ces pôles deviennent d'actifs centres commerciaux.

c/ La révolution de l'information

A la fin du XX^{ème} siècle, le chemin de fer a pris en compte la révolution de l'information et c'est ainsi qu'en 1981, on voit la naissance du TGV qui circule à plus de 250km/heures. Cette dernière étape a conduit la SNCF à réinterpréter son patrimoine.

De nos jours, les gares peuvent encore jouer ce rôle d'emblème de la ville. Ainsi, la rénovation d'une gare existante ou encore la construction d'un bâtiment ferroviaire à l'architecture de pointe peut servir à donner à la ville un rayonnement à une large échelle. La gare urbaine peut ainsi devenir un outil de développement du territoire par la promotion de la modernité de celui-ci. (1)



la halte TGV d'Aix en Provence



Train corail

[\(1\) http://www.lepoint.fr/villes/halte-aux-parkings-sauvages-de-la-gare-tgv-20-06-2013-1688665_27.php](http://www.lepoint.fr/villes/halte-aux-parkings-sauvages-de-la-gare-tgv-20-06-2013-1688665_27.php)

http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN049_Gares.pdf

4/ Les types de gares :

Il peut s'agir de gares maritimes, fluviales, ferroviaires ou routières. Pour le transport aérien, on parle d'aérogare. Les gares s'établissent le long des axes de circulation où à des points nodaux.

a/ La gare ferroviaire :

C'est un ensemble complexe de superstructure et d'infrastructures destiné à embarquer où débarquer des voyageurs où à charger où décharger des marchandises. En fonction de la localisation de cet équipement le long des axes du réseau ferroviaire, on distingue la gare terminus, la gare bifurcation, la gare d'interconnexion, la gare de triage.

- La gare terminus est située aux extrémités d'une ligne.
- La gare de bifurcation occupe un point de convergence du réseau, ainsi plusieurs lignes rayonnent vers la gare.
- La gare d'interconnexion permet de passer d'une partie d'un réseau à une autre partie de ce même réseau.

b/ La gare multimodale

Est une superstructure qui assure l'articulation entre les différents modes de transport urbains (train, métro, tramway, taxis et bus, marche et autoroute...etc.).

c/ Une gare routière

Est un ouvrage de voirie dédié à l'accueil des lignes de bus ou de cars. La gare routière est un équipement d'intermodalité primordial dans l'aménagement des pôles d'échanges : c'est à la fois un espace de correspondance, d'attente et de services pour les voyageurs, et aussi un équipement indispensable aux transporteurs pour une exploitation efficace de leurs réseaux. (3)

5/Programme:

Espaces extérieurs:

esplanade
espaces verts
Arrêt de bus
Arrêt de taxis.
Parking (véhicules et vélos).

Services publics:

résidences.
poste de sécurité
Restaurants.

Espaces de circulation publiques:

Hall d'accueil
Postes de surveillance.

Services annexes :

locaux techniques (Sécurisation)
Animation à l'aide de télévision, jeux vidéo, jeux électroniques..etc.).
Services pratiques (téléphones, boites au lettre, sanitaires.)

Espaces de services aux voyageurs:

Guichets d'embarquements
Espace de renseignement
Espace d'informations (informations fixes, signalétique d'identification)
Salle de prière
Billetterie
Service de consigne bagage avec chariot.
Centre de soin, contrôle sanitaire.

Salle d'exposition
Des bains douches.

Espaces commerciaux:

Bureaux de tabac
Distributeur de journaux
Service import-export
Cafétéria
Cyber café
Agence de voyage
agence de location de voitures
Cordonnier
photographe
Fleuriste
salon de beauté et d'esthétique
alimentation générale
sanitaires
Magasin d'artisanat
magasins de cadeaux et souvenirs
pharmacie

Administration:

Bureau du directeur
bureaux des personnels
Secrétariat et salle d'attente
Salle d'information et de réservation (par tel ou par net).
Service de finance et de comptabilité.

CITATION DE L'ARCHITECTE CALATRAVA: l'art de l'ingénieur , l'art du possible.

1. Situation

La gare Lyon-Saint-Exupéry TGV est une gare ferroviaire de transit qui se situe sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu (à 20 km de Lyon), dans le département du Rhône. Elle dessert l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.



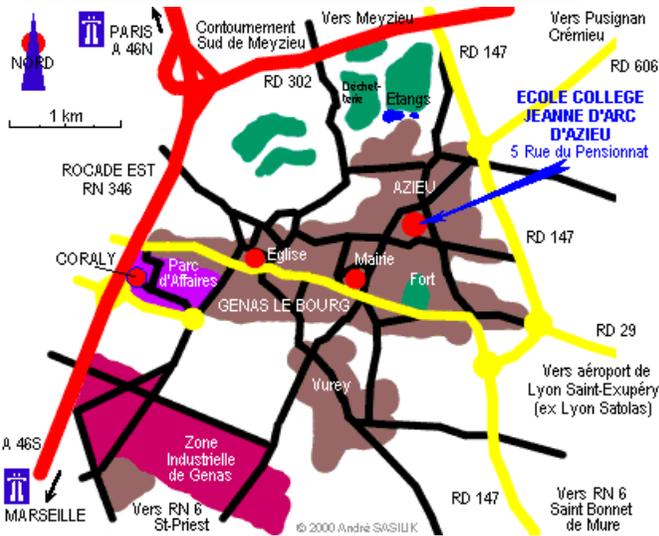
Gare de Lyon Satolas



Architecte: Calatrava

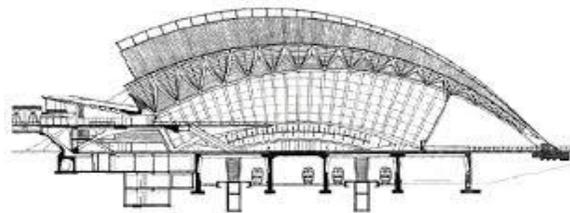
2-Rôle :

L'architecte Santiago Calatrava fait du hall de la gare, un hall monumental, visible de partout. Comme le contournement TGV passait tout près de l'aéroport, le conseil régional a eu l'idée de créer une connexion entre avion, train à grande vitesse et autoroute.



plan de situation de la gare

Source:<http://ccc.apeljdaa69.free.fr/plan.htm>



coupe de la gare

3-Concept d'implantation : Relation entre le bâtiment et ses abords

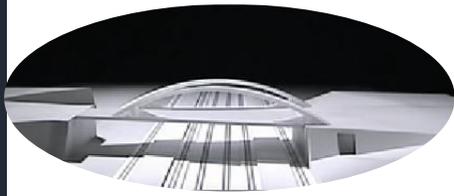
Calatrava, conçu un hall franchissant la voie ferrée en l'enjambant à la manière d'un pont. De part et d'autre du hall s'accolent 400m de quais qui représentent la longueur d'une double rame TGV. Des quais avec une couverture légère, échancrée à ses extrémités par la traversée de deux ponts routiers : Les accès à l'aéroport.



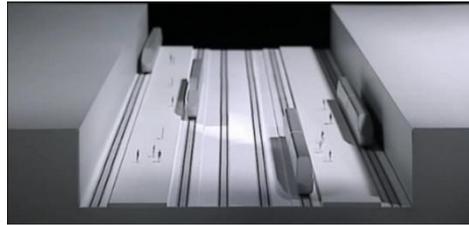
Les quais de la gare



Les quais de la gare



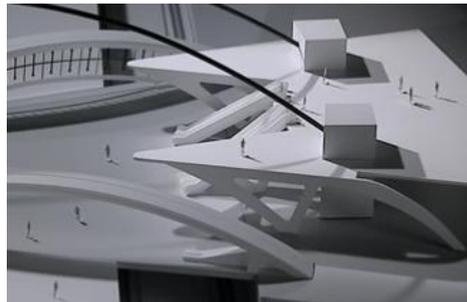
pont de la gare



Les voies du TGV

5-Concept d'organisation spatiale

Calatrava a tenu à garder le hall vide afin d'offrir aux voyageurs le seul luxe : l'espace. Quelques bancs, les bandes de billetteries automatiques et le tableau de départ des voyageurs constituent tout le mobilier du hall. Seul deux grandes terrasses s'avancent en porte à faux dans l'espace du hall. Ce sont celles des restaurants et cafés de la gare : un genre de demi pont qui se joue du vide. En dessous, en retrait, les guichets de la SNCF et des bureaux se dissimulent.



Porte a faux du restaurant et de la cafeteria



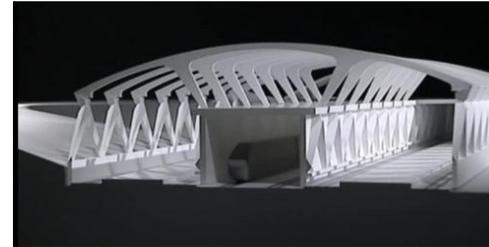
Hall de la gare

6-Circulation et accès :

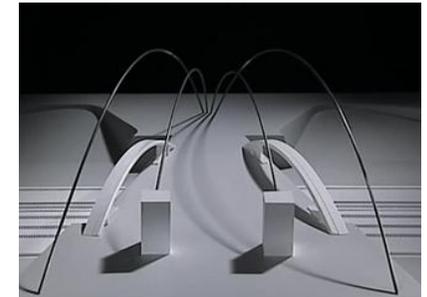
L'infrastructure à Satolas comporte six voies dont quatre pour les TGV et deux quais pour les voyageurs. Au centre, deux voies pour le train direct sont enfermées dans un tunnel afin de préserver la gare de l'onde de choc des trains passant à 300 km/h.

4-Concept formel et géométrie :

La gare est formée par une structure de 40m de haut, 120 m de long et 100 m d'envergure qui a nécessité 1200 tonnes d'acier pour construire cette gigantesque charpente dans laquelle rien n'est droit et qui symbolise l'envol d'un oiseau. Dans les 600 barres qui composent l'ossature, seule deux barres sont verticales. Toutes ont des orientations différentes dans l'espace.



Structure du tunnel de la gare



Structure intérieure du hall

7-Le concept structurel :

La structure de la gare repose sur des arcs en béton qui enjambent la dalle du hall : deux grands arcs en acier à l'extérieur et deux arcs intérieurs reposent sur des massifs en béton intégrant des cages d'ascenseur. La crête de l'oiseau vient prendre appuie sur les deux axes intérieurs qui supportent aussi le départ des deux grandes ailes relayées par les deux arcs extérieurs. La structure qui porte le toit repose presque entièrement sur le tunnel. Les parties latérales de la couverture sont un genre de porte à faux .Elles ne reposent pas sur les murs extérieurs, au contraire elles les maintiens comme une pince-dos du tunnel. Le haut du tunnel sert également de liaison entre le quai et le hall. La liaison verticale est assurée par des escalators.



Bec de l'oiseau de profil



Les ailes de l'oiseau

Légèreté

- Ossature : charpente métallique fluide.
- Structure : continuité entre toiture en acier et structure en béton
- Porte à faux, idée de suspension.

Équilibre

- Horizontalité /verticalité : toiture/quais.
- lignes courbes et géométriques.
- Plein et vide, volumes ouverts/fermés.

A l'ouest, un seul appui vient recueillir les quatre arcs soulignés par un enrobage de béton : le bec de l'oiseau, qui est l'entrée de la gare. De chaque côté, 25 poutres s'appuient sur des arcs en bétons pour constituer la structure inclinée des façades nord et sud. Il ne reste plus qu'à fermer avec du vitrage pour constituer le hall.

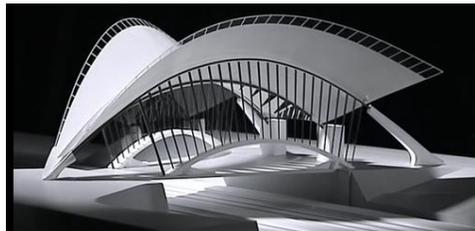
La partie supérieure des ailes de l'oiseau sont en porte à faux. Pour la soutenir un jeu de béquilles vient doubler les poutres de façades et de toiture. Une fois la structure terminée, aucun mur, aucun habillage ne vient la masquer.



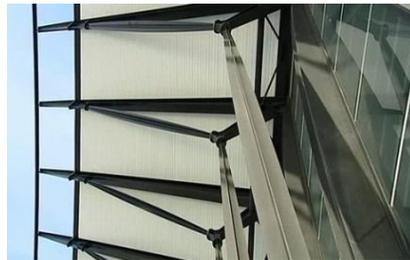
Chapiteaux verrière aérogare



Quais de la gare



Poutre de la structure du hall



béquille

8-Transparence et dialogue avec l'environnement immédiat :

Une galerie piétonne permet de relier la gare à l'aérogare : les ailes de l'aérogare ressemblent à de petits chapiteaux verrière. Calatrava reprend cette idée pour la couverture de ses quais. Quais, hall et galeries ont reçu la même couverture percée de verre.

CONCLUSIONS

- Architecture remarquable d'un édifice aux tons clairs et lumineux.
- Relation immédiate et sensorielle avec l'environnement (aéroport).
- Modulabilité des galeries.
- L'importance des ouvertures et la création d'un hall vides allègent l'édifice et diminuent l'effet massif de la construction.
- Coexistence de plusieurs mode de transport (multimodalité inter-modalité)

B. Présentation du thème pont :

1/ Qu'est-ce qu'un pont ?

Le pont est un moyen qui permet le franchissement d'un obstacle naturel tel que rivière ou fleuve ou artificiel tel que voies de transports (routière, ferroviaire).

2/ Aperçu historique du pont :

L'histoire des ponts est liée aux matériaux disponibles à chaque époque ainsi qu'à l'évolution des moyens de construction.

a/ Les ponts antiques :

On estimerait que les premiers ponts, construits pour enjamber un ruisseau ou un fleuve, furent réalisés à l'aide de troncs d'arbres ou de rangées de pierres juxtaposées.

b/ Les ponts romains :

La civilisation romaine a su se démarquer des autres en partie par son génie si particulier de l'ingénierie illustré par les ponts en arche de maçonnerie, dont beaucoup subsistent encore. Le système constructif adopté par les romains est la maçonnerie en forme de voute plein cintre.

c/ Les ponts médiévaux :

Les ponts médiévaux étaient construits en petites pierres calibrées à l'exemple du pont Notre dame.

d/ Les ponts de la Renaissance

La renaissance a vu le développement des ponts habités dont le Ponte Vecchio à Florence et le Rialto de Venise qui constituent de brillants exemples.

e/ Les ponts du 17ème et 18ème siècle :

C'est au XVIII^e siècle qu'évolue la construction des ponts en maçonnerie (piles plus légères, ponts plus bas et voutes plus nombreuses) à l'exemple du pont de la Concorde de Paris construit entre 1787 et 1792.



Pont en bois, source: Wikipédia



Pont Milvius a Rome, source Wikipédia



Pont Notre dame, source Wikipédia



Pont de Vecchio, source Wikipédia



Pont de Rialto, source Wikipédia



Pont de Vecchio, source Wikipédia



Pont de la Concorde, source Wikipédia

f/. Pont du 19eme 20eme siècle :

Au cours de la révolution industrielle, la pierre et le bois laissèrent rapidement place au fer. A la fin du siècle, un nouveau matériau plus performant encore, et plus léger, l'acier, allait permettre les réalisations géniales de l'ingénieur Gustave Eiffel. (1)

De nos jours, l'émergence de nouveaux matériaux tel que le béton fibré à hautes performances permet aux architectes de réaliser des ponts de grande portée. Des ponts qui battent tous les records sont en cours de construction au Japon, en Chine et au Danemark.



pont du Rhin <http://fr.wikipedia.org>



Pont a hauban, sources



<http://www.infociments.fr/betons/typep-1>

C/présentation du thème pont habité

1/ Qu'est-ce qu'un pont habité ?

Un pont habité est un ouvrage qui permet de franchir un obstacle et d'assurer en même temps certaines fonctions liées à la ville, comme l'habitat ou l'exercice d'activités.

2/L'historique du pont habité

C'est au Moyen Âge qu'apparaissent en Europe les premiers ponts habités encouragés par la configuration des villes fortifiées de cette époque qui ne laissaient que peu d'espaces libres à cause de leurs tissus urbains très denses. Tout type de bâtiment pris naturellement place sur les ponts : habitations, commerces, lieux de cultes...

- Au cours du siècle des lumières on fit disparaître les ponts habités médiévaux pour des raisons de sécurité, d'hygiène et de paysage (les ponts faisant obstruction au passage).
- Au XIX^e siècle, les ponts deviennent des outils sans autre utilité que le passage. Les "ingénieurs des ponts" n'apprécient guère l'idée d'encombrer leurs ouvrages de constructions jugées par eux "parasitaires".
- Au XX^e siècle plus d'une centaine de projets concernant une vingtaine de villes dans une douzaine de pays européens ont été conçus. Une majorité d'entre eux ont été élaborés par des architectes de notoriété internationale représentant à travers tout le siècle un très large spectre de courants culturels différents.

2/Analyse d'exemples de ponts habités :

1/Florence : Le pont urbain de Vicchio:

a/Historique

Construit en 1345 à Florence, le pont Vecchio est un célèbre pont couvert. C'est un bel exemple de ponts habités par les bijouteries. Il combine un couloir de connexion entre le palais et l'autre partie de la rivière. A l'époque le pont était un passage qui franchissait le fleuve d'Arno entourée de maisons. De l'extérieur on voit des « sporti » qui représentent les arrière-boutiques construites en surplomb. En 1939, à l'occasion de la visite d'Hitler, trois fenêtres panoramiques ont été créées au centre. Le pont, ne présentant pas de danger stratégique du fait de sa largeur limitée, il échappa à la destruction d'août 1944.

b/Concept d'implantation :

Le pont a été implanté de telle façon à ce qu'il puisse relier les deux entités, la rive droite et gauche.

c/Concept d'organisation spatiale :

L'organisation linéaire se matérialise par un passage autour duquel s'implantent les boutiques.

d/Concept de circulations et accès :

L'accessibilité se fait à partir du couloir.

e/Dialogue avec l'environnement immédiat :

Le pont, aménagé par des boutiques sur toute sa longueur, offre une vue panoramique sur le fleuve et sur la ville.

f/Concept structurel :

Habitations en bois supportées par cinq arches de pierres.



pont Vecchio



pont Vecchio

2/Venise : Le pont urbain de Rialto:

Le pont Rialto est l'un des ponts les plus célèbres à Venise. Au début, il était construit en bois, puis pour des problèmes de stabilité, il a été reconstruit en pierre. A l'origine, le centre du commerce vénitien était en effet situé essentiellement au niveau du pont du Rialto, du côté du Sestier de San Polo. Non seulement le plus grand marché aux légumes et aux poissons de Venise se trouvait, et se trouve encore au Rialto, mais c'était également là que les premiers "banquiers" de Venise officiaient.

b/Concept d'implantation :

Le pont a été implanté de telle façon à ce qu'il puisse relier les quartiers San Marco et San Polo.

c/Concept d'organisation spatiale :

L'organisation du pont est linéaire.

Concept de circulations et accès :

L'accessibilité se fait à partir du couloir.

Dialogue avec l'environnement immédiat :

Le pont offre une vue panoramique sur le fleuve et sur la ville.

Concept structurel :

C'était un pont en bois qui possédait un pont-levis au centre permettant aux bateaux de passer. Par la suite cette structure a été remplacé par une structure en pierre plus robuste.



BIBLIOGRAPHIE:

Référence ouvrages:

- Claudine Cartier, Emmanuel de Roux. patrimoine ferroviaire. 2007 Edition SCALA.
- SONNTAG, Alexandra. «DE LA GARE AU POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL
- G.Cannigia. composition architecturale et typologie du bâti. Traduit par Pierre Laroche, Edition paris.
- G.Cannigia ,Lecture de florence, traduit par S.Malfoy.
- Mustapha Ben Hamouche, Dar Es Sultan, l'algérois à l'époque ottomane, édition Dar El Bassair.
- Marie Madeleine Damien, Dictionnaire du transport et de la logistique, édition Dunod
- J.J .Deluz, Aperçu critique sur l'architecture et l'urbanisme a Alger ,Epau,1971.
- Nora Semmoud, les stratégies d'appropriation de l'espace à Alger ,Edition l'Harmattan, , Jun 1, 2001 - History - 272 pages.
- RENE LESPES, Alger, étude de géographie et d'histoire urbaine, Librairie Felix, Alcan,PARIS,1930.
- RENE LESPES, Atlas de l'aperçu historique, statistique et topographique sur l'état d'Alger en 1830, Edition Alcan, Paris,1930, p110-130)
- Anne Marie Sahli, Alger évolution, révolution et permanence, in croissance démographique et urbanisation: politique de peuplement et aménagement du territoire, séminaire international de Rabat, AIDELF,1990.
- Saleh Ait Cherkit , Morphologie urbaines dans la métropolisation d'Alger
- Alger métropole (région ville quartier). Alger (epau) 2000.
- D. SI-MOHAMMED, M. LAICHE, 49^{ème} COLLOQUE DE L'ASRDLF, Alger et la problématique de la métropolisation,
- Bué, Marion Vidal. palais et villa d'Alger du XVIII^s à nos jours. Paris, 2012.
- Nadir assari, Alger, des origines à la régence turque. Edition alpha, 2007 . P: 270 .
- Nadir Assari, ALGER un passé à la carte. Edition : DALIMEN, 2011.
- GARES ET DYNAMIQUES URBAINE, Les enjeux de la grande vitesse, Jean-Jaques Terrin, Fevrier 2011

Référence mémoire Magistère

- Magister, Safir Mohamed ou Saïd. «le patrimoine ferroviaire du XIX ème siècle et du XXème siècle en Algérie, Identification et valorisation.» juillet 2011.
- Mehdi Bennai, article, la mutabilité des quartiers péricentraux de tradition industrielle dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville d'Alger: décalage par rapport aux approches de reconquête intelligente.

Référence mémoire de fin d'étude

- Mémoire de fin d'étude, Restructuration du quartier d'Hussein dey, Epau, session juin 2013.
- Mémoire de fin d'étude, Requalification du quartier d'Hussein dey, Epau, session juin 2002;
- Mémoire de fin d'étude, Sarah.Adimi ,Projet d'aménagement du quartier des Abattoirs d'Alger : cohérence ou contradiction avec les approches contemporaines de régénération urbaine, EPAU,2013.

Référence articles

- Y .Ouagueni, article, rétrospective et actualité de la réhabilitation en Algérie.

Communications:

- Cours Y. Ouagueni ,TYPOLOGIE PROCESSUELLE, Master 2, EPAU/Blida, 2013-2014.
- Cours M. Benhamouche, Cours théorique ,La Casbah d'Alger, master 1, Blida,2012-2013.

Référence site internet/ reportage

- Reportage ARTE:SATOLAS - TGV, Un moment à la compagne.
- <http://www.hussein-dey.com/ville/histoireville.htm>
- <http://aehd-hussein-dey.over-blog.com/page-6137855.html>
- <http://www.hussein-dey.com/ville/villeindustrielle.htm>
- <http://www.arep.fr/fr/#/projets/gares-nouvelles/gare-turin-porta-susa>

Référence revues et Rapport

- Vie des villes "Architecture, d'urbanisme et de société, Hors-série N°3, Cinquantenaire : les projets qui transforment Alger, Editions ALUR, Juillet 2012.
- Chantiers (revue illustrée de la construction)n°29,n°27
- Dossier graphique:
- L'archive d'Hussein dey
- Rapport d'orientation du PDAU, avril 2011.
- POS U31.