

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université De Blida 1

Institut D'architecture et d'urbanisme

Mémoire de Master

Option : Architecture Ville Et Territoire

**Approches et stratégies fondées sur la mobilité urbaine et le transport
maritime pour habiter la ville durablement :**
**Accentuer les modalités de transport par La conception d'une gare maritime dans la
ville de Jijel**

Réalisé par : Gherbi Chafik.

Redjem Abir Kaouther.

Encadre par : Mr Sahli Abdelhafid

Mr hocin yehya

Sommaire :

I. Chapitre Introductif	5
I.1 CONSTRUCTION DE LA PROBLEMATIQUE :	2
<i>I.1.1 Choix Du Thème</i>	<i>2</i>
<i>I.1.2 État De Faisabilité</i>	<i>2</i>
<i>I.1.3 Problématique :</i>	<i>4</i>
I.2 OBJECTIFS :	5
I.3 METHODOLOGIE	6
I.4 STRUCTURE DE MEMOIRE	6
II. Etat De Connaissance	7
II.1 PRESENTATION DE NOTRE CAS D'ETUDE :	8
<i>II.1.1 Situation :</i>	<i>8</i>
<i>II.1.2 Accessibilité :</i>	<i>9</i>
<i>II.1.3 Géomorphologie :</i>	<i>9</i>
<i>II.1.4 Hydrographie - Hydrologie :</i>	<i>10</i>
<i>II.1.5 Risques Naturels Et Technologiques :</i>	<i>10</i>
<i>II.1.6 Eléments Climatologiques:</i>	<i>11</i>
<i>II.1.7 Population :</i>	<i>13</i>
II.2 ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE	14
<i>II.2.1 Grands Projets :</i>	<i>14</i>
II.3 ANALYSE ET GESTION DOCUMENTAIRE	15
<i>II.3.1 Les Documents Sur Des Supports Numériques :</i>	<i>15</i>
<i>II.3.2 Les Documents Sur Des Supports Graphiques :</i>	<i>16</i>
<i>II.3.3 Synthèses Du Tableau :</i>	<i>20</i>
II.4 ACTUALITE DU THEME	20
<i>II.4.1 Introduction :</i>	<i>20</i>
<i>II.4.2 La Composition Urbain :</i>	<i>20</i>
<i>II.4.3 Introduction :</i>	<i>23</i>
<i>II.4.4 Le Transport « Axe De La Mobilité Urbaine » :</i>	<i>23</i>
<i>II.4.5 Définitions Du Transport :</i>	<i>23</i>
<i>II.4.6 Le Transport Durable Axe De Développement Durable :</i>	<i>27</i>
<i>II.4.7 Le Transport Durable :</i>	<i>28</i>
III. Lecture Et Analyse Urbaine	33
<i>III.1.1 Potentiel De La Ville</i>	<i>34</i>
III.2 CROISSANCE URBAINE :	38
<i>III.2.1 Evolution Historique Et Urbaine De La Ville :</i>	<i>38</i>
III.3 LECTURE MORPHOLOGIQUE DE TISSU URBAIN :	42
<i>III.3.1 La Décomposition Urbaine:</i>	<i>42</i>

III.4	FRAGMENTATION URBAINE :	46
<i>III.4.1</i>	<i>Lois De Cohérence:</i>	<i>46</i>
<i>III.4.2</i>	<i>Synthese :</i>	<i>48</i>
<i>III.4.3</i>	<i>La Superposition Des Cartes De Synthèse :</i>	<i>52</i>
IV.	Chapitre Iv Intervention	64
IV.1	PROBLEME:	65
<i>IV.1.1</i>	<i>Choix De Site D'intervention :</i>	<i>65</i>
<i>IV.1.2</i>	<i>Analyse De Site :</i>	<i>65</i>
<i>IV.1.3</i>	<i>Problèmes Constaté De Pos 7:</i>	<i>68</i>
<i>IV.1.4</i>	<i>L'intention</i>	<i>70</i>
<i>IV.1.5</i>	<i>Présentation Du Projet</i>	<i>72</i>

Remerciement

« Avec l'aide d'Allah tout puissant, on a pu accomplir ce modeste travail »

Nous tenons à remercier tous ceux, qui ont contribué de près ou bien de loin à l'élaboration de ce modeste travail, en particulier notre encadreur **Mr. Abdelhafid Sahli** et **mr Hocin** pour avoir dirigés ce travail et pour leur grande disponibilité, leur suivi, et leurs nombreux conseils pour l'élaboration de ce travail de recherche.
Nos remerciements sont également attribués

Mm Mekhati Feyroz pour leurs conseils précieuse

Nous adressons nos sincères remerciements à tous les professeurs durant notre cursus universitaire, les intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques constructifs ont guidé nos réflexions et pour leur disponibilité devant nos questions

Nous remercions Notre très chers parents, qu'Allah les protège, qui ont toujours été là pour nous, « Vous avez tout sacrifié pour vos enfants n'épargnant ni santé ni efforts. Vous donné un magnifique modèle de labeur et de persévérance. Nous sommes redevable d'une éducation dont nous sommes fière ». Cet humble travail est le témoignage de l'amour incommensurable qu'on leur porte.
merci à nos soeurs adorées et cher frères.

A tous ceux qui étaient proches et ceux qui nous soutiennent, qu'ils trouvent, là toute nos Sympathie et reconnaissance, mes cher amis(es) ou bien on dit notre deuxième famille

MERCI

Résumé :

Aujourd'hui avec la modernisation et l'intégration des nouvelles techniques dans le domaine d'urbanisme et l'architecture rend le champ d'intervention de ce dernier beaucoup plus large

Les villes côtières algériennes souffrent de plusieurs problèmes dus à plusieurs facteurs principalement la mauvaise composition urbaine, et la pauvreté du secteur du transport maritime malgré la présence d'un littoral pittoresque immense

La ville étudiée : Jijel, présentant un bon exemple de ses villes et ces problèmes s'inspirent des notions du développement durable et sa forte relation avec la mobilité urbaine plus exactement le transport avec le transport durable et doux en va essayer de régler ses problèmes en exploitant le secteur maritime et réaménager le port choisi tout en valorisant les différentes potentialités de la ville pour la rendre plus attractive et agréable à vivre

Mots clé : composition urbaine, développement durable, mobilité urbaine, transport urbain, secteur maritime, réaménagement, ville de Jijel

ملخص:

إن العصرية والتقنيات المضافة إلى ميدان الهندسة والعمارة فتحت أمامه آفاق جديدة للتدخل وحل المشاكل بطريقة جديدة إن المدن الساحلية الجزائرية تعاني من عدة مشاكل راجعة لعدة أسباب أولها التركيب العمراني بالإضافة إلى إهمال وفقر مجال النقل البحري بالرغم من توفرها على خط ساحلي ساحر

المدينة المخصوصة بالدراسة هي مدينة جيجل التي تعتبر مثال جيد لهذه المدن ومشاكلها

مستعنيين بمبادئ التنمية المستدامة وعلاقتها الوطيدة بالحركة المدنية وخصوصا النقل المدني كالنقل المستدام والصديق للبيئة سنحاول طرح حلول ناجعة لحل مشاكل المدينة مستغلين مجال النقل البحري بالإضافة إلى إعادة تهيئة المنطقة المخصوصة بالدراسة مسلطين الضوء على محاسن المدينة لجعلها أكثر استقطابية ووسط مريح للعيش

الكلمات المفتاحية:

الحركة المدنية, النقل المدني, المجال البحري, إعادة تهيئة, مدينة جيجل, التنمية المستدامة, التركيب العمرانية

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION

« La révolution industrielle est l'évènement historique-clé qui entrainera le devenir humain et promouvra le bien-être. Ces prémisses idéologiques nous permettront d'appeler progressiste le modèle qu'elles inspirent.

Il peut être déduit a priori des seules propriétés de l'homme-type. Considérant pose le problème sans ambiguïté: "Étant donné l'homme, avec ses besoins, ses goûts et ses penchants natifs, déterminer les condition du système de construction le mieux approprié à sa nature" .On aboutit ainsi à la " solution de la belle et grande question de l'architectonique humaine, calculée sur les exigences de l'organisation de l'homme , répandant à l'intégralité des besoin ses désirs et mathématiquement ajustée aux grande convenances primordiales de sa constitution physique". Autrement dit, l'analyse rationnelle va permettre la détermination d'un ordre- type, susceptible de s'appliquer à n'importe quel groupement humain, en n'importe quel temps, en n'importe quel lieu ».

Françoise Choay

CHAPITRE I INTRIDUCTIF

I.2 CONSTRUCTION DE LA PROBLEMATIQUE :

I.2.1 Choix du Thème

Depuis l'indépendance l'urbanisme de l'Algérie a été caractérisé par l'urgence dû à la reconstruction du pays et les rattrapages des besoins essentiels de la population ;logements, équipements, infrastructures ...etc.

Le phénomène de l'explosion urbaine et de la demande croissante en services amplifient les problèmes à prendre en charge tout en cherchant la productivité et l'efficacité [BENALLEGUE, 2009].

Par l'adaptation en 2010 d'un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) et dans un autre langage mondial urbanisme progressif. L'Algérie, à l'instar des autres pays, se mobilise face à cette situation alarmante et s'inscrit dans le cadre du développement durable. Pour arriver à ce but, il faut d'abord comprendre notre système urbain existant (la morphologie urbaine) et par l'identification de ses potentialités et ses problèmes arrivant à trouver des solutions où ce système sera fonctionnel, vivable, identifiable et attractif ou plutôt durable.

Ainsi nous avons opté pour l'étude morphologique urbaine dans le cadre du développement durable. Cette dernière va nous servir de trouvés la bonne composition urbaine qui vas diminuer les problèmes de la ville.

I.2.2 ÉTAT DE FAISABILITE

I.2.2.1 L'APPARTENANCE A L'OPTION :

« L'urbanisme n'est pas autre chose qu'unarchitecte ». Le Corbusier

« Parler de la composition urbaine, c'est parler à la fois de la composition de la ville, c'est-à-dire de deux objets qui ont des statuts théoriques très différents : l'un qui ressortier aux catégories abstraites de l'esthétique - la composition - l'autre qui est le produit extrêmement concret d'une pratique sociale - la ville. » Onze leçons sur la composition urbaine Pierre Riboulet.

Le thème de la morphologie urbaine traite les éléments du tissu urbain c'est-à-dire les composants de la ville, de cela notre thème s'inscrit sous l'option (ville et territoire).

CHAPITRE I INTRIDUCTIF

Au sein de notre atelier N°3 master 2 option ArViTer (Architecture, Villes et Territoires) la composition urbaine fait l'objet principale de notre préoccupation, nous avons essayé de mettre en relation la problématique générale de la qualité et de la durabilité de l'environnement bâti urbain avec les tendances et les enjeux de la composition urbaine.

I.2.2.2 DEGRE D'INTERET DU SUJET :

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

A partir de 1928 le modèle progressiste trouve son organe de diffusion dans un mouvement international, le groupe de CIAM. " Une grande époque vient de commencer, il existe un esprit nouveau". Le Corbusier.

Depuis 2005 et grâce au contexte économique favorable, une nouvelle démarche de l'urbanisme se met progressivement en place à travers de grands projets structurants s'appuyant essentiellement sur un support infrastructurel multi nodal conséquent et une conception novatrice axée sur le projet urbain comme élément de recomposition du paysage urbain et tenant compte des diverses réactions novatrices de la société civile plus de 170 projets ont été enregistrés dans ce stade.

Cela nous aide à constater que la morphologie urbaine et la cohérence de la composition des future des projets fait l'intérêt d'aujourd'hui dans notre pays ou ailleurs.

I.2.2.3 Disponibilité de la documentation :

Pour une meilleure illustration du thème de la morphologie urbaine, notre choix est porté sur la ville de **JJEL** comme un cas d'étude, en commençant par trouver une bonne documentation à l'aide des établissements étatiques et privés, les établissements des études supérieures et avec les efforts des étudiants de l'option nous avons créé un répertoire sur la ville de **JJEL** qui compte plus de 20 mémoire plus de 45 exposée, 45 carte 10 livre 15 article soit un document numérique ou graphique.

CHAPITRE I INTRIDUCTIF

I.2.2.4 Degré de complexité du sujet :

La complexité du sujet est relative à son objet, ce dernier, dans notre cas d'étude n'y manque pas, « la ville » bien sûr par ses multiples définitions, les différentes approches ayant pour but son appréhension, sa croissance et mutation continues, ses origines enracinées dans le passé, ne présente pas un phénomène facile à aborder.

« La forme urbaine ne se laisse pas saisir facilement. Elle s'apparente à un visage qu'on s'efforce de décrire par des indicateurs grossiers sans parvenir à en exprimer l'essentiel, l'expression d'un regard ou l'histoire d'une vie ».REMY ALLAIN

Ce terme , car il est lourd d'ambiguïté. Annexé par le langage courant, il y désigne aussi bien les travaux du génie civil que les plans de villes ou les formes urbaines caractéristique de chaque époque. En fait, le mot (urbanisme) est récent .G. Bardet fait remonter sa création à 1910. le dictionnaire Larousse le définit comme (science et théorie de l'établissement humain) . Françoise Choay

-D'après Christian Devillers, (le projet urbain ne relève pas d'une seule profession mais d'une compétence).

« la planification préalable de la ville a toujours été un échec, (même si certains modèles historiques ont leur valeur), c'est un échec non pas au niveau du fonctionnement mais parce que la ville est un organisme collectif qui se développe à une échelle temporelle tellement supérieure à la vie humaine que toutes les villes en se développant font succéder à un ordre préétabli des accroissements d'un autre ordre, et à la fin du compte on s'aperçoit que la ville se développe de façon autonome, organique, comme un être vivant. »Stéphane Gruet.

I.2.3 PROBLEMATIQUE :

la ville de Jijel, une des grandes ville littorale de l'Est d'Algérie connus par sa nature sa position stratégique, une phase historique impressionnante dans l'histoire des ville algérienne, une attraction des vague des touristes interne dans la période d'Été grâce au nombre important des plages existant, la richesse des endroit naturelle et forestier , mais malgré ces potentialités la ville de Jijel et dès le début de l'aire industrielle souffre d' une crise d'urbanisation qui à causer la ville de perdre sa position comparative par rapport au autre ville touristique Africaine et mondiale.

CHAPITRE I INTRIDUCTIF

De ce contexte-là, notre binôme a pris l'exécution de cette analyse sur la ville de Jijel puis on a pris le POS 7 comme échantillon d'exécution des solutions pour chercher au but trouver une bonne **composition urbaine** qui mène notre ville dans l'enjeu de développement durable.

A ce propos, notre problématique générale de recherche dans ce mémoire s'articule sur la question suivante :

Quelle composition urbaine qui permet à la ville de Jijel d'être plus attractive et fonctionnelle ?

Pour notre problématique spécifique, une question qui s'impose dans la même perspective où la place de la mobilité dans le développement de cette ville :

Le transport durable et maritime est son rôle pour assurer la mobilité urbaine et l'attractivité de la ville de Jijel ?

I.3 OBJECTIFS :

Comparativement aux différentes approches de la composition urbaine et le tissu urbain de notre cas d'étude, notre investigation sera focalisée sur la vérification de l'adéquation du projet (professionnels et académique) avec l'état des lieux de la ville en question voire ses potentialités urbaines et naturelles.

Cette présente étude s'inscrit dans un champ d'investigation lié à la composition urbaine de la ville de Jijel par le biais de requalification et densification visait à revaloriser le paysage urbain de la ville. Son but était d'améliorer la qualité urbaine et le cadre de vie qui, de nos jours, sont en perpétuelle détérioration. Une telle orientation de recherche s'explique par la volonté de redonner une nouvelle image d'urbanité à notre ville. Notamment :

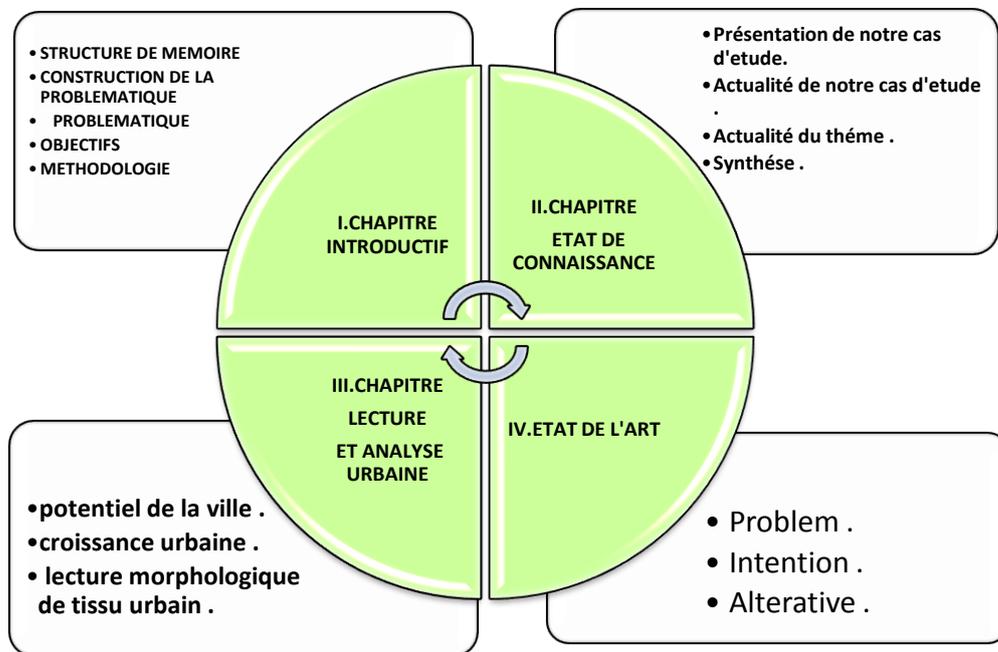
- Améliorer le cadre de vie des citoyens.
- La cohérence urbaine.
- Une nouvelle composition urbaine basée sur le croisement de plusieurs approches.
- La question de la reprise de la structure urbaine existante dans le nouveau projet.
- Le plan d'aménagement urbain de la ville et les nouvelles tendances urbaines.
- Exploiter le potentiel de notre cas d'étude.

CHAPITRE I INTRIDUCTIF

I.4 METHODOLOGIE

La méthodologie que nous proposons permettra de rendre compte des manifestations portant sur la question des enjeux de la composition urbaine, dans un contexte où nos villes se manifeste par l'émergence de nouveaux territoires aux caractéristiques morphologiques, scalaire et thématique inédites. A cet égard, notre travail consiste à croiser l'interdisciplinarité de l'objet urbain qui renvoie à sa complexité sémantique, à son caractère systémique où différentes approches morphologiques, fonctionnels et, environnementales.

I.5 STRUCTURE DE MEMOIRE



II. ETAT DE CONNAISSANCE

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.1 PRESENTATION DE NOTRE CAS D'ETUDE :

Une ville côtière qui allie la beauté de la mer et la splendeur des montagnes, mais malheureusement tout ses richesses et atouts sont très mal exploités, ce qui présente un frein majeur de développement et rend son avenir flou. C'est la cité de lala mazghiten ou souvent connue comme la ville de Jijel .

II.1.1 SITUATION :

II.1.1.1 Situation Géographique :

Située au nord-est de l'Algérie, avec une distance d'environ 359 km de la capitale Alger, 96 km de Bejaia et 146 km de Constantine. La wilaya de Jijel couvre une superficie de **2.398,69** km². Elle est située entre les méridiens 5°25' et 6°30' est de Greenwich, et entre les parallèles 36°10' et 36°50', hémisphère nord.

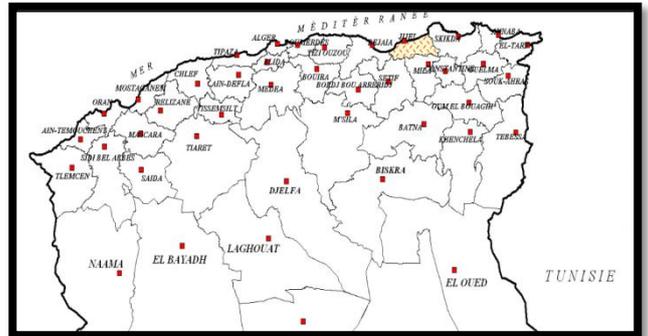


Figure 1 : Carte de situation de Jijel par rapport à l'Algérie

II.1.1.2 Situation Nationale :

La région appartient au domaine nord atlasique connu localement sous le nom de la chaîne

des babors. elle est limitée :

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

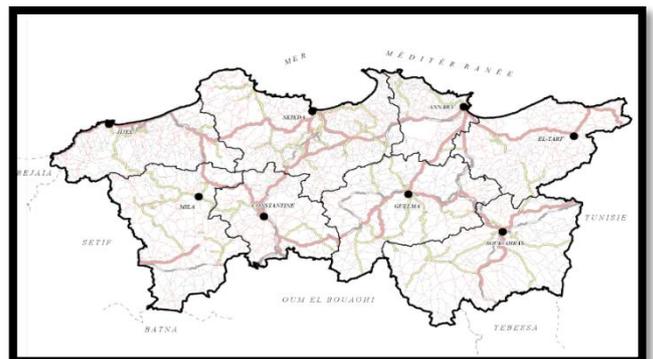


Figure 2 : Carte de situation de Jijel est d'Algérie

II.1.1.3 Situation Régionale :

Administrativement Jijel était d'abord daïra de Constantine avant le découpage administratif de 1974 date à laquelle la ville de Jijel a accédé au rang de wilaya et a donné son nom à toute sa région. Constituée actuellement de 11 daïras et 28 communes. La ville de Jijel administrativement elle est limitée par:

- au nord par la mer méditerranée
- à l'ouest par el Aouana
- à l'est par el Amir Abdelkader
- au sud par kaous

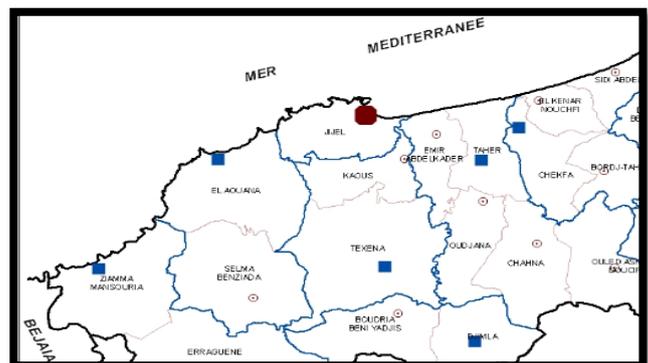


Figure 3 : Carte d'organisation administrative

Sources : pdau de Jijel et Google Earth photos : Atlas cartographique paw Jijel

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.1.2 ACCESSIBILITE :

Malgré le relief montagneux accidenté qui pose problème d'accessibilité et de mobilité de la région, la wilaya de Jijel bénéficie d'un réseau d'infrastructures de déplacement multiformes et complémentaires appréciable qui accentue sa position stratégique, (Port, aéroport, liaisons routières transversales et pénétrantes, et liaisons ferroviaires).

II.1.3 GEOMORPHOLOGIE :

- un système de plaines côtières généralement réduites à une bande étroite, coincée entre la mer et les versants de montagnes et collines, qui couvre la partie nord de la commune depuis le promontoire de Jijel à l'ouest d'El Arayech jusqu'à l'embouchure de l'oued Mencha à l'est.

- Un système montagneux où l'altitude dépasse 150 m et atteint des valeurs de l'ordre de 217 m au Djebel Tellouda et 384 m au Djebel Mezghitane, occupe l'essentiel de la partie ouest et centrale de la commune. Le relief dans ce secteur, malgré la faiblesse de ses altitudes, reste marqué par son caractère montagneux, et ce grâce aux dénivellations entre la partie sommitale des reliefs et le bas fond des oueds généralement encaissés. Les pentes généralement fortes dans ce secteur, sont souvent à l'origine des formes d'érosion et de dégradation des versants.

- Un système de versants et collines très hétérogène, avec des paysages donnant parfois l'aspect de plateaux ou de versants peu accidentés, concerne l'essentiel de la commune et constitue la majeure partie de la ville de Jijel (Ouled Aissa, El Haddada, El Akabi), les flancs nord et est du Dj. Mezghitane et les zones de Toualbia et Harratène. Les pentes généralement faibles à moyennes dans ce secteur, varient de 3° à 10°.

Sources : pdau de jijel photos : Atlas cartographique paw jijel

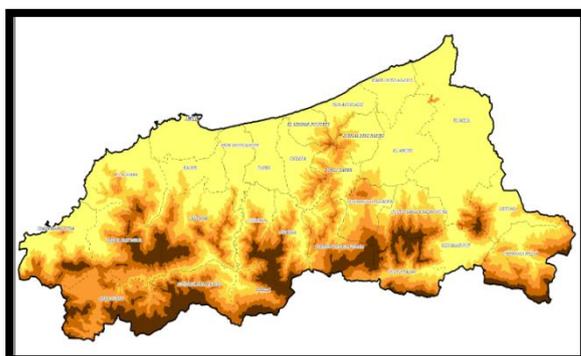


Figure 5 : cartes des attitudes

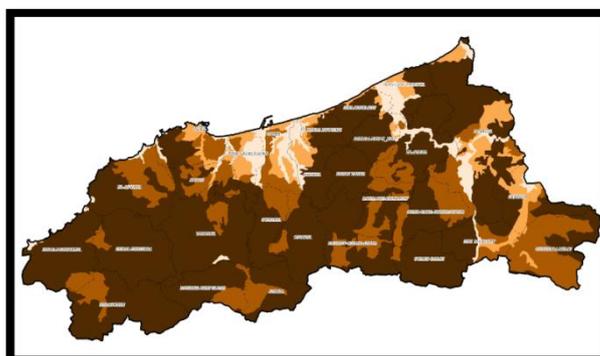
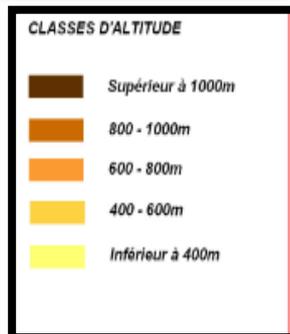
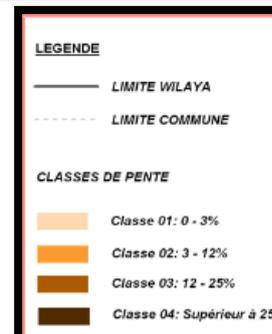


Figure 4: carte des pentes



CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.1.5.3 Risque technologique :

Outre les autres risques, La commune de Jijel est concernée par les risques industriels. Deux établissements (Tannerie, unité de transformation de liège) situés dans le tissu urbain sont considérés à risque potentiel d'incendie, d'explosion et de pollution...

- Les nuisances qu'ils génèrent (fumée, odeurs, poussières, ...) sont incompatibles avec l'habitat dans leur voisinage

TYPE DE RISQUE		ZONES CONCERNEES	SUPERFICIE DE LA ZONE A RISQUE (ha)
RISQUES NATURELS	- INONDATIONS	- ZONE BASSE DE RABTA	82,00 ha
		- TERRASSES ALLUVIALES DE L'OUED EL KANTARA	25,00 ha
		- BORDURES DES PLAGES	30,00 ha
	- GLISSEMENTS DE TERRAINS	- VERSANT AMONT DE L'HOPITAL Med SEDDIK BENYAHIA	01,90 ha
		- TERRAIN EN CONTREBAS DE LA MAISON DE LA CULTURE	03,00 ha
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES NATURELS			141,90 ha
RISQUES TECHNOLOGIQUES	- EXPLOSION ET INCENDIE	UNITES INDUSTRIELLES :	
		- TANNERIE	04,50 ha
		- ENL	04,70 ha
		LIGNES ELECTRIQUES :	
		- LIGNE HAUTE TENSION ET POSTE 60/30 KV	8,56 ha
		- LIGNES MOYENNE TENSION	36,52 ha
		CONDUITES DE GAZ :	
		- GAZODUC 8'' ET POSTE DE DETENTE	12,30 ha
- CONDUITE DE GAZ 4'' VERS EL AOUANA	4,16 ha		
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES			70,74 ha
TOTAL SUPERFICIE DES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES			212,64 ha

Tableau récapitulatif des risques naturels et technologiques

Sources : pdau de jijel

II.1.6 ELEMENTS

CLIMATOLOGIQUES:

II.1.6.1 Pluviométrie

La commune de Jijel appartient au domaine méditerranéen, à l'étage bioclimatique humide : pluvieux et froid en hiver, chaud et humide en été.

Ces dernières années la pluviométrie a considérablement diminué, elle est passée de 1 204 mm pour la période 1914-1936 (P. Seltzer, station de Jijel) à 896,4 mm pour la période 1992-2001 (ONM, station de Jijel) et 772,8 mm observé à El Achouat en 2005 (Météo MSN).

La répartition des pluies est caractéristique du climat méditerranéen du Maghreb, avec un maximum d'hiver (509 mm de décembre à février) et un minimum d'été (48 mm de juin à août). Leur variabilité inter annuelle est également importante mais dans l'ensemble, la commune de Jijel a un climat favorable aux activités humaines.

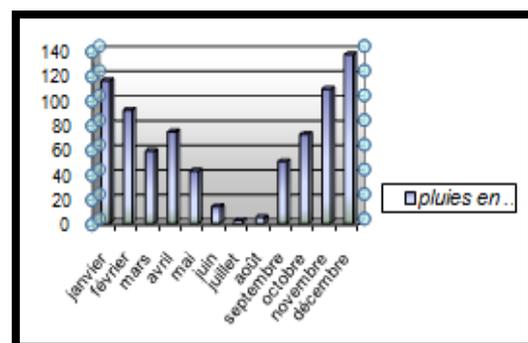


Figure 7: Précipitations moyennes mensuelles

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.1.6.2 Les températures :

Les températures jouent un rôle déterminant dans le phénomène d'évaporation, donc dans l'estimation du bilan hydrologique.

La température moyenne annuelle est de l'ordre de 18°C (hiver 12,3°C, été 23,8°C) avec une valeur maximum moyenne de 30°C au mois d'août et une valeur minimum moyenne de 8°C les mois de janvier et février

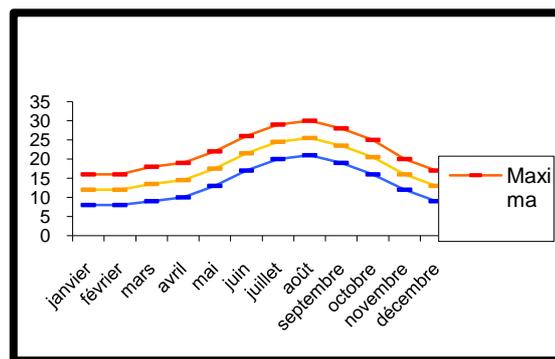


Figure 8:Températures enregistrer a la station de Jijel (année 2005)

II.1.6.3 L'humidité :

Les valeurs moyennes d'humidité sont en général très élevées toute l'année et leurs amplitudes saisonnières relativement faibles, le minimum 68,5% s'observe au mois de mars et le maximum 76% au mois de Juin

II.1.6.4 Les gelées :

Le nombre de jours de gelée blanche est faible sur la côte. Il est en moyenne de 2 jours/an.

II.1.6.5 L'évaporation :

Pour la région de Jijel, l'évaporation moyenne sur nappe d'eau libre dépasse les 1000 mm/an au mois d'août et le minimum au mois de Janvier (40 mm /an).

II.1.6.6 Les vents :

La région de Jijel est généralement traversée par des vents de direction *N-N.W* et *S-S.E* :

- Les vents *N-N.W* sont souvent des vents violents qui soufflent en automne et en hiver (d'octobre à décembre et de janvier à mars) et agissent sur les précipitations.
- Les vents *S-S.E* soufflent généralement de mai à septembre.

La force de ces vents est de 1,3 à 2,5 sur l'échelle de Beaufort, ce sont des vents "faibles" à "modérés" d'une vitesse de l'ordre de 10 à 30 km/heure.

Quant au siroco, il souffle en moyenne 20 jours/an.

Mois	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyenne annuelle
Vents	2,2	2,2	2,1	2,1	1,6	1,4	1,4	1,3	1,6	1,7	2,2	2,5	1,9

Force du vent : Moyennes mensuelles

Source : P. Seltzer (Période 1914-1936)./ Pdau de jijel

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.1.7 POPULATION :

Selon les dernières statistiques de l'année 2004, la population recensée de la wilaya de Jijel est de 635.832 habitants représentant une densité moyenne de 265 ha/km². Du point de vue de la répartition spatiale, cette population se concentre dans sa majorité au niveau des communes du littoral.

Le nombre d'habitant de la commune de Jijel est de 128.258 habitants. L'étude comparée des résultats des différents recensements (RGPH 1977, 1987 et 1998), souligne la différence entre les tendances de la ville de Jijel et celles de son centre. Au cours des deux dernières décennies, le volume de population du centre ville de est passé de 7.331 habitants en 1977 à 4.481 habitants en 1987 et à 3.988 habitants en 1998, exprimant un solde migratoire négatif.

II.1.7.1 Evolution De La Population

	Nombre d'habitants				Taux d'accroissement annuel moyen		
	RGPH 1977	RGPH 1987	RGPH 1998	Enquête ANAT 2000	1977/87	1987/98	1998/2000
Aire du POS 1	7.331	4.481	3.988	3.820	- 4,74%	- 1,03 %	- 2,12 %
A.C.L de Jijel	35.689	69.274	106.216	-	6,77%	3,85%	-

Source: TRC, RGPH 1977, 1987 et 1998 et enquête ANAT. /pdau de jijel

II.1.7.2 Répartition De La Population Par Tranches D'âges (%)

Groupes d'âges	Masculin		Féminin		Ensemble	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
0-5 ans	160	8,31	146	7,70	306	8,01
6-11 ans	212	11,01	188	9,91	400	10,47
12-14 ans	97	5,04	86	4,53	183	4,79
15-17 ans	98	5,09	82	4,32	180	4,71
18-59 ans	1165	60,55	1135	59,86	2300	60,21
60 ans et plus	192	9,97	259	13,66	451	11,81
Total	1924	100	1896	100	3820	100

Source: Enquête ANAT – juin 2000. /pdau de jijel

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.2 ACTUALITE DE NOTRE CAS D'ETUDE

II.2.1 GRANDS PROJETS :

II.2.1.1 Complexe sidérurgique de Ballara :

L'usine emploiera 3 000 personnes et fabriquera à partir de 2017 de l'acier plat et des aciers spéciaux destinés entre autres à l'industrie du rail en Algérie. La capacité de production atteindra, dans un premier temps, 2 millions de tonnes d'acier par an avant d'être portée à 5 millions de tonnes.



Figure 9: Complexe sidérurgique de Ballara

II.2.1.2 Réalisation d'un terminal à conteneurs :

Le projet de terminal de transbordement étant la construction d'un grand môle central avec un nouveau quai parallèle au quai Ouest et une extension du quai mixte existant. Ce dernier disposera dans ce cas de plus de 78 hectares de terre-pleins et environ 2.080 m de quais.



Figure 10 : terminal à conteneurs

II.2.1.3 Théâtre régional :

Ce projet qui sera réalisé pour un montant de 490 Millions de DA, est d'une capacité de 800 places. Cet important établissement donnera une nouvelle impulsion à l'activité théâtrale dans la Wilaya de Jijel.



Figure 11: Théâtre régional

II.2.1.4 Barrage de Tabellout

Cet ouvrage hydraulique, avec ces 294 millions de m³, est un important maillon du système de transfert des eaux vers les hauts plateaux . Il répondra aux besoins en matière d'alimentation en eau potable et d'irrigation agricole, aussi bien dans la wilaya de Jijel que dans des régions limitrophes.



Figure 12: Barrage de Tabellout

II.2.1.5 Pole universitaire d'El Aouana

Ce pôle abritera plusieurs facultés: les sciences de la nature et de la vie (3000 places), les sciences agronomiques (1000 places), les sciences exactes et informatique (2000 places), une faculté de médecine (1000 places) et un centre international de recherche en physique théorique.



Figure 13: Pole universitaire d'El Aouana

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.2.1.6 Salle Omnisports :

Projet de réalisation et d'équipement d'une salle omnisport d'une capacité de 3000 places au niveau du POS de l'entrée Est de la ville de Jijel pour un montant de 102 milliards de centimes et un délai de réalisation de 28 mois.



Figure 14:Salle Omnisports

II.2.1.7 Pénétrante Jijel - Autoroute Est-Ouest :

Long de 110 km, ce tronçon traversera trois wilaya, en l'occurrence Jijel, Mila et Sétif, pour le relier le port de DjenDjen à l'autoroute Est-Ouest, via 33 viaducs (15 km), 19 passages supérieurs, 15 passages inférieurs et 11 ponts, ainsi qu'un tunnel à Texenna. La pénétrante aura 2 x 2 voies extensible à 2 x 3 voies

II.2.1.8 Tunnel de Texenna à Jijel :

La réalisation du tunnel de Texenna long de 1865 m entrant dans le cadre de la pénétrante autoroutière Djendjen-El Eulma, prend forme...



Figure 15:Autoroute Est-Ouest

II.2.1.9 Aménagement d'un Boulevard Front de mer à Jijel :

Le projet de réalisation et d'aménagement d'un boulevard front de mer à hauteur de la cité des Frères Aâssous (Beaumarcher) au centre de Jijel a été lancé il y a deux années par l'ex wali Ali Bedrici; Une première tranche de 650 mètres linéaires de ce projet qui totalise 1,2 km, sera réalisée par l'entreprise publique Méditram pour un montant initial de 50 millions de dinars et pour un délai de douze (12) mois, a-t-on appris au cours de cette sortie du chef de l'exécutif local. Outre créer une promenade le long du boulevard Hocine-Rouibah, le projet permettra également d'assurer la protection du littoral et, par ricochet, une bonne partie de la ville

II.3 ANALYSE ET GESTION DOCUMENTAIRE

De puis notre 1^{er} année on est habituer a analysée notre documentation et vérifier son fiabilité et de faire une classification et un recensement de ses document, pour notre cas d'étude en a pu récolter une quantité énorme présenter sous différent format et support

II.3.1 Les Documents sur des supports numériques :

Des fichiers DAO((professionnelle et académique)

Des fichiers texte (Word – PPT – PDF -XLS etc...)

Des fichiers image (GPJ etc...)

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.3.2 Les Documents sur des supports graphiques :

Des cartes (professionnelle et académique)

Des fichiers texte (MEMOIRE -Word – PPT – PDF -XLS etc...)

Des fichiers image (GPJ etc...)

documentation		type	titre	auteur	année	source
travaux universitaires	écrite	mémoire	1-réaménagement de la bande littoral de la ville de jijel 'vieux port'	bibi louiza. alioua warda.	juillet 2007	université de jijel
			2-le foncier urbain dans la petite région de taher ; disponibilité, mobilisation et contentieux	larouk md el hadi	2009	université mentouri de constantine
			3-répertoires des typologies architectoniques de 19eme siècle blida	sebba mounia	2015	université saad dahleb blida
			4-centre de loisir	aliouèche asma	2011-2012	université mentouri de constantine
			5- centralités urbaines et développement touristique	m. marre alain	2014	université de reims champagne – ardenne
			6- la mixité urbaine dans les quartiers d'habitat contemporains	hallal ibtissem	2007	université mentouri de constantine

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

travaux universitaires			7- le foncier urbain dans la petite région de tahr ; disponibilité, mobilisation et contentieux	mr/ bougassa .abdelhafi d	2009	université mentouri de constantin e
			8- l'attractivité urbaine au service de la revitalisation du centre ancien de jijel	melle yasmine bouhelouf	2014	epau
			9-littoral jijilien entre imparfait du développement touristique et préoccupation environnementale	souhila boutafenou chet	2011	epau
travaux universitaires	écrite	mémoire	10- cartographie par les différentes méthodes de vulnérabilité a la pollution d'une nappe côtière cas de la plaine alluviale de l'oued djendjen (jijel, nord-est algerien)	mr. fatih. boucenna	2009	université badji mokhtar-annaba
			11- renouvellement urbain d'un centre ancien en déclin cas du centre-ville de jijel	mr. safri saïd	2008	université mentouri constantine
			12- les structures spatiales de l'est algérien. les maillages territoriaux, urbains et routiers.	djamel raham	2001	université mentouri-constantine
			13-analyse de la qualité dans les services touristiques	guy morin	1993	université du québec
			14- la problématique du développement durable d'une ville minière ouenza, une ville de l'est algérien	guendouze berrahail	2014	université badji mokhtar - annaba
			15- aménagement et protection du rivage de jijel	ahmed daghbadj	2015	université blida
			16- composition et esthétique dans la mise en forme de l'espace urbain	kaïs amor	2007	université mentouri-constantine
			17- l'utilisation du projet urbain dans la requalification des grands ensembles.	boucherit sihem		université de constantine

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

			18- le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral	grimes said		université de constantine
			19- dans quelle mesure le tourisme durable intéresse-t-il les voyageurs, quelles seraient les motivations de ceux-ci et sont-elles généralisables dans le milieu montagnard?	aurélien dumontrot y	2014	em normandie
			20-patrimoine et tourisme dans les villes marocaines	wided aloui	2013	marrakech - enam
			21-le tourisme durable au vietnam	line bergery	2009	université du sud-toulon var
	analyse		1- analyse urbaine de la ville de jijel	sami sahli	2016	université blida
			tourisme la ville de jijel	gueddouh lamia et autres	2015/2016	université blida
			la ville de jijel	chikhi nour el houda	2015	université blida
			2- l'habitat individuel à jijel		2015	
			3-analyse urbaine de la ville de jijel	bayou faycel	2013	
			4- analyse typologique et séquentielle		2014	
			5-analyse de bazoul		2013	
		ouvrage		1- architecture et tourisme une nouvelle image pour la cité des colonies d'igea marina	fatima-zohra kerkadi slasli	janvier 2012
			2- la composition urbaine trois textes de Gérald hanning	philippe montillet (dir), hervé blumenfeld (architecte urbaniste)	2016	
			3-la composition urbaine	nathalie candon architecte d.p.l.g	1996	

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

			4- composition urbaine, projets et territoires	serge thibault	2012
			5- rubrique monographie wilaya de jijel	agence nationale d'intermédiation et de régulation foncière	2013
travaux professionnels	graphiques	cartes	1- pdau	a.boubazari	2009
			2- carte d'état de fait	apc	2011
			3- carte des pos	guettiche	2011
			4- carte du réseau hydrographique de la wilaya de jijel	elhacohmi arur	2013
			5- carte du réseau routier de la wilaya de jijel	elhachmi arour	2014
			6- carte d'aménagement	centre d'étude et réalisations en urbanisme	2014
			7- carte geot et geolo de jijel	nassim boubezari	2009
			8- carte d'équipements		
			9- multi réseaux	nassim boubezari	2009
			10- risque naturels et contraintes	nassim boubezari	2009
			11- servitude	nassim boubezari	2009
			12- typologie		
			13- carte des secteurs d'urbanisation	centre d'étude et réalisation en urbanisme	2009

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

			14- zones industrielles et zones d'activités	elhachmi arour	2009
		photos	photo aérienne	1	
			photo de wilaya	200	

II.3.3 SYNTHESSES DU TABLEAU :

D'après le recensement sur les travaux académiques et professionnels qu'ils ont pris la ville de Jijel comme cas d'étude on peut constater la diversité et la disponibilité de la documentation que sa soit écrite graphique ou numériques, les différentes interventions proposées par l'état (réaménagement et réhabilitation) ou les étudiées des années précédentes (création d'une tour d'affaire, cité culturelle des éco cartier etc. .) et les sites sur lesquels on peut intervenir (coté sud ouest et sud est et le littoral)

II.4 ACTUALITE DU THEME

II.4.1 INTRODUCTION :

Le développement et le progrès dans le domaine d'architecture et d'urbanisme, au quel l'Homme est arrivé aujourd'hui, n'est pas le fruit du hasard mais le résultat d'un long processus de recherche et d'expériences, composant sur petites échelles jusqu'à arriver aux échelles supérieures pour illustrer ce qui devra être réalisé, c'est le cas de la composition urbaine

II.4.2 LA COMPOSITION URBAINE :

La composition urbaine est bien souvent définie comme étant un mode de conception engagé dans le projet urbain, entendu comme représentation dessinée de ce qui devra être réalisé.

Fondée sur la notion d'unité qui en constitue un véritable paradigme, la composition urbaine n'est guère éloignée de la notion d'organisation, notion au centre des sciences contemporaines de la complexité. Elle peut alors désigner tout mode de faire qui vise à fabriquer de l'unité, c'est-à-dire à relier et non pas additionner, au sein d'un plus vaste ensemble.

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

Selon cette définition, la composition urbaine est un mode de faire le projet qui ne se résume pas aux seuls projets qui visent à concevoir et représenter ce qui devra être réalisé. Elle peut

être transversale à différents niveaux de projet et notamment ceux à visée stratégique, mais selon des modalités spécifiques.

Pierre Riboulet dans son ouvrage de référence, « Onze leçons sur la composition urbaine » (Riboulet, 1998), indique dès le début, que traiter de la composition urbaine revient à associer deux entités opposées, dès lors que l'on considère que la ville, en tant qu'espace social, est le produit de multiples actions et de multiples intervenants, publics et privés, alors que la composition est généralement entendue comme une activité menée par une personne, voire un groupe restreint de personnes, le compositeur ; la ville pour Pierre Riboulet est un produit social complet. Traiter de la composition urbaine ne peut donc pas relever d'une seule approche, qu'elle soit esthétique, sociologique, architecturale, économique, etc., mais bien de l'ensemble de ces dimensions.

De façon générale nous pouvons définir la composition urbaine comme un processus et un résultat. Le processus est l'ensemble des actions et des intervenants qui participent directement et indirectement à la production de l'espace urbain. Le résultat est une forme spatiale produite par ce processus.

La composition urbaine, en tant que pratique mais également ensemble de connaissances et de savoir-faire, renvoie à deux grandes catégories de sciences, les sciences du projet et les sciences sociales de l'espace.

Une science sociale de l'espace dès lors qu'elle vise à rendre compte et expliquer les processus qui ont été à l'œuvre pour produire tel ou tel type d'espace.

Science du projet lorsqu'elle se dote d'outils, de méthodes et de techniques pour composer un espace.

Afin de rendre plus lisible ce qu'est la composition urbaine, il convient probablement de réserver cette dénomination à l'action de composition qui mobilise l'ensemble des savoir-faire et des connaissances qui servent aux urbanistes et aux architectes pour organiser l'espace d'un projet urbain.

*Source : Congrès national des Sociétés Historiques et Scientifiques - Composition(s) urbaine(s) - Tours 2012
Riboulet P., (1998), Onze leçons sur la composition urbaine*

II.4.2.1 INSTRUMENT DE LA COMPOSITION URBAIN :

II.4.2.1.1 Le tracé :

Le tracé est l'opération la plus élémentaire du dessin urbain

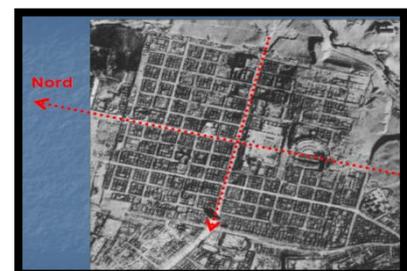


Figure 16:Le tracé

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

Les tracés définissent souvent les directions et les figures de base des compositions. Le tracé produit des lignes qui relient, virtuellement ou concrètement les éléments de la composition (définis par les découpages et les occupations).

- **Tracé virtuel** : ils servent à construire la composition, pas obligatoirement concrétisés dans la fonctionnalisation et la réalisation de la composition, même s'ils sont fondamentaux au niveau de la composition.
- **Tracer concret** : sont au contraire ceux qui sont fonctionnalisés, même s'ils jouent un rôle secondaire rue, boulevard, avenues, ruelle, impasse

II.4.2.1.2 Le découpage :

Le découpage produit des lignes qui séparent. Les lignes produites par le tracé elles peuvent bien être les mêmes, et remplissent deux fonctions distinctes et complémentaires.

Donc le découpage sépare les composants de la ville îlots, parcelles, etc.

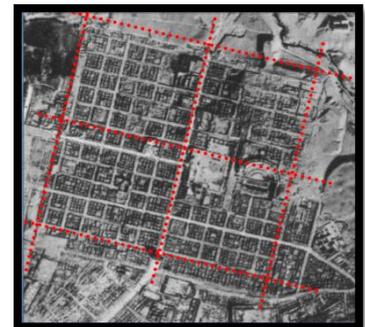
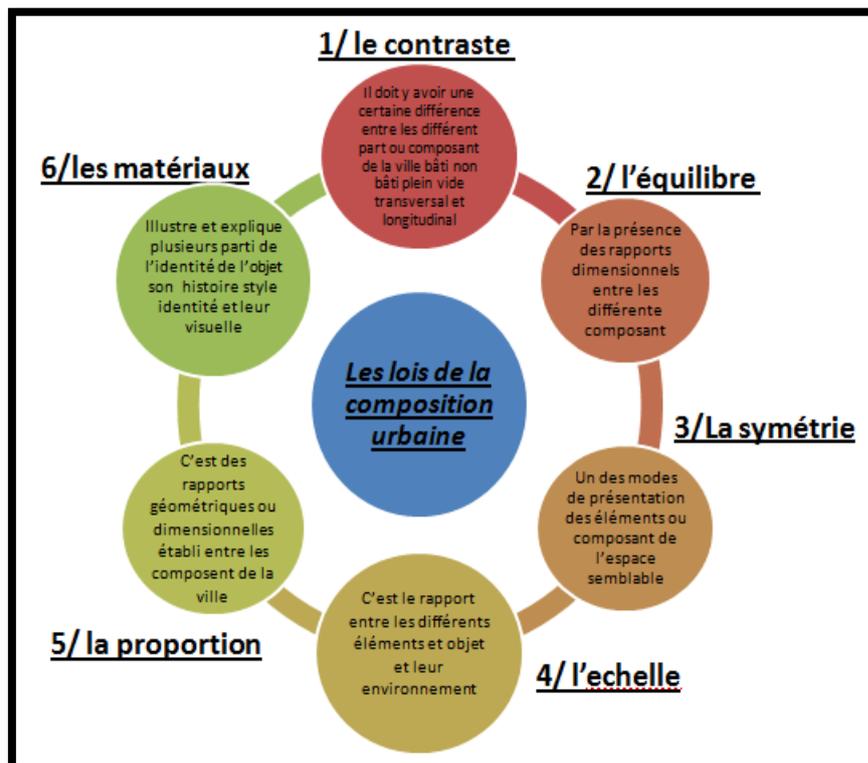


Figure 17: Le découpage

II.4.2.1.3 Le tracé des occupations :

Les occupations se présentent sous la forme de leurs traces au sol : traces des espaces bâtis, traces des espaces libres, des espaces végétaux

II.4.2.2 LES LOIS DE LA COMPOSITION URBAINE :



CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

Source : Composition urbaine cours 29 Dr. Azzedine Belakhal Univ. Biskra

II.4.3 INTRODUCTION :

Les urbanistes et les planificateurs municipaux cherchent toujours la composition idéale, qui répond au différent besoin des gens, pour rendre les villes plus homogènes et plus vivables. Parmi ces besoins fondamentaux, on trouve le transport et la mobilité urbaine.

II.4.4 LE TRANSPORT « AXE DE LA MOBILITE URBAINE » :

La révolution industrielle a changé la notion de la ville et démolit ces frontières, ce qui fait que la ville évolue très rapidement laissant les spécialistes souvent perplexes.

Avec la métropolisation, les caractéristiques de la ville changent. Les villes contemporaines n'ont plus grand chose à voir avec l'idée courante d'une ville bien distincte de la campagne, identifiée par un chiffre de population seuil ou encore caractérisée par un nombre limité de fonctions. Les villes contemporaines sont des espaces de plus en plus difficiles à appréhender aussi bien en termes de formes que de fonctions. La périurbanisation qui repousse sans cesse les limites de l'espace urbanisé ainsi que la spécialisation des espaces qui tend à individualiser des quartiers selon une fonction spécifique, sont à la fois la cause et la conséquence d'une multiplication des déplacements. Un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est ainsi associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexes, l'offre traditionnelle en transport en est forcément modifiée. La métrique de la ville est de moins en moins topographique et de plus en plus réticulaire, en d'autres termes, ce qui compte pour qualifier la distance entre les lieux, c'est moins la distance kilométrique que le temps pour parvenir d'un lieu à un autre. Donc la proximité physique n'est plus la seule condition nécessaire à l'interaction sociale, c'est **l'espace/temps**.

II.4.5 DEFINITIONS DU TRANSPORT :

Étymologiquement parlant le terme Transporter signifie « porter en un autre endroit ». Ce besoin de déplacement *Michel Chesais* le définit ainsi : « Le transport est le résultat d'une nécessité, de plus en plus élargie, de transformer les productions agricoles et industrielles d'un site de création à un site de consommation. Résultat pour les individus d'une nécessité de déplacer leur personne physique d'un lieu à un autre ». De ce fait, il se définit comme étant l'ensemble des dispositions mises en place pour assurer le déplacement et des personnes et des objets d'un endroit à un autre. Et de là on pourrait le qualifier comme un système composé de sous-systèmes correspondants aux différents modes, eux-mêmes forment des systèmes à part entière en interrelation dont la mobilité est la finalité.

II.4.5.1 LES MODES DE TRANSPORT EN COMMUN :

Un mode de transport (ou une modalité de transport) indique une forme singulière de transport qui se distingue principalement par l'infrastructure empruntée.

Par contre Une "Solution transport" est la combinaison d'un ou de plusieurs modes de transport, et de leurs modalités contractuelles d'utilisation. Pour les transports régionaux, on peut utiliser la route, le fer, l'air ou la voie fluviale. En outre, il existe principalement 4 modes de transport aussi bien régionaux:

- Le transport routier ;
- Le transport ferroviaire ;
- Le transport maritime ;
- Le transport aérien [GUIFFO, 2009].



Figure 18: Les modes de transport en commun

II.4.5.1.1 Le transport routier :

Il Permet un déplacement de personnes avec une grande variété de moyen tels que les covoiturages, taxi, tramway mais les bus sur des routes reste l'infrastructure la plus simple et la plus souple des modes de transports, c'est à dire qu'elle est utilisable par les différents usagers.

En outre, elle offre des avantages tels que la souplesse d'adaptation, le rapport vitesse/prix avantageux, bien que des inconvénients, traduit par la sécurité, le délai et les conditions climatiques [GUIFFO, 2009].

II.4.5.1.2 Le transport ferroviaire :

Permet, la circulation et la mobilité dans un ensemble géographique donné, région, pays, continent avec tous les avantages que cela induit : des quantités importantes, un réseau ferré qui ne subit pas les mêmes aléas que les autres modes (liés aux risques météo notamment), la fluidité et des délais qui peuvent être réduits. A noter que, , le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier, à savoir le ferroutage [GUIFFO, 2009].

II.4.5.1.3 Le transport aérien :

C'est celui qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges régionaux et nationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son essor. Tout comme le transport maritime, le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise [GUIFFO, 2009].

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.4.5.1.4 Le transport Maritime :

A pour lui l'avantage de recouvrir les zones les plus étendues du globe. Le transport maritime est approprié pour des quantités importantes, mais avec des grands délais.

Les ports ont connu une évolution fondamentale pendant ces dernières décennies en raison des changements intervenus dans la technologie du transport maritime et de la manutention des cargaisons, notamment du fait de l'introduction de conteneurs de chargement intermodaux. La manutention des cargaisons, qui était auparavant une activité à fort coefficient de main-d'œuvre, est devenue une activité de plus en plus capitalistique du fait de cette évolution.

L'accroissement du nombre de citadins et l'augmentation des tailles des villes ont suscité l'intérêt de réfléchir sur des moyens efficaces de rendre l'échange et le transport dans la cité facile et accessible à l'ensemble des usagers. et ses le cas des gare maritime et les port (pêches ou de commerces)

➤ **Le port comme pôle d'échange « Un véritable lieu de communication »**

Le pôle d'échange est un lieu vers lequel convergent différents modes de transport, il vise à :

- Assurer le transit des voyageurs allant d'un mode de transport vers un autre ;
- Répondre aux besoins et fonctionnement propre de chaque mode ;
- Accueillir les services annexes au transport.

II.4.5.2 CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

Plusieurs critères son prise en compte dans le choix du mode. On peut les classer ainsi :

- -la disponibilité, selon la situation des lieux d'origine et de destination et la configuration du réseau de transport correspondant ;
- -la capacité, selon le volume de l'envoi à transporter;
- -la rapidité (vitesse ou délai), la valeur de la marchandise, sa fragilité,
- -le coût, selon la valeur des produits à transporter ;
- -la sécurité, selon la valeur et la fragilité des produits à transporter, leur conditionnement (vrac, palettes...) ou leur caractère dangereux,
- -la fiabilité, selon les impératifs de la chaîne logistique, en rapport avec les conditions climatiques et la situation politique des territoires et des frontières à traverser, les contraintes économiques et sociales (prix du pétrole, salaires, grèves),
- -les contraintes légales et réglementaires applicables au produit transporté et au mode considéré.
- -le niveau de qualité et de fiabilité des entreprises de transport utilisées.

II.4.5.3 FAVORISER LE RECOURS AUX SYSTEMES DE TRANSPORT COLLECTIF REGIONAUX

Les transports en commun connaissent, depuis plus de 10 ans, des baisses constantes d'achalandage de l'ordre de 1% par année. A cause du manque de véritable offre de service de transport souple, rapide, efficace, économique et écologique, qui peuvent concurrencer

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

adéquatement la voiture à occupant unique. Au pays d'Europe les transports en commun en depuis quelques années un rôle moteur dans les projets d'urbanisme qui se structure au tour des nouveaux réseaux c'est le cas par exemple du bus sur site protégé, tramway sur rail (Nantes ou Grenoble) du tramway sur pneu (Nancy) de trolleybus-guide (Lyon) du tram-train (Allemagne) et autre



Figure 19: type de tramway

Sources ; livre *l'urbanisme durable concevoir un éco quartier*

Il existe même le cocktail transport qui pourrait amener un bon pourcentage d'automobilistes à délaissier occasionnellement leur voiture. Ce concept se définit par un maillage et un mariage d'intérêts entre les grandes entreprises de transport en commun (métro, bus, train de banlieue, chemin de fer, etc.) et les moyens de transport "privés" que sont le vélo, le taxi, la location d'automobile, les coopératives de propriété d'auto, le covoiturage.

<< Le concept de **cocktail transport** est apparu pour la première fois sous la plume du coordonnateur du dossier du taxi au ministère des Transports du Québec, monsieur Michel Trudel, dans le cadre d'une réflexion visant à favoriser l'usage du taxi. À l'origine, l'expression utilisée fut cocktail modal en français et transport cocktail en anglais >>



Figure 20: Illustration sur le cocktail transport

II.4.5.4 RAISONS ET MOTIVATIONS DE CE FAVORI AUX MODES DE TRANSPORT COLLECTIF REGIONAUX

L'usage dominant de la voiture particulière résultant de formes urbaines discontinues et dépareillées, représente un véritable obstacle au développement d'agglomération aux pratiques plus durables. Dans ce contexte l'enjeu consiste à atteindre des objectifs de report modal important en faveur des transports collectifs. Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

Le transport collectif regroupe l'autobus, le taxi, le métro, le train, le tramway et l'autocar et même l'avion. Il exerce un rôle primordial dans et entre les villes :

- une mobilité universelle.
- importance économique majeure en participant à la réduction de la congestion routière près et dans les centres urbains et à la création d'emplois.
- Il constitue un élément clé pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, tout en contribuant à améliorer la qualité de vie et la sécurité dans les quartiers.

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

Les modes de transports collectifs présentent d'ailleurs de nombreux avantages aux plans personnel, collectif et environnemental, ses répercussions touche les différents domaines de : la santé, l'économie, l'environnement et permet un bénéfice du temps

Sources : [Société de transport de Montréal, 2003 ; Bergeron, 2012].

II.4.6 LE TRANSPORT DURABLE AXE DE DEVELOPPEMENT

DURABLE :

II.4.6.1 Introduction

Quand la terre réclame le déséquilibre et déclenche les alarmes de danger avec le changement climatique inquiétante l'épuisement des ressource naturelle les risque sanitaire accrus une

Santé publique réoccupant et les ressource naturelle menacées l'homme comprend qu'il faut agir la ou le développement durable trouve ça naissance

Sources ; livre l'urbanisme durable concevoir un éco quartier

II.4.6.2 Le développement durable :

le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre les besoins du futur, en intégrant aussi bien les aspects environnementaux , sociaux, que politiques .

Sources ; Rapport Brundtland

Le développement durable conjugue simultanément trois paramètres fondamentaux : L'équité sociale, la prudence environnementale et l'efficacité économique.

Sources : [Galibourg, 2003].

Le problème urbain a été relativement négligé jusque les années 1990 d'une part Par ce que la ville et parfois considéré comme une source de difficulté susceptible de se résoudre par un rééquilibrage de l'habitat en faveur des compagnes d'autre par, par ce que ce milieu et d'une telle complexité que l'on peut adopter ni résolution ni solution simples

Les premier travaux sur le développement durable se sont d'abord concentrer sur des thème circonscrits et non pas sur le territoire les premier problèmes évoqué sont la consommation énergétique des ville, du transport urbain et la dépression urbain (rapport Brundtland) suivi par la conférence de rio ou l'agenda 21 retrouve sa naissances 1992 et la charte d'aalborg1994 (comment mettre en œuvre l'agenda 21)

De par intégrer le développement durable dans un projet d'aménagement apparait trop compliqué la ou des démarche on était créé et suivi commencent par la démarche environnementale qui est une démarche simplifier ou l'objectif de développement durable et réduit a l'itération de la dimension environnementale dans le projet et la démarche participative qui implique prioritairement les sociologue de se fait des nouveaux terme telle

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

que l'éco quartier et le quartier durable et même les projet de renouvellement urbain trouve la lumière

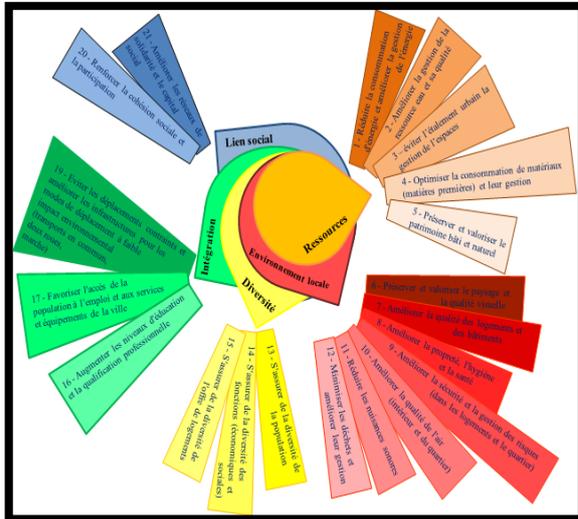
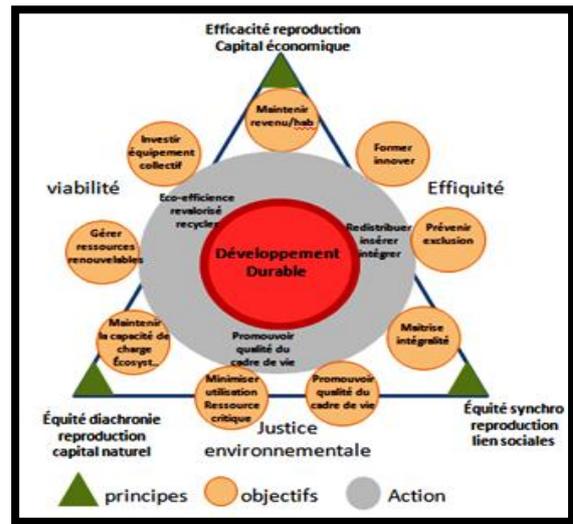


Figure 22: Le développement durable du quartier



Sources ; livre l'urbanisme durable concevoir un éco quartier

Figure 21: Principes et objectif

*illustration de la démarche du développement durable du quartier voir les annexe

II.4.7 LE TRANSPORT DURABLE :

Au cours du dernier siècle, nous sommes devenus de plus en plus dépendants des voitures et d'autres véhicules personnels comme principal moyen de transport. Etant donné que, la croissance a permis de grands progrès économiques et sociaux, mais aujourd'hui elle sape peu à peu certains des bienfaits dont elle est à l'origine. En effet, les effets du transport motorisé sur la santé et l'environnement sont bien connus, le fait qui exige la prise en compte des différents impacts environnementaux dans la planification des infrastructures.

À ce stade là, Il apparaît en particulier de plus en plus clairement que l'évolution actuelle des transports et leur croissance posent de sérieux obstacles aux pays désireux de mettre en place une politique de développement durable.

II.4.7.1 Définition Du Transport Durable :

Un système de transport durable est un système :

- Qui permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes avec équité entre les générations ;

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

- Dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyen de transport et qui appuie une économie dynamique ;
- Qui limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité que possède la planète de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable;
- Aussi, qui réutilise et recycle ses composantes et minimise l'usage des terres et le bruit [CST, 2002].

Le transport durable comprend les éléments suivants :

- La marche, la bicyclette, le transport en commun et le transport communautaire ;
- le design communautaire ;
- Des technologies plus propres et des combustibles renouvelables ;
- Des solutions qui favorisent conservation et l'efficacité énergétiques, y compris l'auto-partage, le télétravail et le covoiturage

Sources : [NOVA SCOTIA, 2013].

II.4.7.2 Rôle Du Transport Durable :

Le transport durable consiste à conduire moins et à bouger davantage. Il a pour but d'offrir plus de choix à un plus grand nombre de gens, et à assurer une meilleure connectivité entre nos lieux de destination. En cherchant des solutions de transport durable, nous pouvons améliorer nos communautés pour qu'elles deviennent des lieux de résidence plus agréables, plus abordables à long terme et moins exigeants pour nos ressources naturelles. Nous devons créer des cadres bâtis et sociaux où les modes de vie actives et le transport partagé sont des choix faciles et souhaitables pour tous, quels que soient la capacité physique, l'âge, le statut socio-économique, ou le sexe

Sources : [NOVA SCOTIA, 2013].

Le transport durable n'est pas une destination fixe; c'est plutôt une approche continue qui crée de nombreux résultats positifs, comme une connectivité sociale accrue, le mieux-être physique et des économies locales plus fortes. Le transport durable présente plusieurs avantages:

- Réduction des coûts du transport à mesure que les prix de l'énergie augmentent ;
- Amélioration de la santé et des niveaux d'activité physique ;
- Diminution de la congestion routière ;
- Amélioration de l'accès aux services et aux perspectives d'emploi ;
- Soutien du développement économique et de la capacité concurrentielle sur une base locale ;
- Adaptation aux changements climatiques et réduction de la pollution ;
- Amélioration de la sécurité routière pour tous les modes de transport ;
- Amélioration de la qualité de vie en général

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

Sources : [NOVA SCOTIA, 2013].

II.4.7.3 Combiner Les Modes De Transport Pour Une Offre Compétitive :

« Aucun mode de transport ne peut, à lui seul, rivaliser avec l'automobile pour répondre à l'ensemble des besoins de la mobilité partout sur le territoire. Une stratégie qui peut concourir au virage vers la mobilité durable: le développement de l'inter-modalité et de la multi-modalité. La mise en synergie des modes de transport permet en effet d'offrir aux voyageurs une alternative avantageuse à l'usage d'un seul mode. Les pratiques intermodales reposent sur l'organisation et l'articulation de l'offre de transport, avec l'objectif de coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents modes de déplacement »

Sources : [vivre en ville, 2013].

II.4.7.4 L'inter-Modalité :

Le concept d'inter-modalité vise à limiter l'utilisation de la voiture individuelle en ville et suggère d'autres usages, plus orientés sur le service que sur la propriété. Pour autant, il ne l'exclut pas. « La voiture est un objet indispensable dans l'offre multimodale, mais elle est trop mal utilisée aujourd'hui en milieu urbain, parce que sous-occupée ou immobilisée sur la chaussée », estime Gabriel PLASSAT de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). « L'inter-modalité doit permettre de redistribuer l'espace en ville et de réduire l'usage de la voiture particulière », confirme Thomas DUVAL du CERTU (Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme), à condition « de proposer un niveau de service porte à porte concurrentiel, en articulant et en coordonnant les différentes offres de transport ».

II.4.7.5 L'inter-Modalité, Une Stratégie De Mobilité Durable

Une approche centrée sur l'inter-modalité constitue un élément d'une stratégie visant à répondre à cette réalité et tendre vers une mobilité durable. En effet, elle ne peut représenter une solution durable que si :

- L'offre de transport collectif est suffisamment développée et performante pour permettre de rivaliser avec les temps de parcours de l'automobile ;
- L'environnement urbain est adapté aux modes que l'on souhaite mettre en relation et les infrastructures sont continues et suffisantes.

Le défi de l'inter-modalité est d'apporter une réponse rapide aux besoins de mobilité de la population. Il importe également de mettre l'utilisateur au coeur de toute stratégie intermodale. En ce sens, l'inter-modalité est une stratégie connexe à d'autres approches comme

- l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun et son intégration à la ville.
- Un aménagement du territoire permettant le déploiement d'une offre de transport intermodale efficace permet du même coup de diminuer la motorisation des ménages

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.4.7.6 De la multi-modalité à l'inter-modalité :

Longtemps, l'utilisateur n'avait le choix qu'entre la voiture individuelle ou les transports publics, pas toujours efficaces et bien desservis. Aujourd'hui, de nouvelles formes de mobilité voient le jour comme le covoiturage, l'auto-partage ou le vélo en libre-service. La variété des modes de transports – soit la multi-modalité – dégage de nouvelles perspectives. Et permet notamment la pratique de l'inter-modalité, à savoir la possibilité d'emprunter plusieurs véhicules (train, bus, voiture, bateau, vélo...) sur un même trajet

Source : Vivre en Ville, 2013. 21

L'inter-modalité et son corollaire la multi-modalité se mettent en place progressivement dans les villes du monde, de Shanghai à Singapour en passant par Paris et les villes de province. Les aéroports, gares et parkings sont désormais aménagés en « pôle intermodal », donnant accès à différents modes de transports grâce à des systèmes d'information et de billettique adaptés. Cette nouvelle organisation des transports nécessite l'implication de nombreux acteurs : opérateurs de transports publics, gestionnaires de parkings, constructeurs de véhicules et surtout pouvoirs publics, seuls capables de déployer l'infrastructure nécessaire au système intermodal [CNT, 2005].

II.4.7.7 Trois piliers pour l'opérationnalisation de l'inter-modalité :

II.4.7.7.1 Les pôles d'échanges :

En tant qu'ancrages physiques de l'inter-modalité, les pôles d'échanges intermodaux jouent un rôle central. Un pôle d'échanges intermodaux est formé par la réunion de divers modes, entre lesquels il doit faciliter le transfert des voyageurs. Il contribue par ailleurs à structurer l'espace urbain dans lequel il s'inscrit. Ainsi, il est à la fois :

- Un équipement de transport essentiel à la réalisation d'un déplacement;
- Une interface entre les voyageurs et les modes à leur disposition;
- Un lieu de polarité urbaine

Source : (Vivre en Ville, 2013).

La marche, bien qu'elle soit parfois négligée, est le véritable ciment de l'inter-modalité (CERTU, 2005). Elle joue d'abord un rôle essentiel dans l'accès aux réseaux de transports collectifs. De manière plus large, l'accessibilité des pôles d'échanges par les modes de déplacement actifs présentent plusieurs avantages, notamment sont faible coût et le peu d'espace requis. En étant perméable aux déplacements actifs, le pôle d'échanges peut également contribuer au dynamisme du milieu environnant.

CHAPITRE II ETAT DE CONNAISSANCE

II.4.7.7.2 L'information multimodale :

Développer une information multimodale consiste à réunir, au sein d'une même plateforme, les informations relatives aux différents modes de transport. L'information multimodale fournit au voyageur l'ensemble des informations et lui permet ainsi d'effectuer un choix rationnel entre les divers moyens de transport à sa disposition. Elle facilite la combinaison des modes dans une chaîne de déplacements.

La disponibilité d'outils mobiles facilite l'accès à l'information multimodale, et elle peut être diffusée aux stations et pôles d'échange et dans les véhicules de transport en commun.

L'accès facile à l'information multimodale permet à l'utilisateur d'être acteur de son déplacement et de l'optimiser en temps réel (Vivre en Ville, 2013).

II.4.7.7.3 La Tarification Intégrée :

L'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ou dans le cadre d'un « cocktail transport » peut être facilitée par une intégration des pratiques tarifaires. Le concept de tarification intégrée englobe plusieurs types de pratiques qui remplissent deux rôles principaux : inciter le voyageur, par une tarification avantageuse, à choisir les transports viables, et faciliter la combinaison de plusieurs modes.

La tarification intégrée peut se traduire de différentes manières : offres tarifaires, billetterie intégrée, titres combinés, titre uniques ou facturation intégrée. La formule train+auto, représente un exemple d'offre tarifaire qui favorise l'inter-modalité entre l'auto-partage et le train interurbain [Vivre en Ville, 2013].

CONCLUSION :

Sert que le transport dans le monde cause plusieurs problèmes nuisant la planète terre et l'humanité , mais la mobilité urbaine reste un élément indispensable et fondamental surtout avec le développement rapide des nations ,c'est pour ca que l'Homme a essayée de trouvé des solution rapide et efficace a long terme, la ou le développement durable participe avec le transport durable et les nouvelle notion de inter modalité la multi modalité et le cocktail transport et autre notion qui pour l'instant présent la meilleure solution pour les déplacement en générales .

III. LECTURE ET ANALYSE URBAINE

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.1.1 POTENTIEL DE LA VILLE

Une ville avec des potentialités remarquables et par fois rares, ville un portail africain vers l'Europe et le monde

Cité portuaire et touristique par excellence, centre tertiaire et universitaire, avec une capacité d'accueil de tous les secteurs et activité, que ça soit économiques environnementales ou social, sa situation littorale et portuaire et l'importance de ses infrastructures lui confèrent certes d'énormes potentialités, à savoir :

III.1.1.1 Position géographique :

Une position géographique permettant de jouer un rôle pivot dans les échanges internationaux du fait de sa proximité du sud de l'Europe et des ports méditerranéens (français, italiens et espagnols).

Elle constitue une porte méditerranéenne pour certains pays de l'Afrique noire (Mali, Niger, Tchad, ...) et un débouché portuaire préférentiel pour une bonne partie de la région des Hauts Plateaux Est et le Sud du pays.



Figure 23: Position géographique :

III.1.1.2 Ressources naturelles :

La région dispose d'un potentiel agricole intéressant, caractérisé par une superficie agricole utile de 44.000 ha de haute valeur agronomique avec un périmètre irrigable de 10.000 ha dont 5.000 ha en cours de réalisation, d'un patrimoine forestier occupant 48% du territoire de la wilaya (115.000 ha) dominé par le chêne liège avec un maquis de bruyère et une végétation dense de plantes médicinales.

Les ressources hydriques sont estimées à 800 Mm³ avec 19 sites de barrages potentiels dont 02 s en voie de lancement (Kissir, Boussiaba), et 05 déjà étudiés Tabelout, Bouadjoul, Irdjana, Ziana et Dar El-Oued . Les ressources halieutiques sont appréciables totalisant une superficie maritime de 6.510 Km² et une biomasse totale de 20.800 T /an. La région dispose également d'un potentiel touristique unique composé de paysages terrestres et marins exceptionnels ainsi que des gisements miniers et de substances utiles importants (Fer, Kaolin, Zinc, Sables etc..).

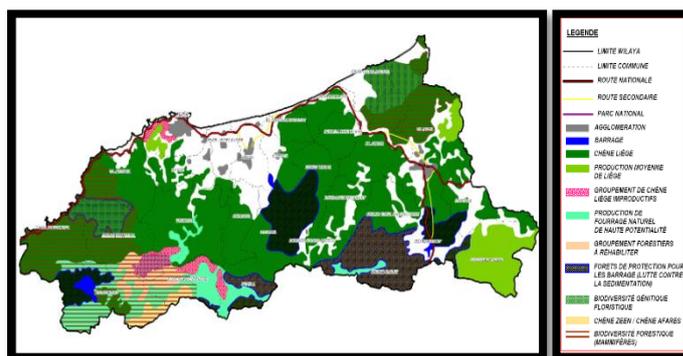


Figure 24: Ressources naturelles

III.1.1.3 Ressources économiques :

Les infrastructures économiques et équipements structurants majeurs représentent :

- Le port de Djen-Djen, axe privilégié du transport Euro-Africain (une capacité de 4,5



Figure 25: Ressources économiques

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

millions de tonnes par an et des tirants d'eau de moins 18 m).

- L'aéroport Ferhat Abbas en pleine expansion, offrira toutes les commodités d'un transport aérien performant.
- La ligne ferroviaire reliant Jijel au réseau national avec une gare de tri de 08 millions de T/an de marchandises.
- Un réseau routier dense et raccordé au réseau national : L'axe RN 43/27, reliant Jijel avec les pôles économiques : Constantine, Skikda, Béjaia et Setif. L'axe RN77 constituant une pénétrante Nord - Sud et reliant le port de Djen-Djen aux grands centres économiques de la région des hauts plateaux Est et du Sud.



Figure 26: moyen de transport a jijel

- Un réseau énergétique apte de garantir l'énergie à tout type de projet économique :
- La centrale thermique d'Achouat d'une puissance (3 x 210 Mw).
- Le gazoduc Ramdane Djamel - Jijel de diamètre 28 pouces.
- Une Base Economique structurante qui peut être mise à profit pour relancer l'activité industrielle :
- Des Unités de PMI/PME orientées vers la production de : verre, cuir, textiles, liège, briques Rouges, céramiques sanitaires, Kaolin, et Agro-alimentaire.
- Une zone industrielle en exploitation et deux zones d'activités en voie d'aménagement (Settara et Oudjana)
- La zone extra portuaire de Djen-Djen d'une superficie aménageable de 80 ha.
- La zone industrielle intégrée de Bellara (523 ha).
- Un potentiel foncier offrant de grandes valeurs urbanistiques à valoriser (Mezghitane 2500 Lgts, Tassift 1500 logts et Tarzoust 1500 lgts).



Figure 27 la zone industrielle intégrée de Bellara

III.1.1.4 Potentialités touristiques :

III.1.1.4.1 Potentialités Naturelles :

La diversité des sites de Jijel donne à la région une vocation touristique exceptionnelle. Elle réunit mieux que toute autre wilaya, trois ressources complémentaires:



Figure 28:plage bni belaid

III.1.1.4.2 Un Littoral :

S'étalant sur 120 Km (soit 1/10 de la côte algérienne), son littoral se distinguant par l'existence d'une corniche avec ces 18 plages, criques, îles, et îlots se succédant dans un cadre verdoyant



Figure 29:littorale jijilien

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.1.1.4.3 Un arrière pays pittoresque :

Dont les forêts et les hautes chaînes montagneuses traversées de gorges, dominant partout la mer. Des falaises rocheuses, connues sous le nom de « corniche Jijelienne » entre Ziama et El-Aouana.



Figure 30: Un arrière pays pittoresque

III.1.1.4.4 Des Eaux Vives et Vastes Forêts :

Les cours d'eau : dont certains permanents, traversent le massif pour se jeter dans la mer (Taza, Bourchaid, Kissir, mencha, djen djen, et Zhouh Ces cours d'eau (oued) constituent des parcours de promenade grâce à la fraîcheur qu'ils procurent d'une végétation abondante Quant au patrimoine forestier, il demeure l'un des plus importants du pays grâce à la présence de plus d'une trentaine de forêts dont deux d'une beauté exceptionnelle

- La forêt de Guerrouche située en partie dans la zone de la corniche de Ziama, riche en arbres de chênes lièges, chêne Afares et de chêne Zeen, descendant jusqu'à la mer dans le secteur d'El Aouana.
- La forêt de Tamentou, est la plus grande de la wilaya de Jijel, située à cheval de la wilaya de Jijel, Mila et Sétif offrant de belles vues sur le barrage d'Erraguen.



Figure 31: forêt el aouana

III.1.1.4.5 Les Grottes Merveilleuses :

Situées à 35 Km à l'OUEST de Jijel sur la RN 43, d'une rare splendeur. Une étude récente du milieu naturel des

grottes merveilleuses, élaborée par le bureau d'étude HYDROALGER pour le compte du parc national de Taza, a fait ressortir l'existence d'une dizaine d'autres grottes.



Figure 32: Les Grottes Merveilleuses

III.1.1.4.6 Les Lacs Naturels :

Deux lacs naturels existent au niveau de la wilaya de Jijel :

- **El-Kennar** : Le site couvre une surface d'environ 36 Ha, fréquenté par pas moins de 32 types d'oiseaux.
- **Beni Belaid** : Reconnu patrimoine international le lac couvre une surface de 120Ha, fréquenté par pas moins de 23 types d'oiseaux.



Figure 33: Les Lacs Naturels :

III.1.1.4.7 Le parc National de Taza :

Surplombant, la mer avec ses 9 Km de côtes (plages et corniches), par ses ressources naturelles et ses paysages montagnards, représente une richesse et une diversité de sites naturels.



Figure 34: Le parc National de Taza

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

- **La flore :** 435 espèces végétales ont été inventoriées dans le parc (sur environ 3139 espèces que compte le pays) en plus de 135 champignons et 147 plantes médicinales.
- **La faune :** pas moins de 146 espèces faunistiques par mis les mammifères et les oiseaux.
 - 15 espèces de mammifères dont le singe Magot ou Mac caca sylvanus.
 - 134 Types d'oiseaux (dont la sittelle Kabyle, symbole et particularité de parc)

III.1.1.4.8 L'îlot De El-Ouana :

Appelé aussi l'îlot aux chèvres ou localement « Ed'Zira » en plus d'autre îles et îlots dispersés

III.1.1.4.9 Le Grand Phare :

Construit par Charles SALVA, un tailleur de pierres aux environs de 1865, le phare El-Afia, à été édifié pour signaler à l'ensemble de la navigation, les abords du port de Djidjelli d'une part, et d'autre part deux écueils particulièrement dangereux : L'un « La Salamandre » au nord du phare, l'autre « Le Banc des Kabyles » beaucoup plus au large et à l'ouest.



Figure 35:Le Grand Phare :

III.1.1.5 Potentialités Culturelles :

III.1.1.5.1 Valeurs Traditionnelles Et Culturelles :

- **Artisanat :** confection de filets de pêche; poterie, boiserie; marqueterie.
- **Le folklore :** souffre du peu de traditions qui subsistent, essentiellement limitées à la célébration des fêtes religieuses.

III.1.1.5.2 Valeurs historiques :

- **Monuments historiques:** de nombreux monuments sont dispersés sur le territoire constituant des témoignages vivants des différentes civilisations qui ont succédées cette région. En parcourant cette région d'Ouest en Est on note l'existence des ruines "CHOBA" sur la RN°43, camp romain dont subsistent encore des fragments de remparts, au sud d'EL AOUANA à 2 km un amas de pierres constituant les restes d'un monument mégalithique forme ce qu'en appelle «LES DOLMENS»



Figure 36: monument historique

III.2 CROISSANCE URBAINE :

III.2.1 EVOLUTION HISTORIQUE ET URBAINE DE LA VILLE :

Comme toutes les villes algériennes, Jijel a connu une très lente évolution Son histoire n'est que l'histoire des dominations successives qu'elle a subit: Phéniciens, Romains, Byzantins, Arabe, Normande, Turque et Française.

III.2.1.1 Période avant :

L'ancienne ville située sur le bord de la mer et occupant une presqu'île rocailleuse relié à la terre par un isthme dominant les hauteurs voisines, La fondation de la ville de Jijel est attribuée aux phéniciens , qui y établirent un prospère comptoir commercial au 10^e siècle avant JC et en raison de la situation stratégique de la ville sur la mer , elle fut la convoitise des romains au premier quart du 10^e siècle avant JC, leurs importants faits urbains étaient :

- L'élargissement de l'Enceinte Romaine.
- la fortification de la ville.
- la création de nouvelles portes de la ville.

A la fin du 15^e siècle, les frères Barberousse en ont fait une base militaire importante à partir de la quelle sont menées les grandes campagnes contre les espagnoles pour la prise de Bejaia et Alger.

Leurs faits urbains étaient de même ordre que les civilisations précédentes sauf en ce qui concerne la construction des lieux de culte à savoir les mosquées.

III.2.1.2 Période entre 1838-1861 : (l'occupation française)

13 mai 1838 .L'occupation française de la ville s'est faite à travers les points stratégiques :

- La crête
- Le camp chevalier

La ville (la citadelle) a connu la destruction totale de ses constructions lors des bombardements Les colons transforment la citadelle en dépôt et construisaient une caserne militaire

- En 1856,un tremblement de terre a détruit toute la citadelle(ancienne ville).
- Les conseillers municipaux ont décidé de construire la ville en dehors des remparts.



Figure 37: GIGERI 1664



Figure 38:Période avant

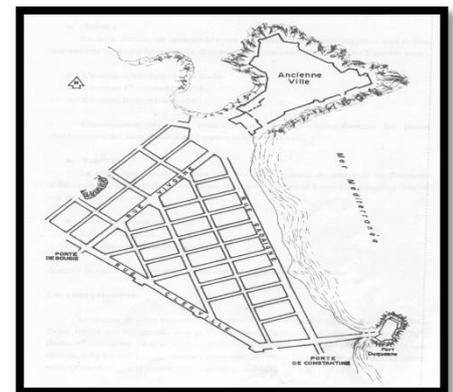


Figure 39:Premier plan d'urbanisme de djijdjeli en 1861

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

- Le premier plan d'urbanisme établi en 1861 sous forme d'un triangle qui faisait de Jijel une cité nouvelle au plan orthogonal:

- Système colonial en damier
- Implantation d'une église au centre du triangle
- A cette époque, on a assisté au développement des faubourgs à l'extrémité et le long des chemins ruraux.

III.2.1.3 Période entre 1861-1890 : **(l'occupation française)**

La ville s'étend sur une forme triangulaire épousant la forme de la plaine, les limites sont :

- L'axe reliant la citadelle à Djebel Ayouf
- L'axe longeant le littoral
- L'axe qui délimite le conté Sud-ouest
- Construction des premiers équipements, Eglise 1875, Marché, Palais de justice

Apparition du 1er axe structurant la cité de la plage (RN°43)



Figure 41: axe d'urbanisation

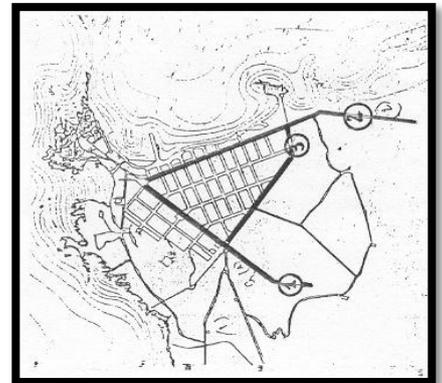


Figure 40: Jijel en 1861

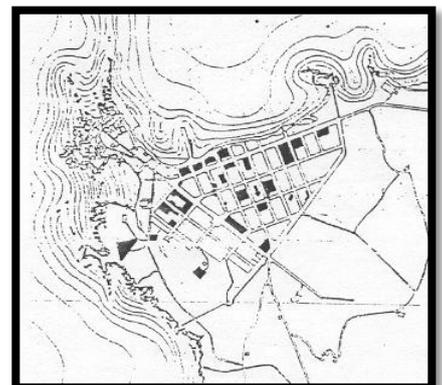


Figure 42: Jijel en 1890

III.2.1.4 Période entre 1890-1933 :

- L'apparition des quartiers indigènes à la périphérie

(Faubourg, La pépinière, Village Mustapha).

Cette urbanisation est marquée par :

- -Le faible rapport centre/périphérie.
- -La greffe des Tissus spontanés.

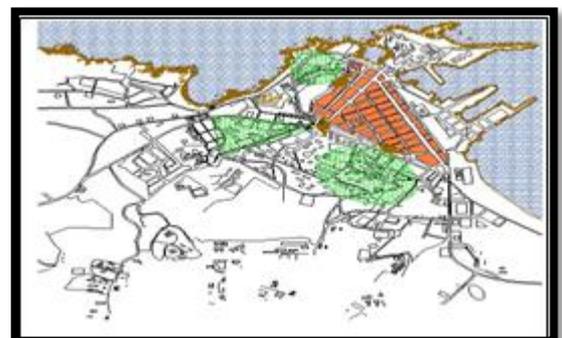


Figure 43: développement urbain

- La Ville coloniale
- Les périphéries

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.2.1.5 Période Post coloniale 1933 - 1962:

Cette période est marquée par:

- Densification accélérée des quartiers indigènes.
- Apparition des nouveaux quartiers.

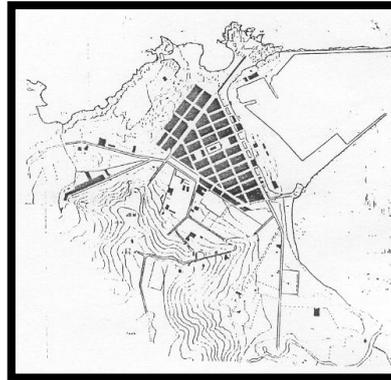


Figure 45: Jijel en 1933



Figure 44: Jijel en 1962

III.2.1.6 Période Après l'indépendance:

EN 1966, la ville est composée de deux parties:

- Centre ville saturé
 - Les quartiers indigènes.
- *Apparition d'unité de fabrication de liège dans les quartiers indigènes.

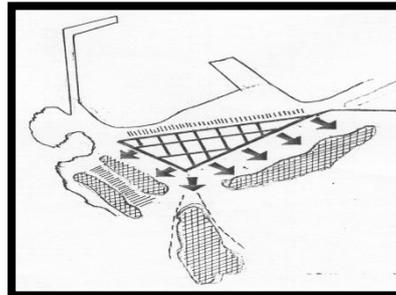


Figure 46: croquis de développement



Figure 47: Jijel en 1966

source: DJIDJELI AU CŒUR DES BABORS(SuzetteGRANGER)

III.2.1.7 Période de 1970 – 1990:

La période des années 70 coïncide avec la promotion De la ville au rang de chef lieu de wilaya en 1974. Vers La fin des années 70 et le début des années 80, La ville ne cesse de s'étendre dans tous les sens, Sur le plan urbain et sous la pression d'une demande Sociale de plus en plus importante, la ville s'est développée

Suivant une direction sud marquée par :

- Densification accélérée des quartiers indigènes. (anciens quartiers.)
- Apparition des nouveaux quartiers.
- Apparition des ZHUN

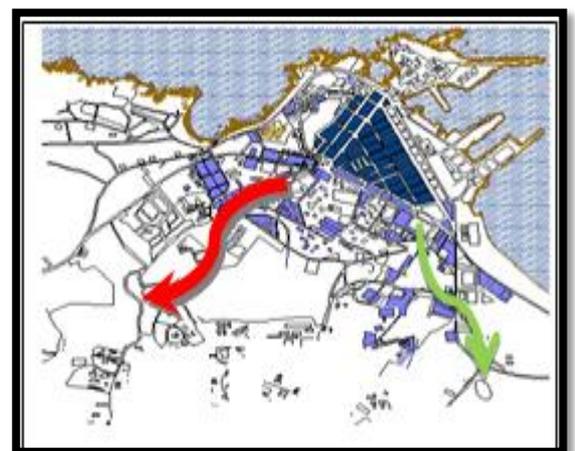


Figure 48: Jijel en 1970



Le tissu colonial.
L'extension de Sud.
L'extension vers

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

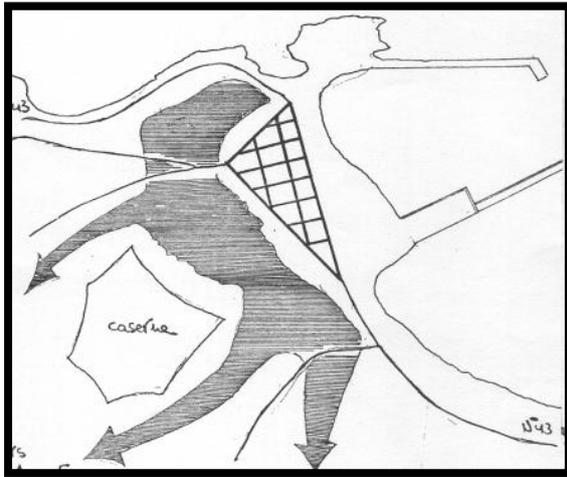


Figure 50: croquis de développement

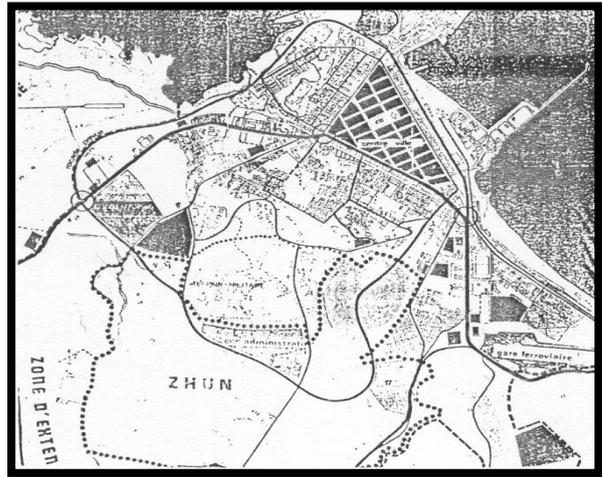


Figure 49: P.U.D en 1979

source: DJIDJELI AU CŒUR DES BABORS(SuzetteGRANGER)

III.2.1.8 A partir de 1990:

La croissance urbaine s'est accentuée sur le plateau AYOUF, qui est devenu un pôle attractif

*Une nouvelle direction de la croissance urbaine selon la route nationale N°43 dans les deux sens

Aujourd'hui le sens de l'extension de la ville est orienté Vers l'est, où émerge le quartier d'EL-AKABI.

La croissance de la ville suit un mode de croissance polaire répondant au schéma de la tache d'huile et pour des raisons géographiques, un nouveau mode est apparu: du polaire au linéaire le long de la RN43.

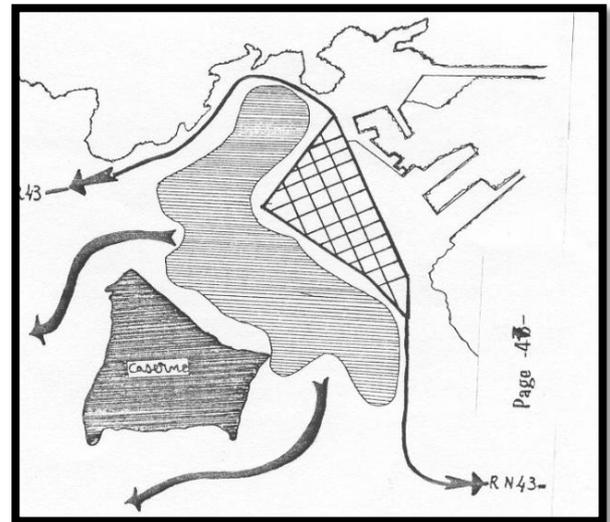


Figure 51: jigel a partir de 1990

SYNTHESE:

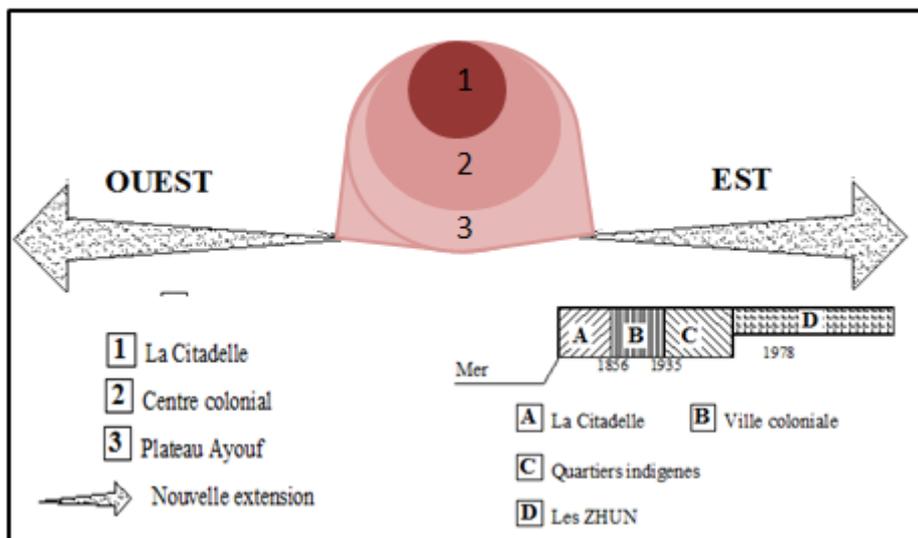


Figure 52: schéma représentatif de l'extension de la ville.

III.3 LECTURE MORPHOLOGIQUE DE TISSU URBAIN :

III.3.1 LA DECOMPOSITION URBAINE:

III.3.1.1 Analyse de système parcellaire:

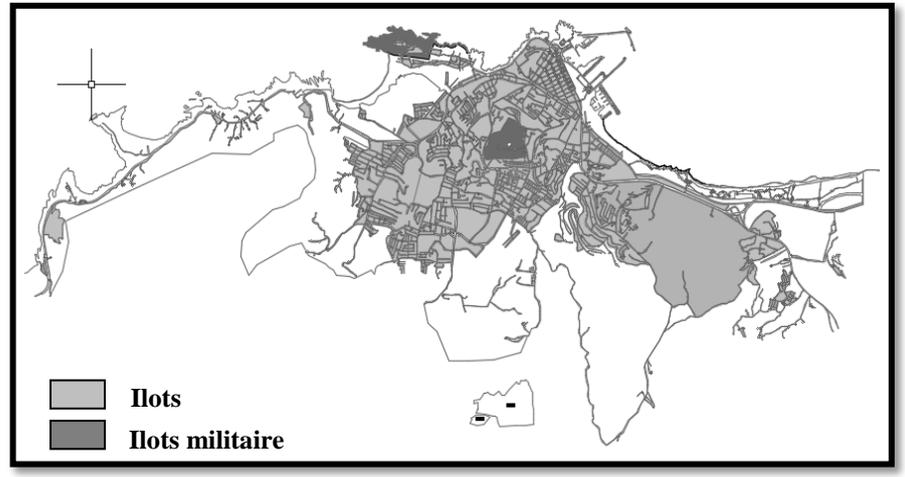


Figure 53 : carte système parcellaire de Jijel ville

➤ Aspect topologique :

Pour les trois entités qui représentent la ville traditionnelle on remarque l'existence d'une direction préférentielle, ça veut dire la direction des parcellaires est hiérarchisé.

Réciproquement au d'autre entité de la ville la ou on trouve des parcelles non hiérarchisé dans leur direction mais il possède des subdivisions parallèle à sa direction principale ce son des parcellaire de type lanière ou des parcellaire qui est une inclusion d'un certain nombre de parcelles.

➤ Aspect géométrique :

Pour la ville de Jijel on trouve plusieurs fondamentaux qui gère la direction du parcellaire :

1- la pente du terrain pour le coté sud de la ville là ou en trouve le type des parcelles biseauté.

2- la limite naturelle pour le cœur de la ville en trouve le type rectangulaire .

3- la limite urbaine pour le nord de la ville ou en trouve le type rectangulaire puisque les trames sont en vis -à-vit à la trame viaires.

le résultat de cette dernière, nous a imposé une grande déformation de la majorité d'entités de system parcellaire.

➤ Aspect dimensionnelle:

Dans le tissu traditionnel en remarque la stabilité et la lisibilité de découpage, plus la grande permanence dimensionnelle tout à fait contraire au reste de la ville

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

➤ Aspect typologique :

Dans le tissu traditionnel de la ville de Jijel on trouve le type rectangulaire non déformée, le type trapu pour les grandes parcelles, le type rectangulaire et linéaire désaxé pour le reste de la ville.

III.3.1.2 Analyse de système viaire:

➤ Aspect topologique :

La plupart des systèmes existant dans la ville de Jijel est de type:

- 1- système en fausses résille dans le tissu traditionnel,
- 2- système arborescent dans les endroits d'une grande importance dans la ville où on trouve un grand nombre des chemins conduisant d'un point à un autre. Puisque le système représente des issues multiples on considère que le système est **le moins hiérarchisé possible**.

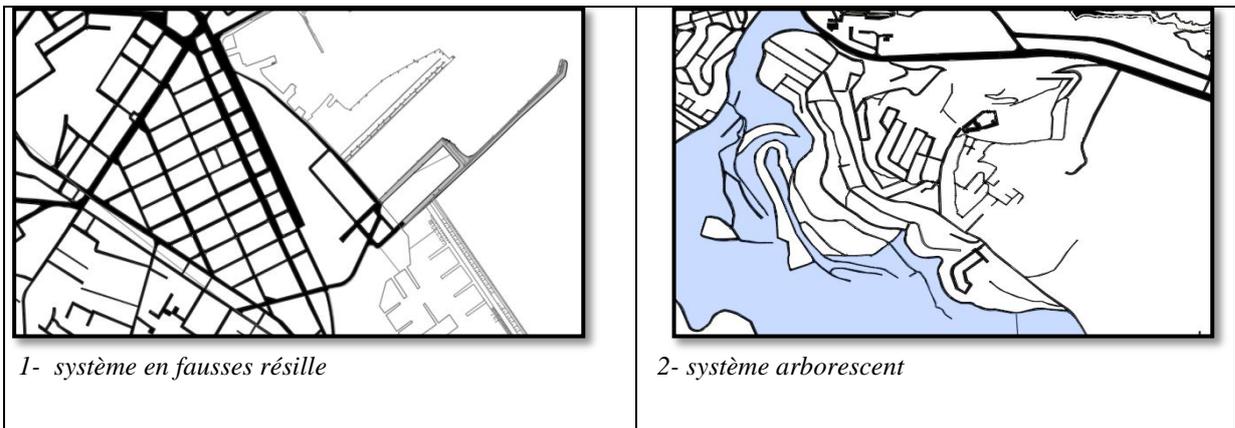


Figure 55: différents systèmes existant dans la ville

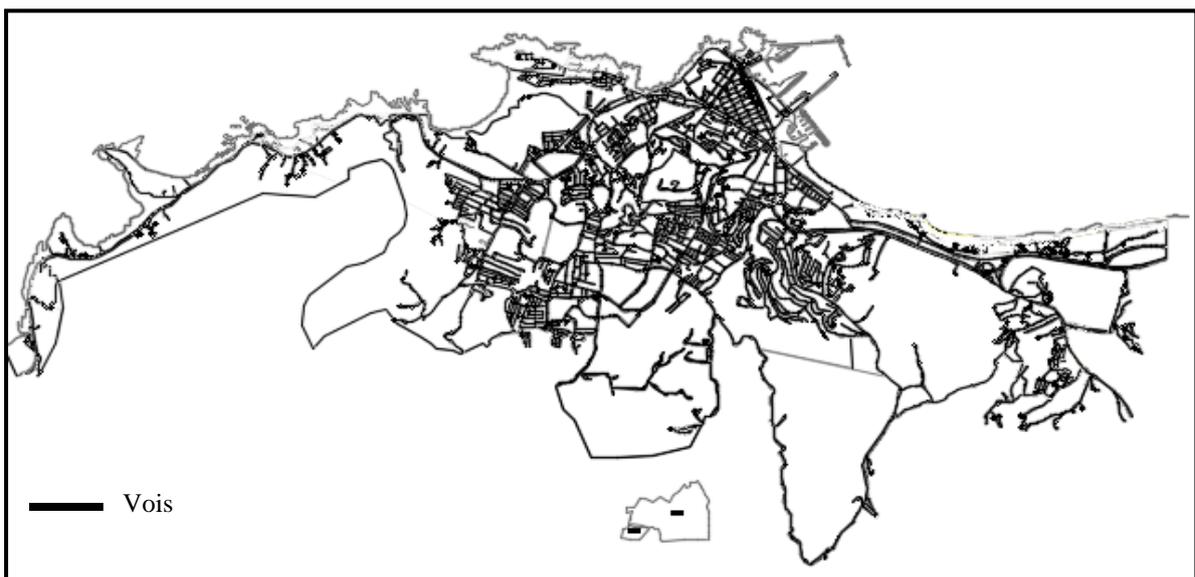


Figure 54: carte système viaire

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

➤ Variante géométrique:

La géométrie des rencontres par rapport au axe principaux (la RN) son orthogonaux se qui veut **système en damier**, par contre dans les autres niveaux de la ville en trouve la non orthogonalité de ces derniers. Il existe une hiérarchisation entre l'ongle et la direction frontale des trajets. La superposition d'une résille étoilée sur une résille orthogonale.

➤ variantes dimensionnelles:

La largeur des vois principales maritime ne suit pas a la trame de system bâti au contraire des vois secondaire et à (la RN) la trame des bâtis impose ça démentions sur le system viaire.

III.3.1.3 Analyse de système bâti :

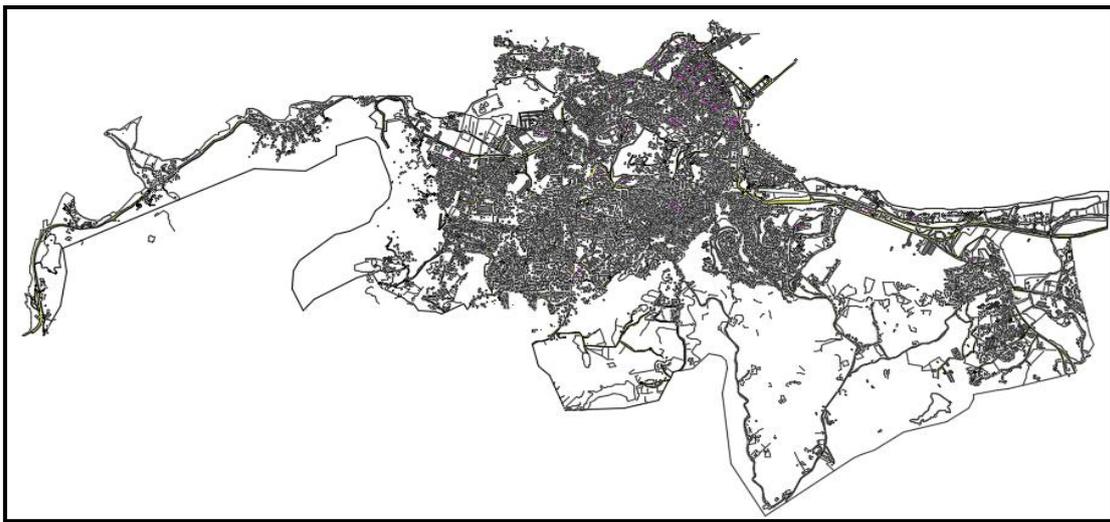


Figure 56 : carte système bâti

➤ Aspect topologique :

On constat de notre analyse que le system dominant dans la ville de Jijel est le system ponctuelle qui veut dire une discontinuité de system bâti. Mais malgré ça on ne peut pas ignorée l'existence des autres systèmes comme le système planaire pour les Equipment et l'habitat collectif et le system linéaire.

➤ La variante topologique:

De notre observation, On remarque qu'il est fréquent que la plupart des bâtiments comportent soit des constructions annexe soit des ailles se qui donne une ramification du système, mais pas au coté de la façade qui mène aux axes principaux. il est fréquent aussi l'existence de la forme régulière quant il s'agit des bâtiments de grand dimension.

➤ La variante géométrique :

Pour cette variante il est fréquent que les masses ne prend pas une même direction quant il s'agit des tissus interne de la ville par contre les bâtiments qui existe sur les lignes structurant de la ville, suit la direction de cette dernière de ce fait on constat l'absence d'homogénéité de tissu dans la première et l'homogénéité dans le deuxième cas.

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

➤ La variante dimensionnelle:

la densité d'espace bâti est plus dominant que l'espace non bâti au centre de l'assiette au contraire au reste de la ville.

III.3.1.4 Analyse d'espace libre :

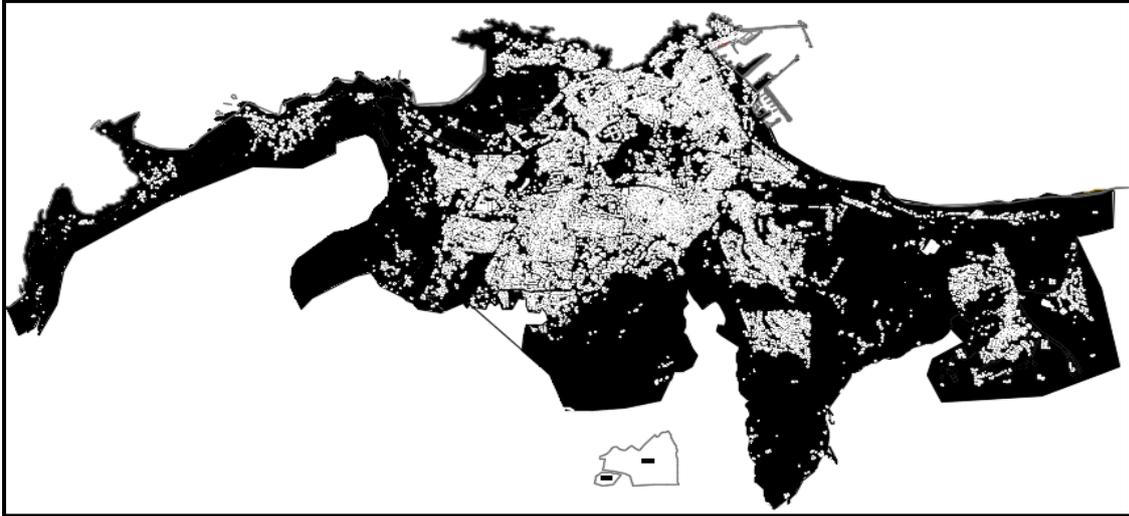


Figure 57: carte d'espace libre

Un espace libre est essentiellement entourée, bornée ou jalonné par des éléments construite hors de ça on l'appel un "vide urbain".

Puisque le système bâti de la ville de Jijel est discontinu .le system des espaces libres est continu

➤ Analyse topologique:

Dans le cas de la ville de Jijel le bâti est ponctuelle ça veut dire discontinu, les espace libre pris globalement, présente une continuité totale. Si de là l'espace libre privatif et l'espace libre publics seront peu différenciées si seul une clôtures.

➤ Analyse géométrique:

• position des places:

En remarque que la plupart des place de la ville se trouve dans une position d'accolement par rapport à la rue et se présente donc comme une échancrure au sein des masses bâties.

• géométrie des places:

Dans le tissu de la ville de Jijel en trouve deux type :

- Passivité du "plein" et attractivité du "vide" géométrique: les places géométriques.

L'espace libre est parfaitement définis géométriquement impose sa forme au masse bâti

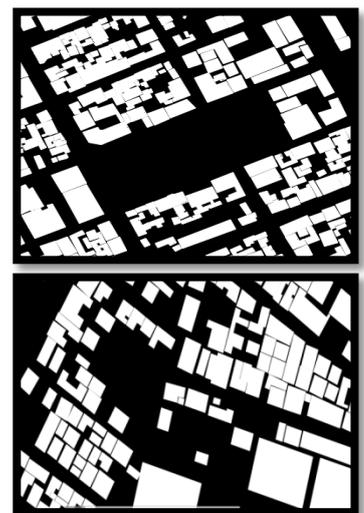


Figure 58: Figure 58: type des places existant dans la ville de Jijel

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

- Passivité du " vide" et activité du " plein" : place résiduelles

Les masses bâties parfaitement définies géométriquement, imposent leurs formes à l'espace libre qui se fait totalement en résilles.

III.4 FRAGMENTATION URBAINE :

III.4.1 LOIS DE COHERENCE:

III.4.1.1 Selon la Similitude :

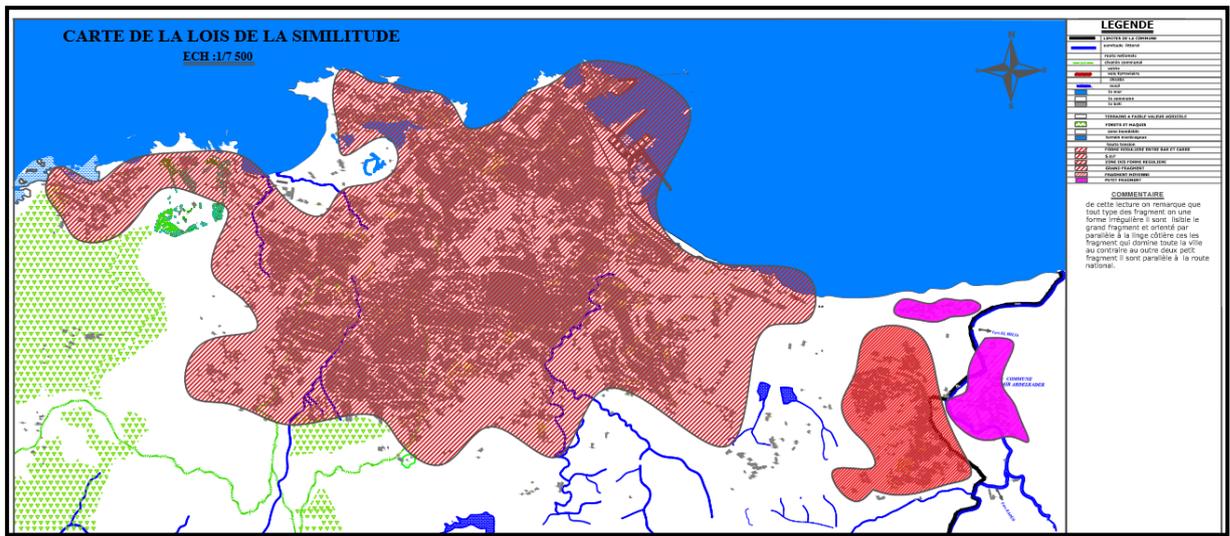


Figure 59: carte de fragmentation selon la Similitude

De cette lecture on remarque que tout les types des fragments on une forme irrégulière mais lisible. Le grand fragment et orienté parallèlement à la ligne côtière il représente le fragment dominant de toute la ville ,d'autre part deux petit fragment qui sont parallèle à la route nationale.

III.4.1.2 Selon l'orientation :

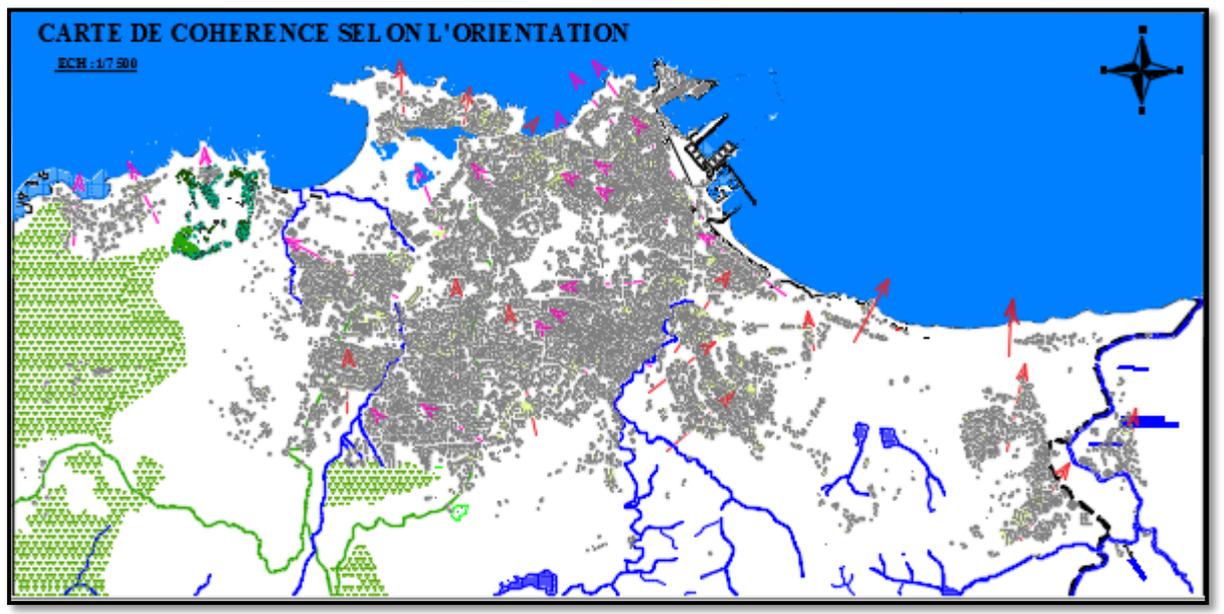


Figure 60: carte de fragmentation selon l'orientation

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

Selon l'orientation on remarque 2type d'orientation dominante la première au Nord ,et la deuxième au nord ouest ,on constat que la ville suit deux direction par conséquence le non homogénéité de la ville.

III.4.1.3 Selon la clôture commune :

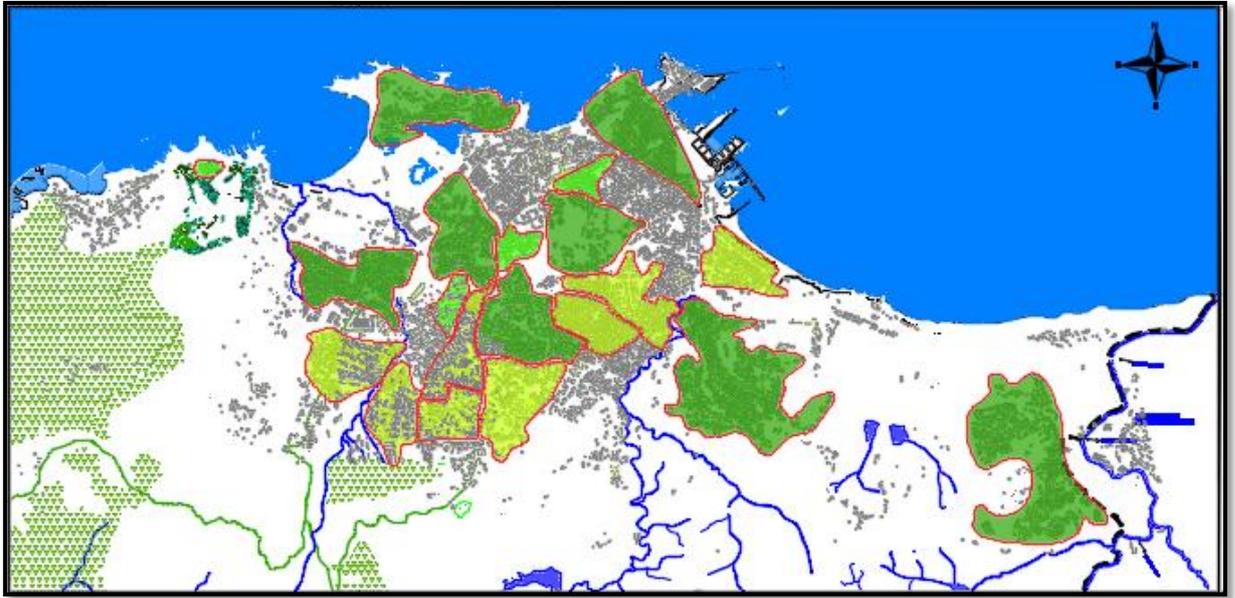


Figure 61: carte de fragmentation selon la clôture commune

- Selon la clôture commune: On constat que les fragments sont irrégulier désorientée non lisible qui veut dire que le système est non cohérent.

III.4.1.4 Selon la Proximité :

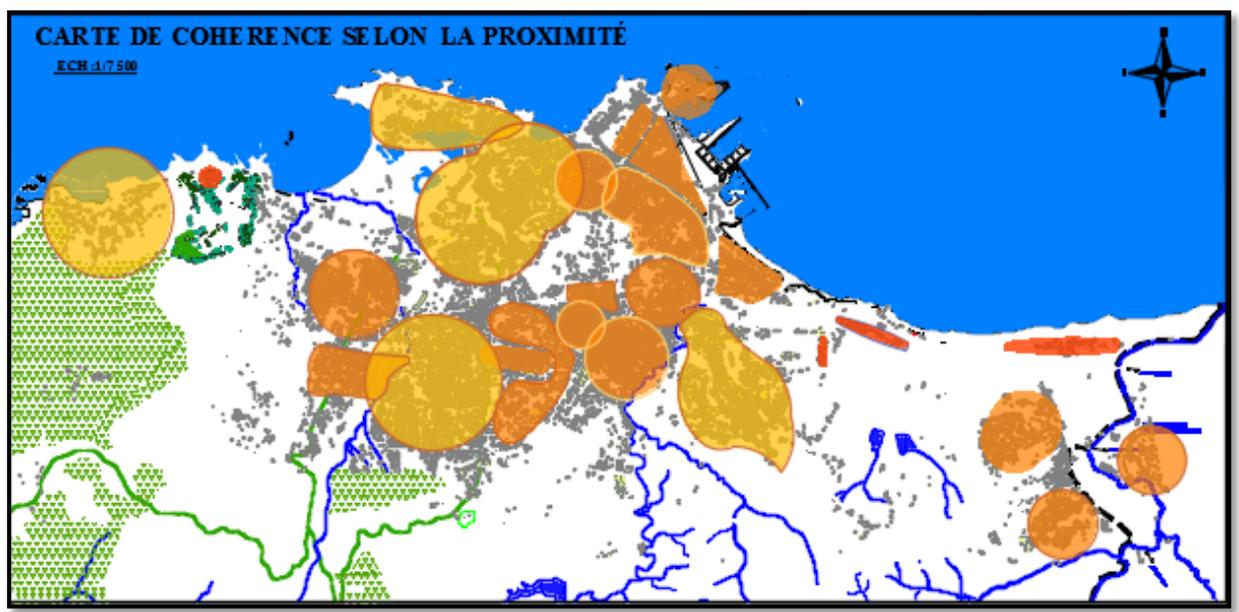


Figure 62: carte de fragmentation selon la proximité

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

- Selon la proximité: On constat que les fragments sont irrégulier désorientée lisible qui veut dire que le système est non cohérent.

III.4.2 SYNTHÈSE :

III.4.2.1 Synthèse de la lecture de cohérence

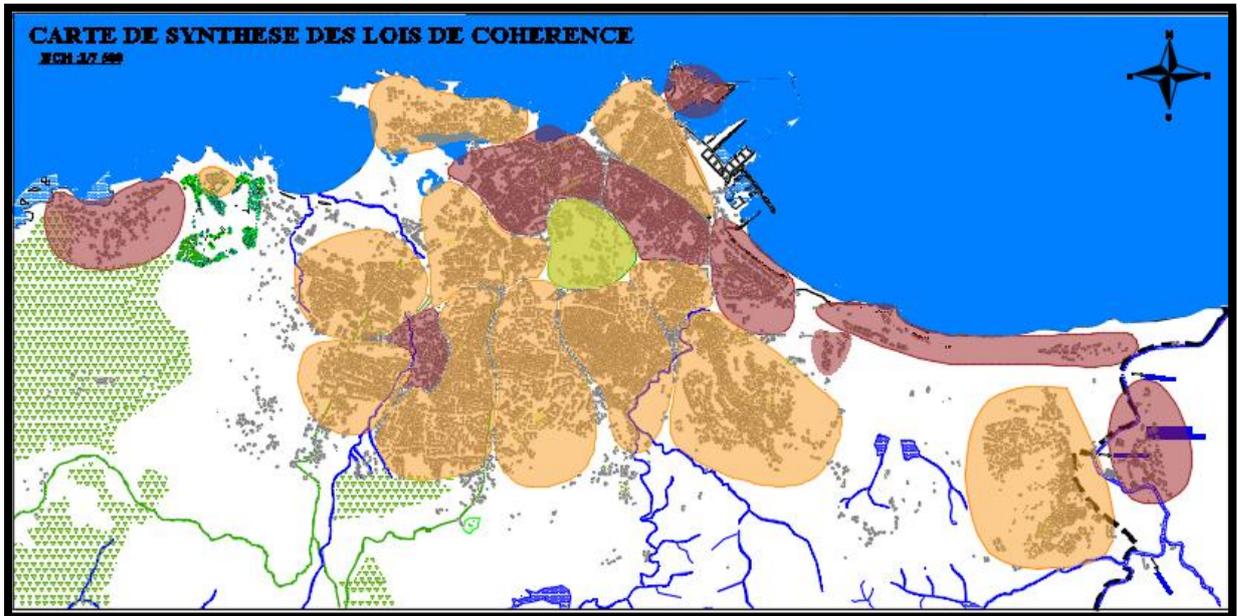


Figure 63 : carte synthèse lois de cohérence

- Cette synthèse de cohérence nous permet de mieux cerner notre ville en termes de logique d'implantation humaine à travers l'histoire. On peut remarquer la rupture de la cohérence au niveau du centre de la ville à cause de la zone militaire imposante, et aux niveaux des extensions récentes qui débordent ou autrement dit s'isolent par rapport à la ville, premièrement à cause du manque flagrant de sites au centre et bien sûr à cause de la topographie très accidentée et des limites naturelles de la ville.

III.4.2 Synthèse des potentialités du site

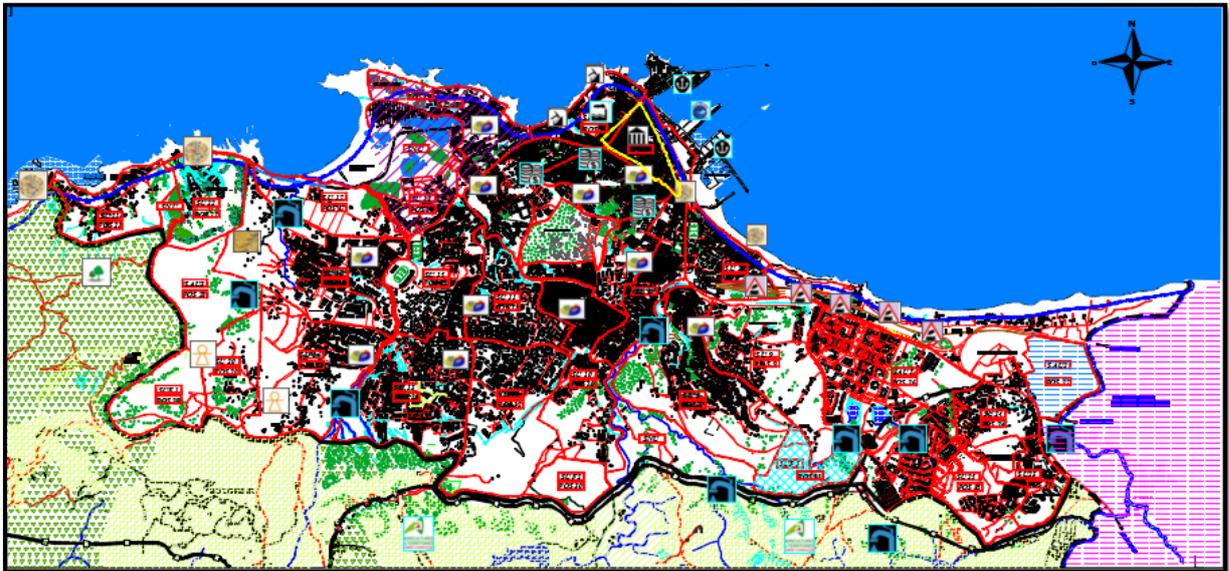


Figure 64: synthèse des potentialités du site

Synthèse :

La ville de Jijel présente des grandes potentialités diversifiées qui méritent d'être valorisées. La région Nord de la ville de Jijel est la plus riche de potentialités et des ressources touristiques exceptionnelles tels que les sites balnéaires (plages et mer tout le long de la côte, corniche d'une beauté exceptionnelle grâce à sa richesse naturelle et son littoral, la pêche, l'industrie des mines et carrières et manufactures de transformation et l'activité commerciale.

Un réseau fort d'infrastructures multiformes et complémentaires (port, aéroport, liaisons routières transversale et pénétrante nord-sud, liaison ferroviaire).

Les autres potentiels tels que les terrains agricoles, les forêts, les ressources hydriques et les monuments historiques on les trouve dans la partie sud et sud-est de la ville.

Jijel n'a pas bénéficié d'un programme satisfaisant par rapport à ces potentialités naturelles, économiques et sociales. On pense qu'il est temps que sa situation stratégique lui apporte un certain avantage.

III.4.2.3 Synthèse des problèmes de fonctionnement

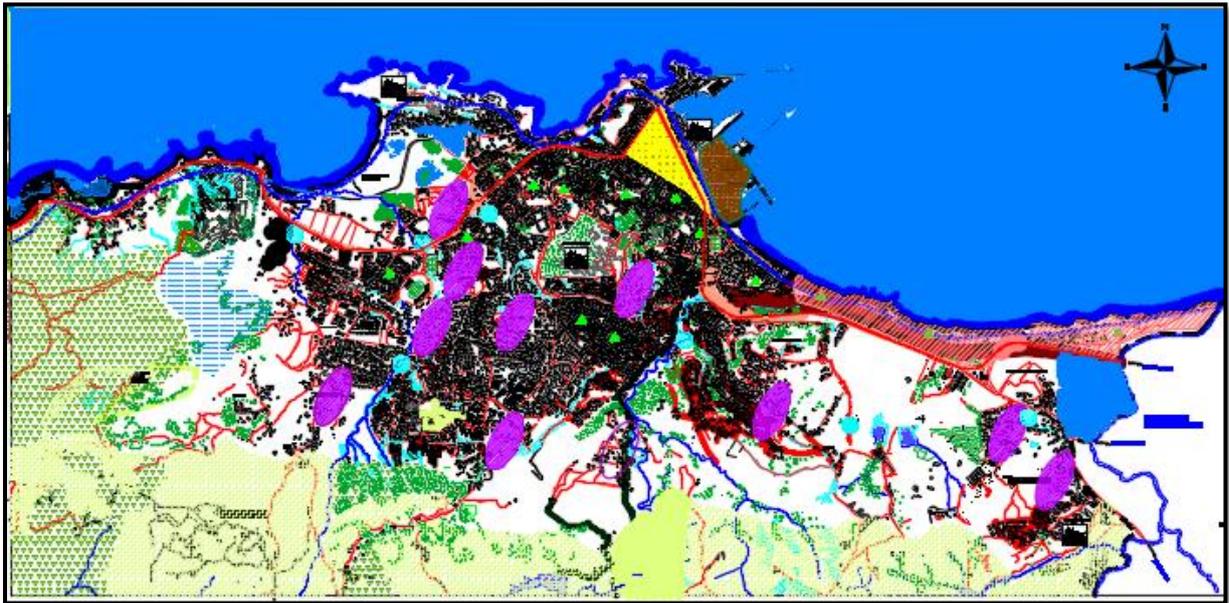


Figure 65: Synthèse des problèmes de fonctionnement

Synthèse:

Le système urbain de la ville de Jijel est très fragile, hérité de la période coloniale en remarque :

- Un dysfonctionnement entre les différentes entités de la ville
- absence de l'espace de liaisons entre les différentes entités
- dégradation de l'état de bâtis au niveau du centre colonial.
- dégradation de l'état de la voirie qui engendre des difficultés de circulation et de stationnement.
- manque ou parfois l'absence des espaces verts (placettes et jardins).
- non organisation du développement urbain on trouve ça au sud et sud-est/ sud-ouest
- mauvais aménagement du port de pêche.

III.4.2.4 Synthèse des avis et besoin des citoyens :

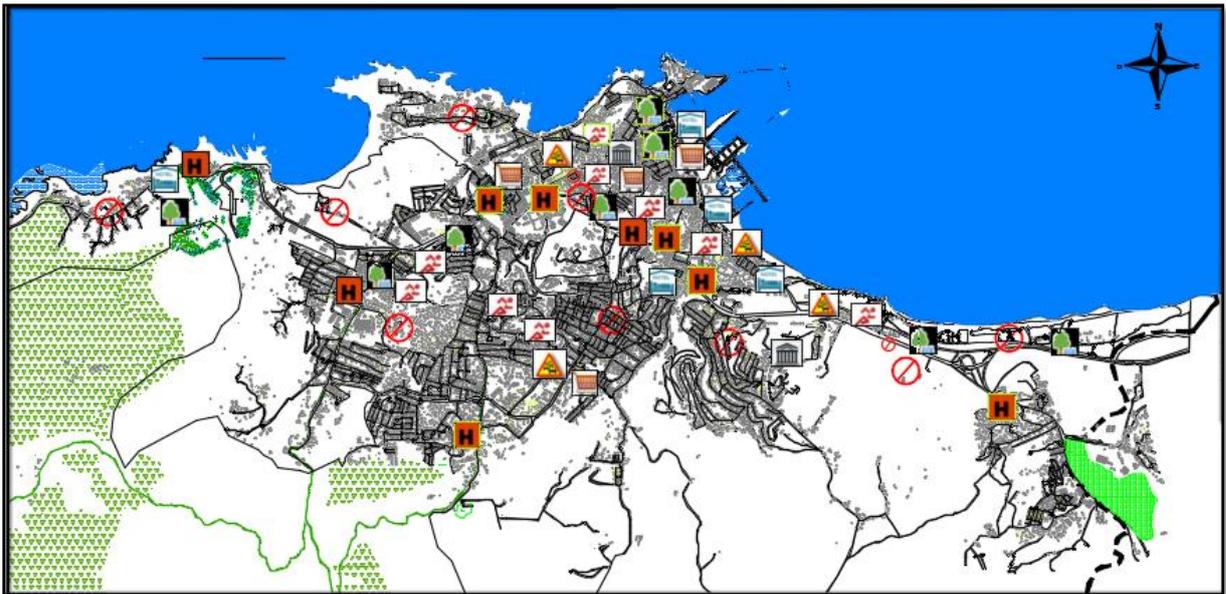


Figure 66: Synthèse des avis et besoin des citoyens

Synthèse :

D'après la lecture de cette carte on peut constater un manque qui touche plusieurs secteurs :

Manque des équipements sanitaire

Manque des espaces de jeux

Problèmes liée aux déplacements urbains et aux services de transports

Manque des espaces culturelles

Manque des espaces verts de loisir et de détente

Manque des services hôtelier et d'ébergements

III.4.2.5 Synthèse de nature/ type du site d'intervention selon travaux académique



Figure 67: Synthèse de nature/ type du site d'intervention selon travaux académique

Synthèse :

D'après la lecture de la carte des travaux professionnels de la ville de Jijel on remarque la présence de trois zones d'interventions :

Une zone parfaite avec une forte intervention de l'état (plus de 60 propositions d'équipements entre équipements projets et équipement récents.(parti nord- est)

La zone qui se situe au nord-ouest avec une intervention moyenne (13 propositions entre équipements projets et équipements réalisée ressèment).

Une zone centrale et immense avec une intervention très faible (2 propositions).

Une zone la plus éliminée sud est (00 intervention)

III.4.3 LA SUPERPOSITION DES CARTES DE SYNTHÈSE :

Le travaille consiste à faire une superposition entre les différentes synthèses et de ressortir une synthèse :

- 1- Synthèse de la lecture morphologique (carte +synthèse écrite).
- 2- synthèse de la lecture de cohérence (carte +synthèse écrite).
- 3 -synthèse des potentialités du site (carte +synthèse écrite).
- 4 -synthèse des problèmes de fonctionnement (carte +synthèse écrite).
- 5- avis et besoin des citoyens (questionnaire).
- 6- une carte de nature/ type du site d'intervention selon travaux académique

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

	II,1	II,2	II,3	II,4	II,5	II,6
II,1		GR1	GR2	GR5	GR4	GR4
II,2			GR6	GR1	GR6	GR3
II,3				GR2	GR7	GR2
II,4					GR5	GR5
II,5						GR1
II,6						

Figure 68: tableau de la superposition

III.4.3.1 Synthèse lecture morphologique/ la lecture de cohérence

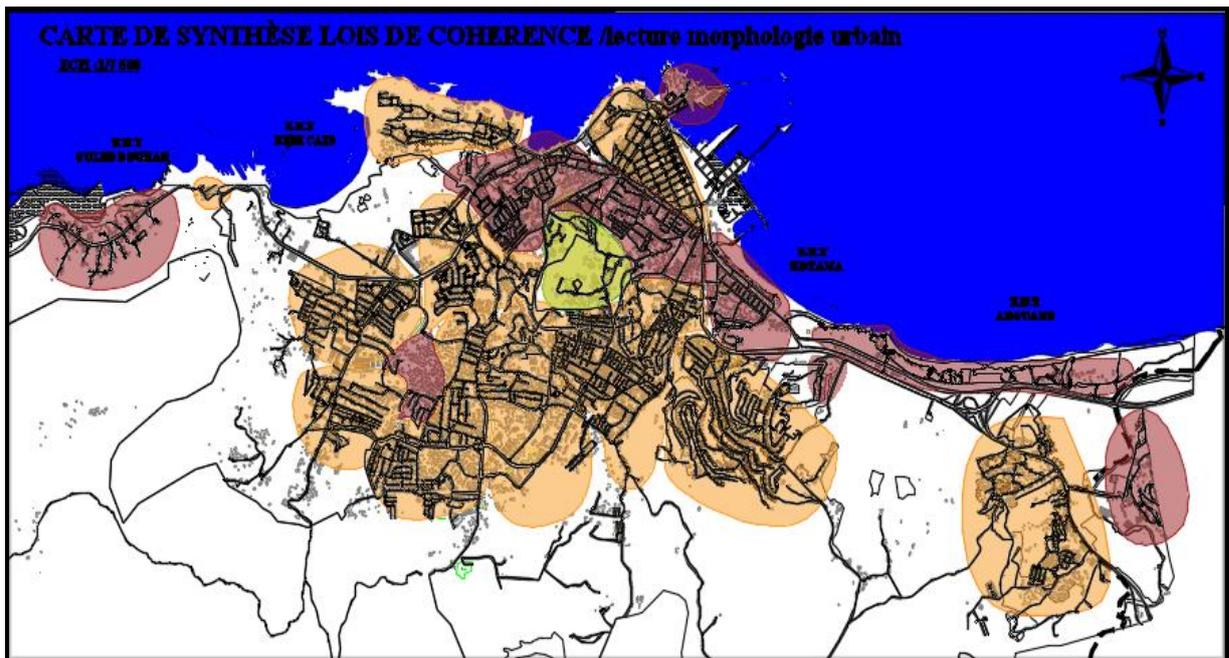


Figure 69: Synthèse lecture morphologique/ la lecture de cohérence

D'après la superposition des cartes de synthèse (lecture morphologique urbain et lois de cohérence) on remarque une rupture de la cohérence au niveau du centre de la ville et à l'extrémité ou les extensions de la ville qui s'isolent par manque d'espaces ou site d'intervention dans la ville ce qui nous donne un tissu compact et un système défaillant .

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

III.4.3.2 Synthèse lecture morphologique/ potentialités du site

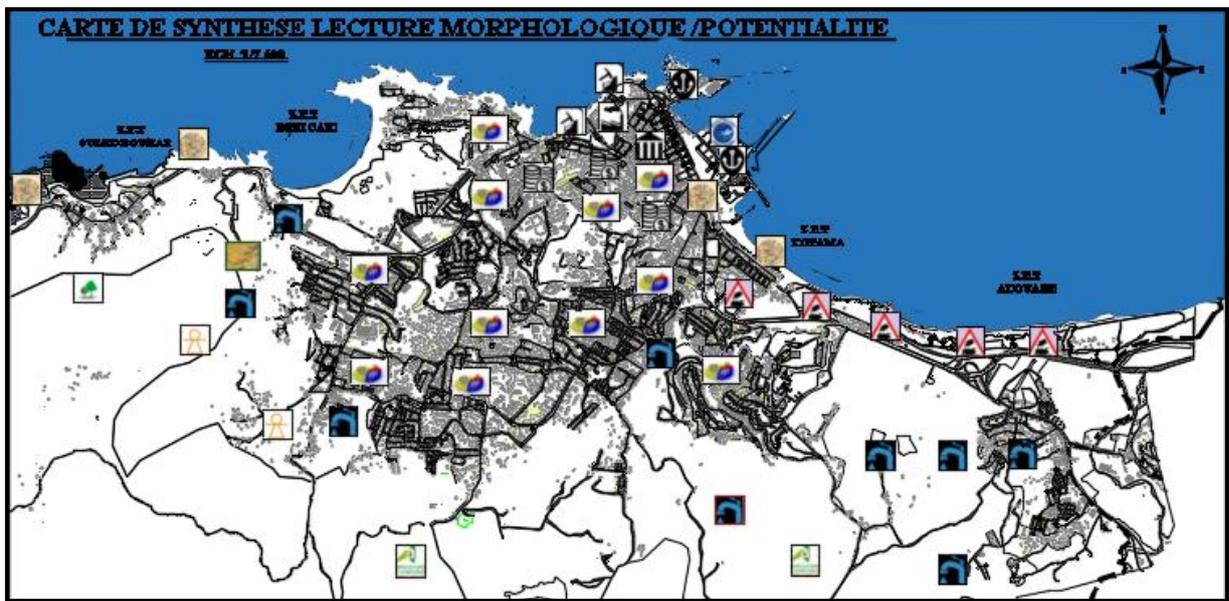


Figure 70: Synthèse lecture morphologique/ potentialités du site

D'après la superposition des cartes de synthèse (lecture morphologique urbain et potentialité du site) on constate que la plupart des potentialités se trouve a la parti nord ou existe le tissu ancien et le long du littoral par contre le reste de potentialité (taux élevé de jeunesse et réseau hydraulique) couvre plusieurs parti de la ville.

III.4.3.3 Synthèse lecture morphologique/ problèmes et fonctionnement

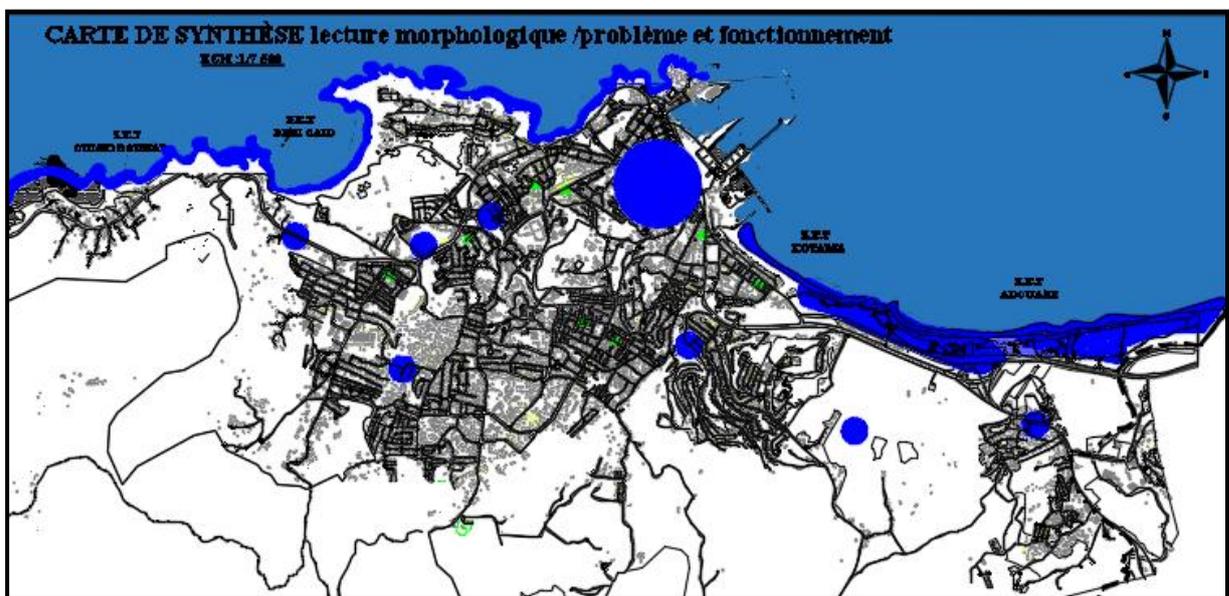


Figure 71: Synthèse lecture morphologique/ problèmes et fonctionnement

D'après la superposition des cartes de synthèse (lecture morphologique et carte de problèmes et fonctionnement) on constate :

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

Que les problèmes de fonctionnement son disperser sur tout la ville se qui veut dire que la composition de la ville doit être repensé.

III.4.3.4 Synthèse lecture morphologique/ avis et besoin des citoyen



Figure 72: Synthèse lecture morphologique/ avis et besoin des citoyen

D'après la superpositions des cartes de synthèse (lecture morphologique /avis et besoin des citoyen) en constat que la structure urbain de Jijel et mal organiser, elle contient aussi beaucoup de faille et besoin dans différent secteur, (loisir et divertissement le secteur hôtelier sanitaire et commerce) se qui demande le réagencement de la ville pour quelle sois agréable a vivre.

III.4.3.5 Synthèse lecture morphologique/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

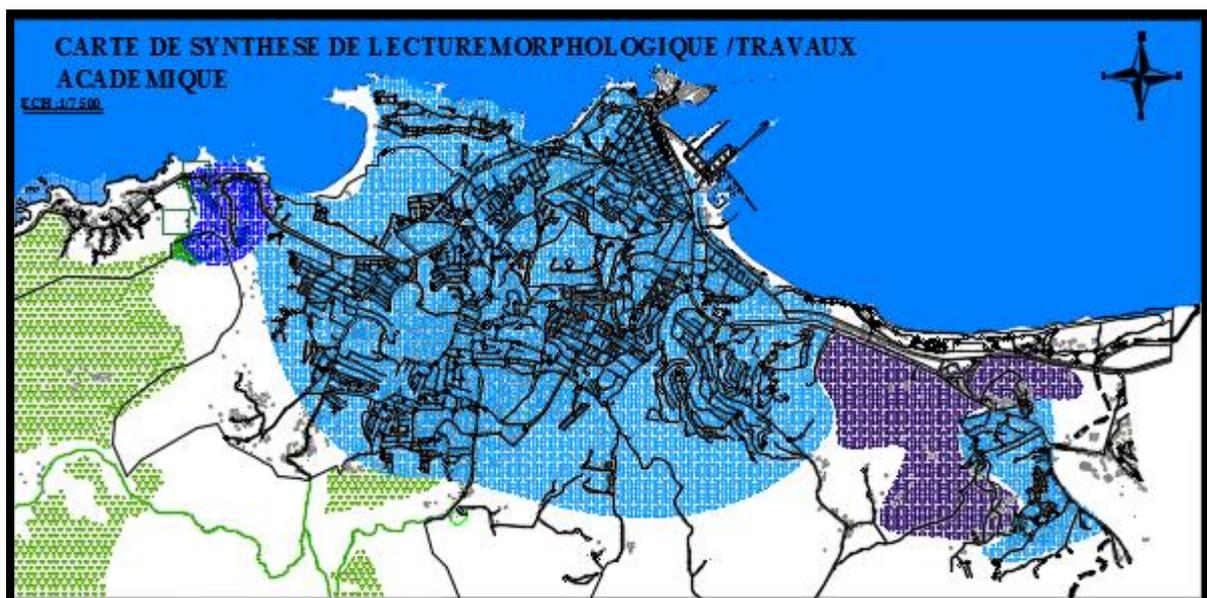


Figure 73: Synthèse lecture morphologique/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

D'après la superposition des cartes de synthèse (lecture morphologique et travaux académique) en remarque que le tissu urbain influe directement sur les travaux qu'ils sont déjà faite se qui explique la forte intervention sur les terrains libre surtout a la périphérie de la ville et la faible intervention sur le tissu urbain existent qui n'offre pas beaucoup de terrain pour intervenir.

III.4.3.6 Synthèse lecture de cohérence / potentialités du site :

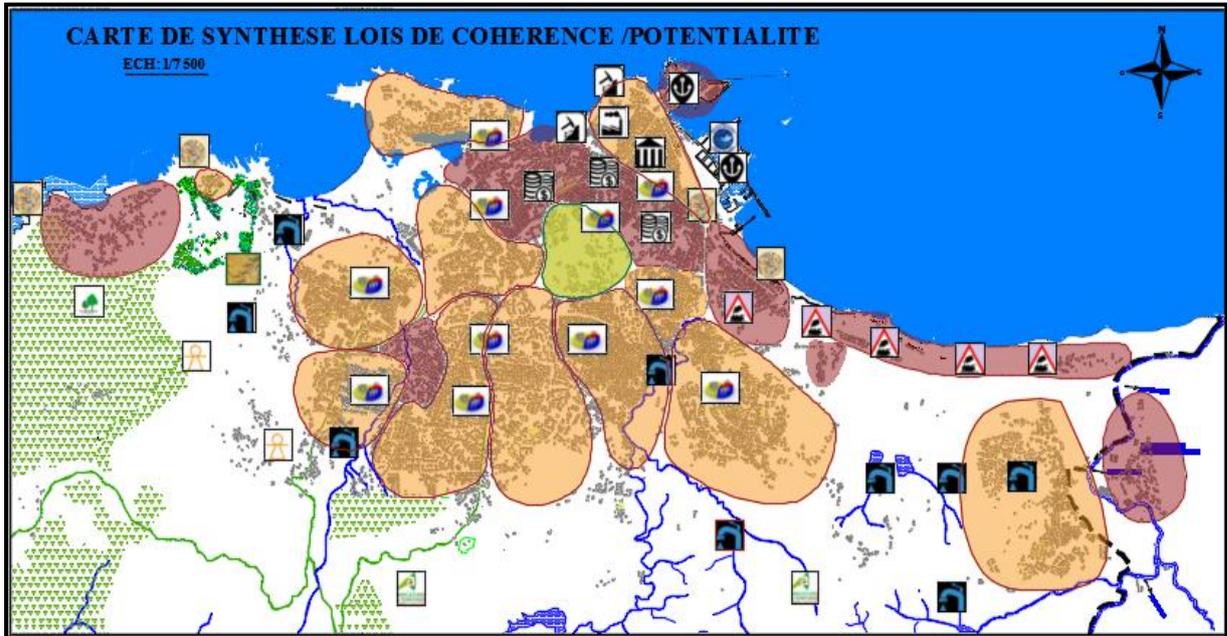


Figure 74: Synthèse lecture de cohérence / potentialités du site

De cette superposition on constat que les différent potentialités de la ville se situe dans les zones qui englobe 3 et 4 critères de cohérence (beaucoup plus sur les fragments de la cote) D'autre part on trouve un manque de potentialité dans les zones interne de la ville, le seul type qui existe c'est les ressources hydrauliques avec un taux élevé de jeunesse. Ce qui nécessite un équilibre entre la partie du nord, centre et sud de la ville.

III.4.3.7 Synthèse lecture de cohérence / problèmes de fonctionnement :

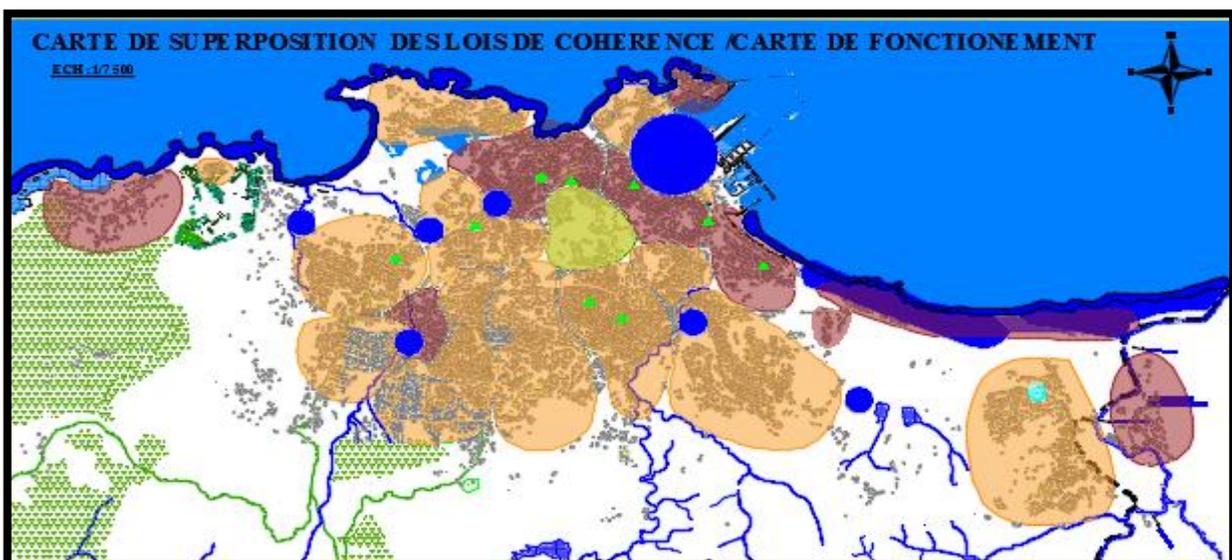


Figure 75: Synthèse lecture de cohérence / problèmes de fonctionnement

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

D'après la superposition des deux cartes de synthèses (lecture de cohérence et la synthèse des Des problèmes de fonctionnement) en remarque que les problèmes de fonctionnement se situe Généralement la ou se trouve 3 et 4 critère de cohérence donc dans les tissu urbain danse ou ancien .

Se qui implique des travaux de restructuration rénovation ou réhabilitation en plus de traitement et création des espace vert.

III.4.3.8 Synthèse lecture de cohérence / avis et besoin des citoyens :



Figure 76: Synthèse lecture de cohérence / avis et besoin des citoyens

D'après la superposition de carte de synthèse (lois de cohérence et avis des citoyens) on remarque un manque important dans les équipements hôtelier, hospitalier et sportif dans les tissus denses (03 et 04 critères de cohérence) en plus de l'absence des équipements culturels un peu partout dans la ville et l'absence et la négligence des espaces verts ce qui nécessite l'implantation des équipements manquants pour avoir de l'équilibre et satisfaire les citoyens.

III.4.3.1 Synthèse lecture de cohérence / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

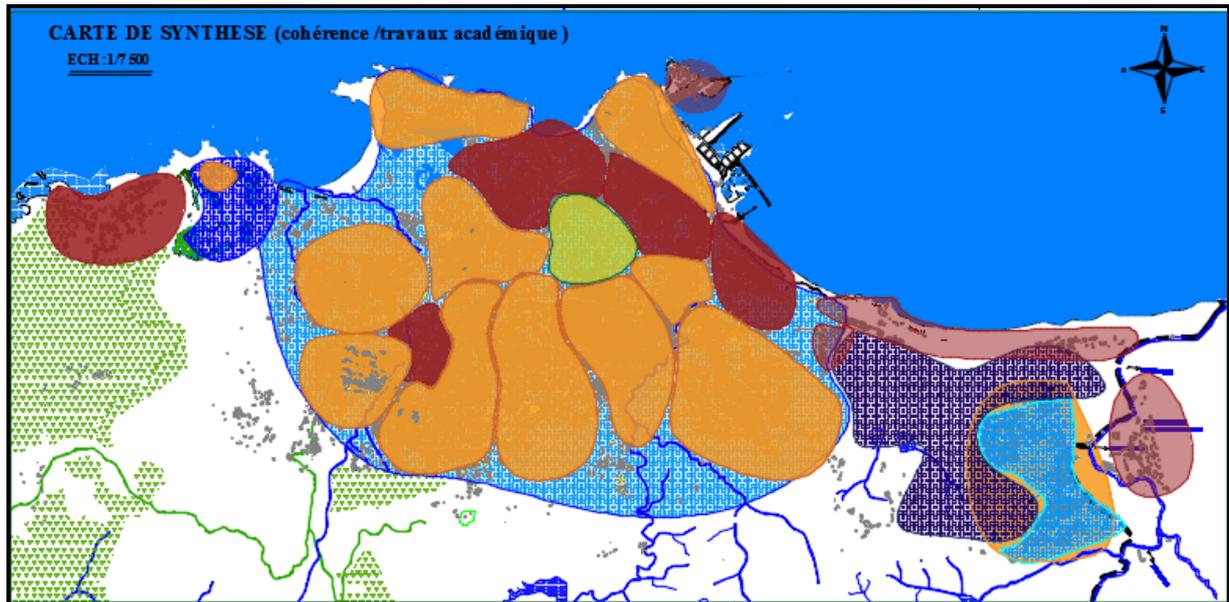


Figure 77: Synthèse lecture de cohérence / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

D'après la superposition des cartes (lecture de cohérence et travaux académiques) on constate :

Une intervention faible à moyenne sur les fragments qui englobent les critères 02, 03 et 04 de cohérence, contrairement à la zone d'intervention de degré fort qui sont des zones vierges qui englobent 01 ou aucun critère de cohérence. Ce qui veut dire que les systèmes moins défavorables sont des sites d'intervention idéales.

III.4.3.2 Synthèse potentialités du site / problèmes de fonctionnement

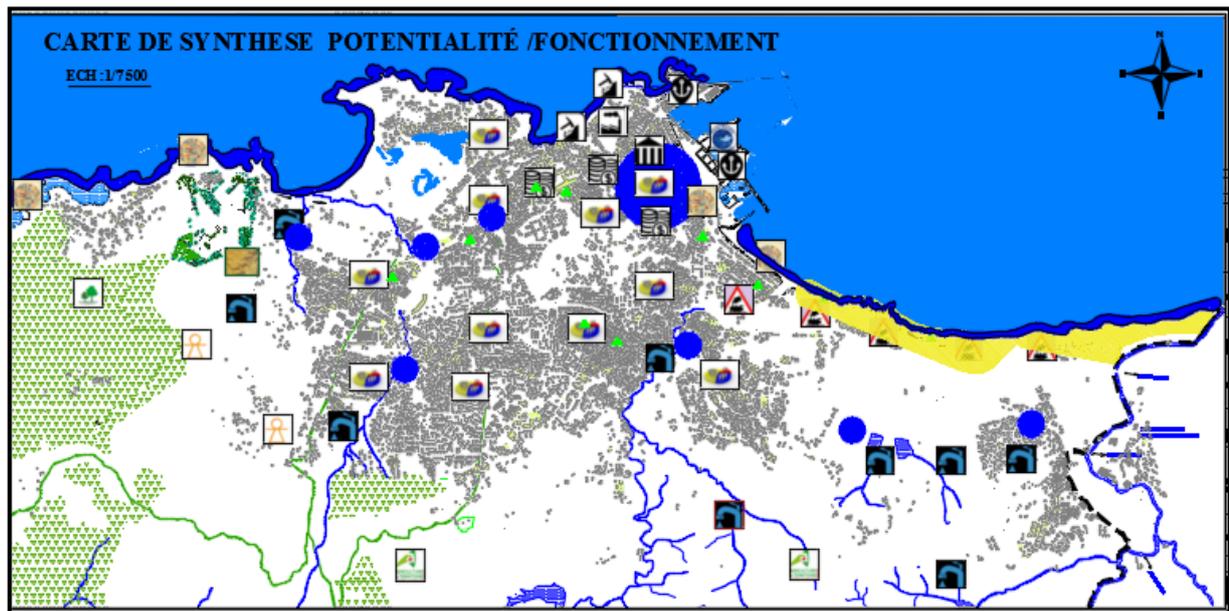


Figure 78: Synthèse potentialités du site / problèmes de fonctionnement

D'après la superposition de deux cartes de synthèse (potentialité du site et des problèmes de fonctionnement de la ville) on constate une superposition entre différentes potentialité et problèmes se qui veut dire une mauvaise exploitation des ces potentialité (un littoral mal exploité, absence de la relation ville /mer)

Des richesses Abandonné, un tissu colonial avec une architecture intéressant très dégradé (Problème de dégradation de cadre bâti), non organisation de développement urbain a l'ouest de la ville donc une évolution anarchique.

Ce qui nécessite la réanimation de littoral, accentuer la relation ville mer, l'exploit des richesses de site naturelle et des travaux de réhabilitation réaménagement et restructuration de la ville.

III.4.3.3 Synthèse : potentialités du site / avis et besoin des citoyen



Figure 79: Synthèse : potentialités du site / avis et besoin des citoyen

D'après la superposition des cartes de synthèse (potentialité du site / avis et besoin des citoyen) en remarque que malgré la richesse du site naturelle et la présence d'un taux de population jeune très élevé, la ville de Jijel souffre encore d'un manque flagrant en terme des équipement de sport, loisir et d'ordre culturel, des équipement hospitalier et hôtelier de luxe se qui nécessite donc une valorisation de ces potentialité pour quelle serve les citoyen et d'implanter un stricte minimum d'équipement culturel, sportif, équipement de commerces et secteur hospitalier son oublier la création et réaménagement des espaces vert et de loisir.

III.4.3.4 Synthèse : potentialités du site / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)



Figure 80 : Synthèse : potentialités du site / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

CHAPITRE III LECTURE ET ANALYSE URBAINE

D'après la superposition des cartes de synthèse (potentialité et travaux académique) on remarque la présence d'une superposition plus importante dans la partie centrale de la ville (intervention faible) contrairement à la partie à fort intervention ou on trouve un minimum de potentialité cela résulte de manque de site d'intervention au centre contrairement à la périphérie

III.4.3.5 Synthèse : problèmes de fonctionnement / avis et besoin des citoyen

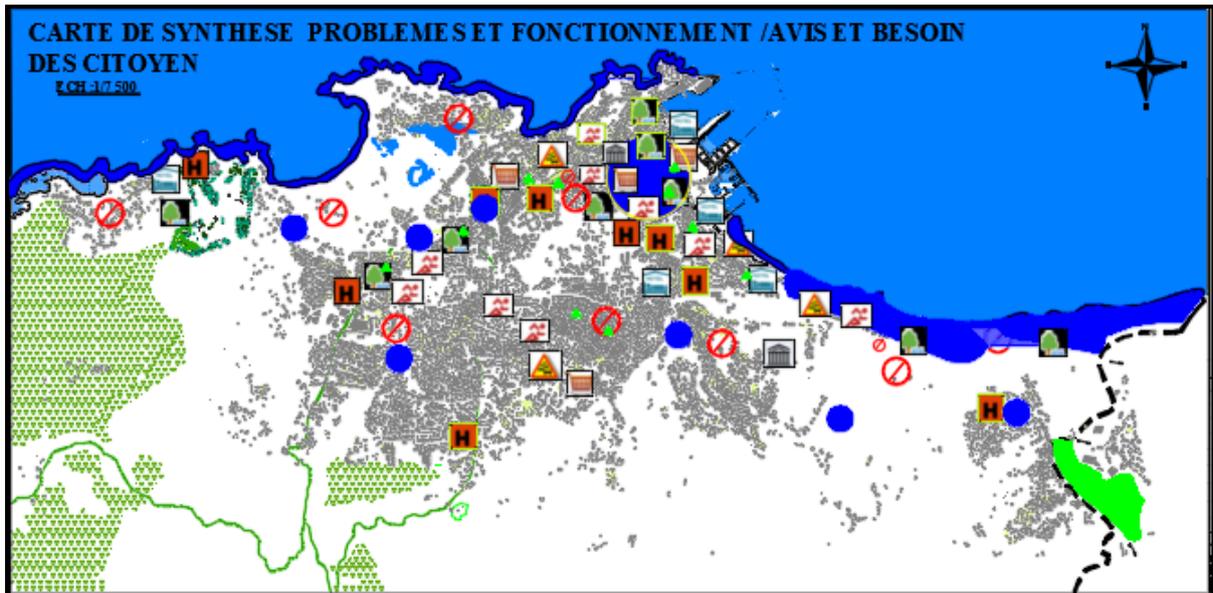


Figure 81 : Synthèse : problèmes de fonctionnement / avis et besoin des citoyen

D'après la superposition des cartes de synthèse (problèmes et fonctionnement / avis et besoin des citoyen) on peut remarquer que les avis et besoins des citoyens sont dus au problème qui se trouve à la ville de Jijel à cause du manque très présent des équipements culturels, sportifs, commerciaux, sanitaires et des espaces de détente et de loisir, ce qui demande l'implantation de nouveaux équipements et de prendre en compte des espaces extérieurs de détente et de loisir.

III.4.3.6 Synthèse: problèmes de fonctionnement / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

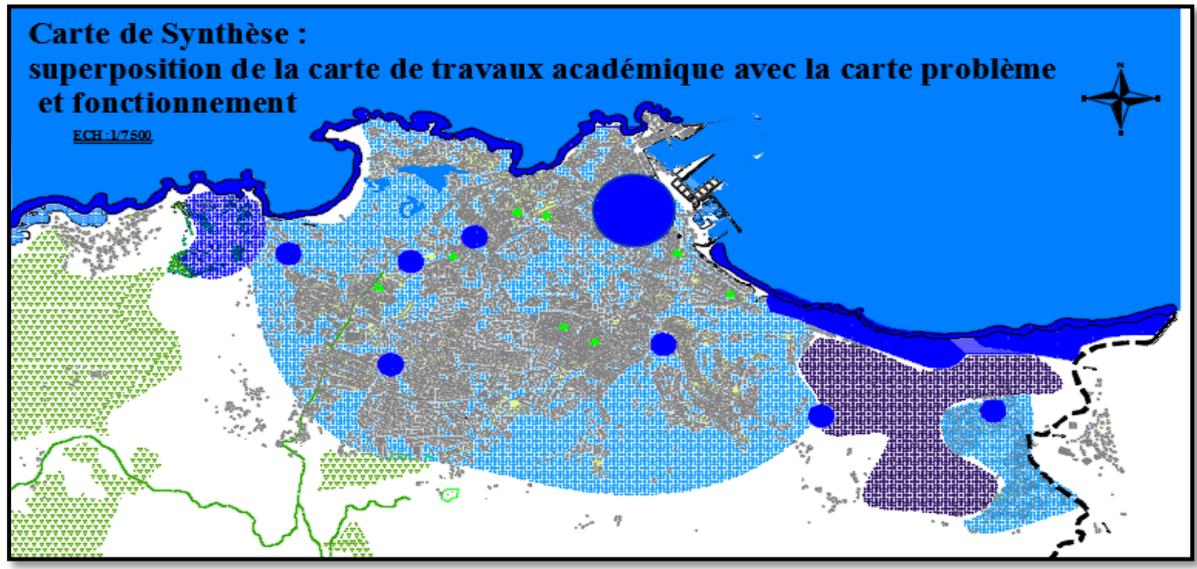


Figure 82 : Synthèse: problèmes de fonctionnement / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

D'après la superposition des cartes de synthèse (problèmes et fonctionnement / travaux académique) on peut constater que les travaux qui ont déjà été faits sur la ville de Jijel, qu'ils étaient d'ordre architectural ou urbain, préfèrent les sites vierges et évitent la ville. C'est pour cela que les zones à forte intervention contiennent très peu de problèmes, par contre le site à faible intervention englobe la majorité des problèmes.

III.4.3.7 Synthèse : avis et besoin des citoyens/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

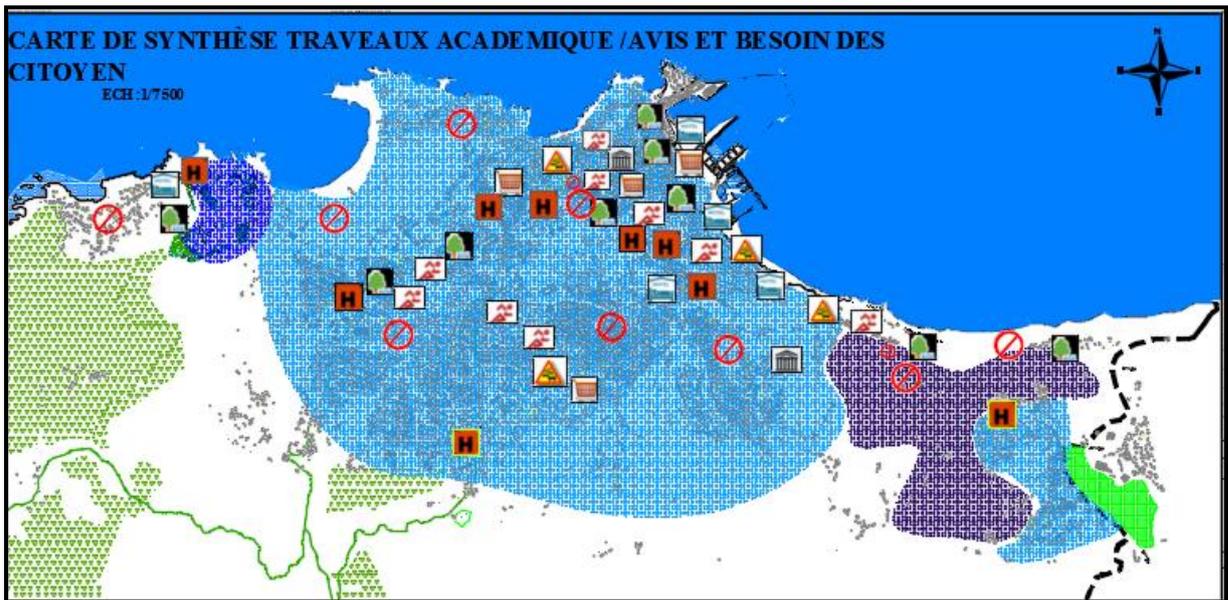


Figure 83: Synthèse : avis et besoin des citoyens/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique)

D'après la superposition des cartes de synthèse (travaux académique et avis et besoin des citoyens) on remarque une grande superposition au centre de la ville de Jijel, contre un nombre d'intervention moyen à faible et un grand nombre de besoin des citoyens cela parce que l'intervention sur ces sites est difficile, par manque de foncier et problème de structuration de la ville pour cela l'intervention se fait à la périphérie de la ville.

IV. CHAPITRE IV INTERVENTION

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1 - PROBLEME:

- Notre analyse nous a permis de ressortir plusieurs problèmes concernons la ville de Jijel et pour que notre intervention sera profonde on a choisit le POS 7 ou on va exécuter notre proposition :

IV.1.1 1.CHOIX DE SITE D'INTERVENTION :

Il s'agit du l'agglomération chef lieu de Jijel, qui s'étend sur une superficie de 52.50 ha

Il constitue l'extension immédiate de la ville vers l'est et vue sa situation sur la mer englobant la bande littorale Est de la ville de Jijel, il est d'une très grande importance notamment de par les équipements touristiques et balnéaires dont il dispose. Il est ainsi considéré comme la principale source d'animation et d'attraction pour l'ensemble de la population locale ainsi que pour les touristes de l'extérieur de la wilaya, il est concéderai comme lieu portuaire de la ville grâce à l'existence de la gare routière plus la gare ferroviaire, et notre choix étai fondé de base de ces potentialité.



Figure 84 : Vu POS 7 Google Earth

IV.1.2 ANALYSE DE SITE :

IV.1.2.1 Situation et du POS :

- Le site du POS N° 7 de la ville de Jijel se situe à la sortie Est de la ville, sous forme d'une bande littorale située entre la mer et la RN 43 en direction de Constantine.

IV.1.2.2 Limite :

- Le POS est délimité comme suit :

-Au Nord par: -la mer méditerranée.



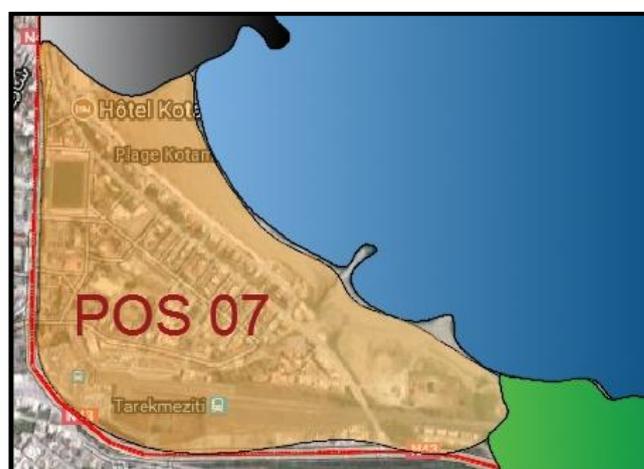
-Au Sud par RN 43 (route express).



-A l'Est par des terrains agricoles.



-A l'Ouest par le POS N° 01 (la ville de Jijel).



CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.2.3 Données naturelles et physiques du site :

IV.1.2.3.1 Le climat :

La région de Jijel caractérisé par un climat méditerranéen pluvieux et froid en hiver, chaud et sec en été. Selon l'ONM – Station de Jijel, durant la période allant de 1982 – 1997, les données climatiques sont les suivantes:

IV.1.2.3.2 La température

La température moyenne annuelle de la région de Jijel est de 18° c (hiver 12° -été 24°C).

L'étude de la température est primordiale pour le choix judicieux des matériaux et l'organisation spatiale, l'implantation et la forme de l'enveloppe des constructions.



Figure 86: schéma représentatif des effets température de PO7

IV.1.2.4 La topographie :

Sur la base du levé topographique effectué dans le cadre de l'élaboration de la présente étude, le périmètre du POS est caractérisé par un terrain pratiquement plat avec des pentes douces qui varient de 0 – 5%.

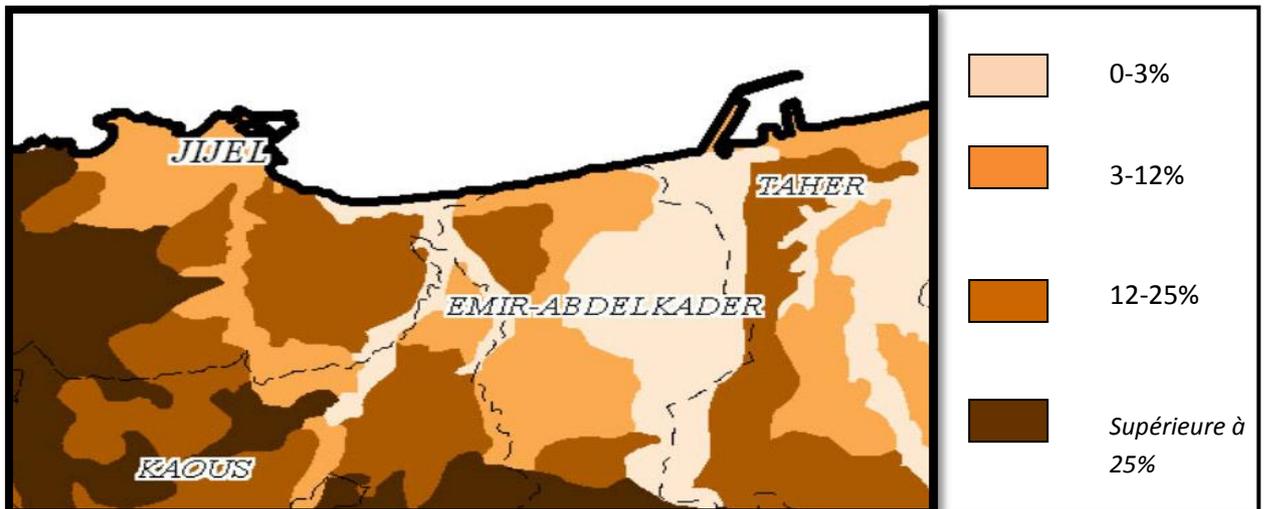


Figure 87: Carte des pentes Échelle 1/300 000

Source : CENEAP

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.2.5 . Les glissements du terrain:

Sur le site du POS on ne trouve aucun glissement important puisque le terrain n'est pas sensible à cause de la faible pente sauf des petits glissements sur les talus au Nord Est du POS.

IV.1.2.6 Sismologie et alea sismique:

D'après l'environnement géo sismologique d'Algérie et les enregistrements historiques des séismes, on note que l'axe sismique le plus violent de l'Algérie passe près de la côte Djidjeliene.

IV.1.2.7 L'hygrométrie :

Les valeurs de l'humidité relative de la station de Jijel sont homogènes et atteindront jusqu'à 70%

IV.1.2.8 Les précipitations :

La région de Jijel est considérée comme la région la plus pluvieuse en Algérie de par l'importance des précipitations qu'elle reçoit

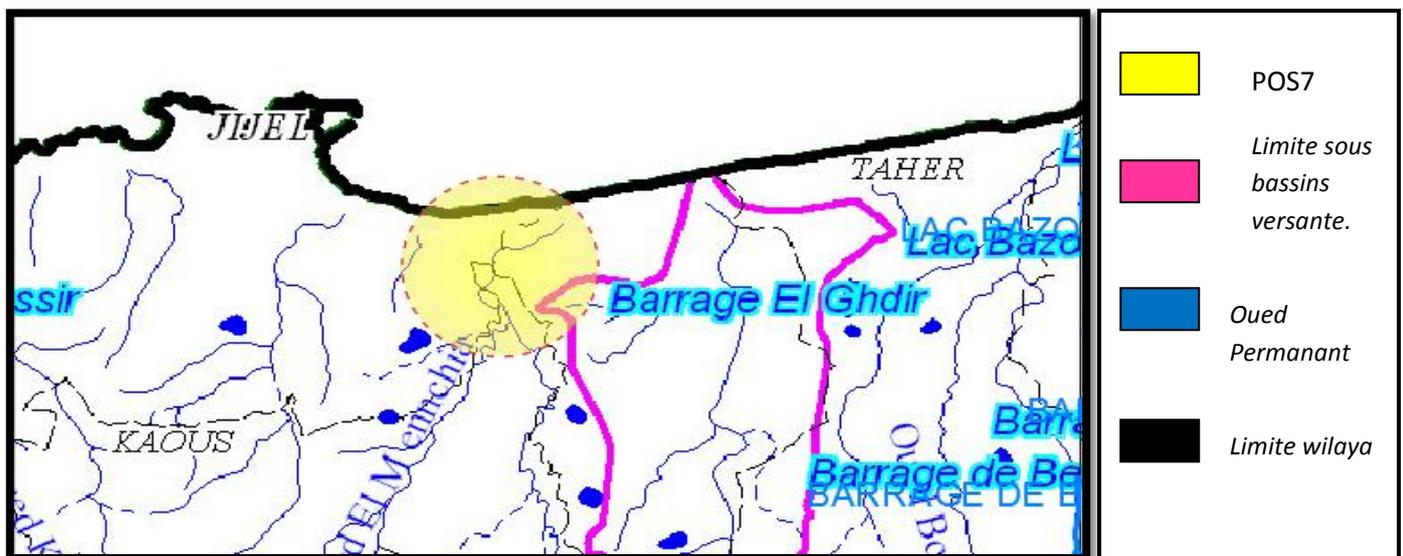


Figure 88: Carte des bassins et sous bassins versante Échelle 1/300 000

Source : CENEAP

- Conclusion:

-D'après la définition des contraintes physiques influant sur l'urbanisation on peut classer le POS en deux zones bien distinctes:

Zone défavorable à la construction: Ce sont les terrains inondables, le long de l'Oued EL Kanara, puisque il est exposé au risque d'effondrement.

Zones favorables à la construction: Sont représentés par les restes des terrains qui n'opposent aucun problème géomorphologique.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.3 PROBLEMES CONSTATE DE POS 7:

- Manque flagrant des aires de stationnement et chemins piétonniers:
Les espaces et aires de stationnement sont quasi absents au niveau de l'aire d'étude. Néanmoins, on note la présence de parkings non aménagés entre les blocs d'habitat collectif. Les habitants de ce quartier se voient stationner leurs véhicules soit dans les garages soit au niveau des accotements des rues et avenues, mais le problème majeur se pose durant les saisons estivales avec le nombre important des usagers des rues et de la plage.
- Les chemins piétonniers sont inexistantes et les habitants utilisent les trottoirs le long des voies de circulation.
- les espaces perdus non aménagés résultantes sur tout des habitats collectifs qui développe sous forme de blocs juxtaposés les uns aux autres et en monobloc.
- Problèmes de proportion pour les ilots des habitats collectifs qui crée un déséquilibre visuelle et fonctionnelle.
- Problèmes de démontions des vois secondaire et tertiaire qui provoque avec le manque des aire de stationnement un problème de circulation motorise et même piéton.
- Manque très important des espaces vert de jeu et de détente même la placette de rencontre.
- Problèmes d'organisation spatiales de la gare routier multimodal (des espaces perdues et autre non aménager).
- Front de mer mal exploité.
- Absences totales de la notion du développement durables.
- Absences du transport doux et durables.
- Manque des plaques des signalisations.
- Taux élever de chômage et (S.D.F) et manque des équipements d'accueille pour ses personnes.

CHAPITRE IV INTERVENTION

- Manque des équipements de protection sociales (crèches, jardin d'enfants .annexe post de police...).
- Manque des équipements culturels.
- Manque des équipements de sport et loisir (terrain de jeux, terrain de sport).
- Problèmes des évacuations des camions de nos biens (essences-alimentation-vêtement- déchet).
- Le non connectivité des rues étroites et particulières.

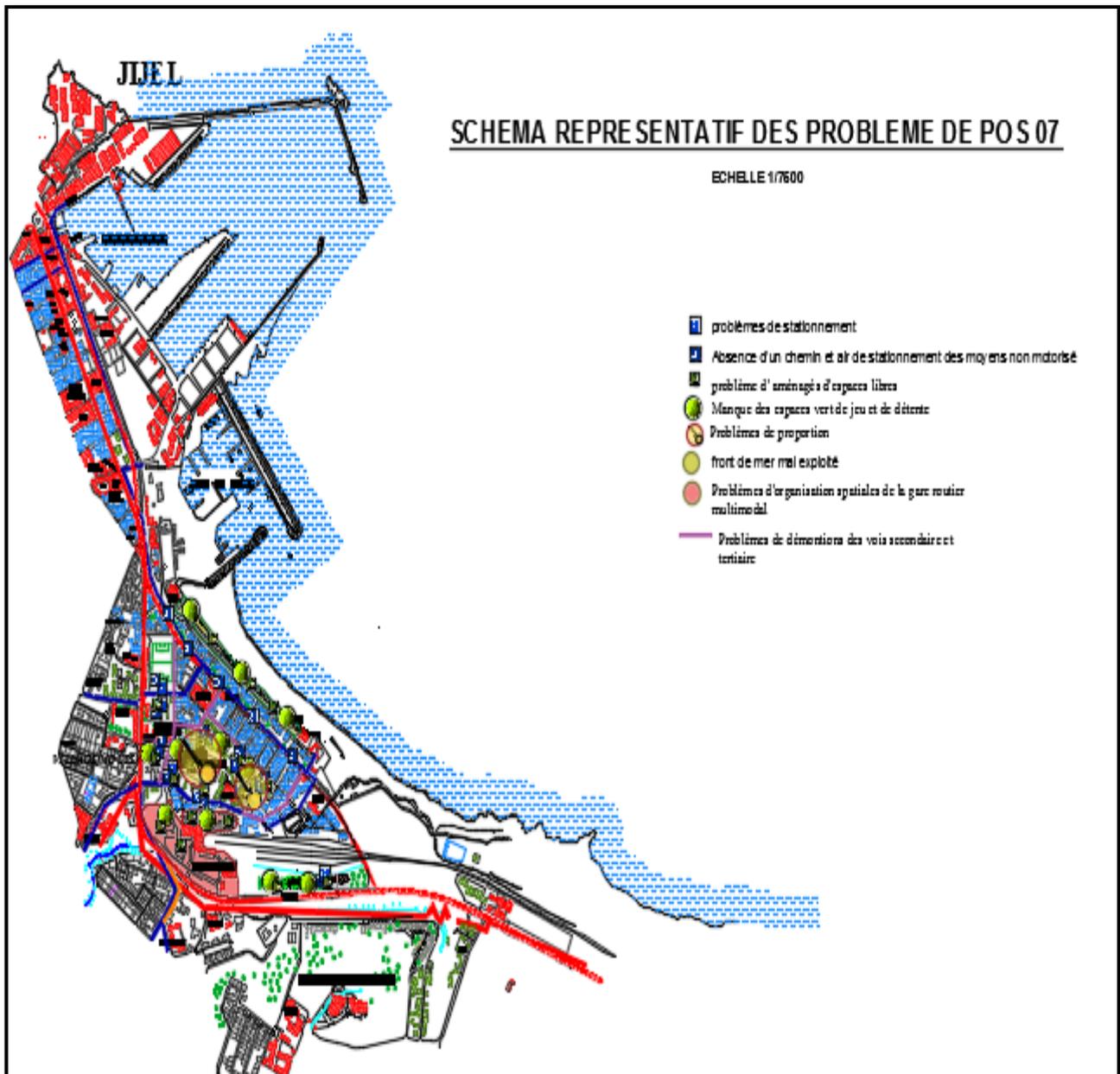


Figure 89: schéma représentatif des problèmes de POS

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.4 L'INTENTION DE REGLER LES PROBLEMES ANNONCER ON A SUIT

CES ETAPES :

- Favoriser la marche et créer des environnements piétonniers propices à la marche. « L'aspect fondamental d'une ville durable est sa capacité à offrir des rues adaptées aux piétons ». Sur le sujet lire "La marche à pied, un moyen de transport comme les autres".
- Créer un environnement favorable aux vélos et autres moyens de transports non motorisés.
- Prendre le bus reste le moyen de transport le plus efficace et économique (ajouter la distribution des arrêts de bus).
- Promouvoir la mixité entre les habitants, les activités et les espaces pour rendre la ville plus vivable.
- Livrer les biens de consommation et servir la ville de manière plus propre et plus sûre : il est toujours bon de savoir que 40 à 50% de la pollution sonore et atmosphérique des villes est dû aux camions qui livrent nos biens de consommation (essence, alimentation, vêtements, déchets etc. Pour cela il est important de régler l'évacuation de ces derniers par une création et une gestion de temps, l'espace de leur stationnement et un traçage de route qui sert à faciliter leur travail.

- Connecter les quartiers : les rues les plus étroites sont particulièrement intéressantes pour les piétons ou cyclistes qui peuvent à leur gré se déplacer dans la ville et éviter ainsi le trafic automobile.

- Préserver et améliorer les atouts naturels, culturels, sociaux et historiques locaux : les lieux doivent garder leur authenticité et leur histoire même si les quartiers sont soumis à des adaptations. L'identité est préservée mais pas détruite ou déplacée, et la création d'un cahier de charge pour restaurer les façades historiques, unifier

la façade urbaine des boulevards de l'axe principale et la construction d'un musée qui expose la richesse maritime traditionnelle et historique au POS.

- équilibrer entre les quartiers denses et le transport qui doit être ouvert au profit des citoyens : un enjeu majeur est celui d'absorber au mieux la densité de population résidente dans les métropoles. Il convient alors de lier la densité de logement et offrir les services de transports et de commerce en cohérence avec cette densité. Les lieux les plus attractifs du monde sont souvent les plus denses et là où les connexions sont les plus développées.

- Optée pour la construction durable : pour la continuité de notre existence il est indispensable de penser à ce type de constructions.

- Pour notre POS il existe 60% de pourcentage de la modalité de transport et au but d'évoluer ce pourcentage on a l'intention de créer une gare maritime de type nationale et internationale et une ligne de tramway et réaménager la gare existante pour qu'elle soit à la hauteur d'un espace portuaire d'une ville touristique et créer un lien entre ces deux dernières (gare maritime et gare routière).

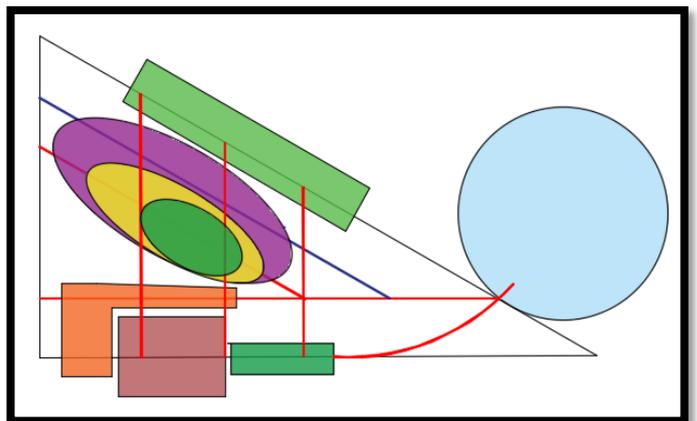


Figure 90: schéma des intentions

CHAPITRE IV INTERVENTION

- Développer le covoiturage : par évoluer le nombre d'espace de stationnement.
- rendre le front de mer plus attractive et beaux par crée une balade bien animer.
- création des Park de haut standing qui optée la technique de land scape.
- construction d'une maison de jeune.
- création d'un centre de formation.
- création d'un centre de requalification des SDF.
- Donner à l'usager l'information en temps réel et contrôler la vitesse : être mieux informé des conditions de transports de l'ensemble du réseau disponible aux habitants leur permet de faire le choix optimal, tout du moins leur choix en connaissance de causes par une bonne gestion de distribution des panneaux d'information et de signalisation .
- Construction des mini poste de sécurité dans les endroits public pour crée un environnement sécuriser pour les touristes.

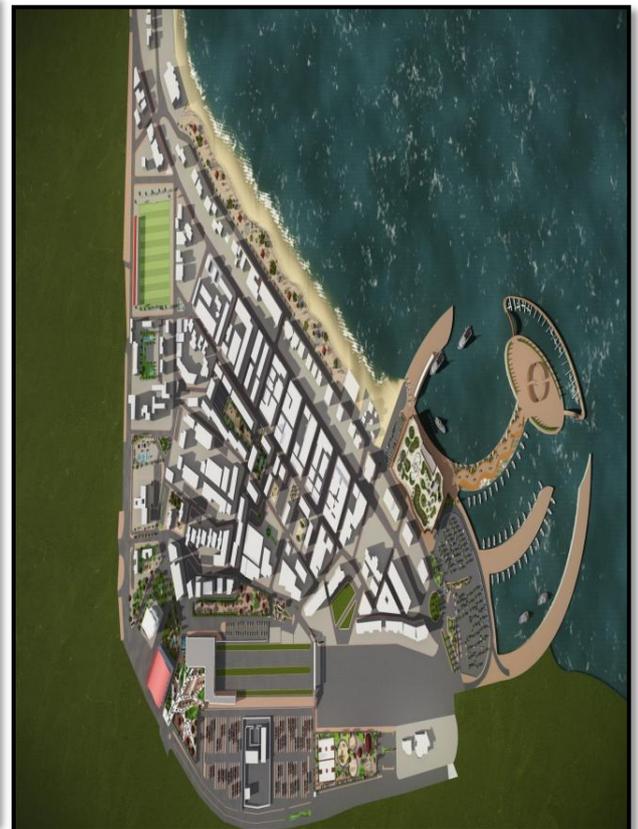
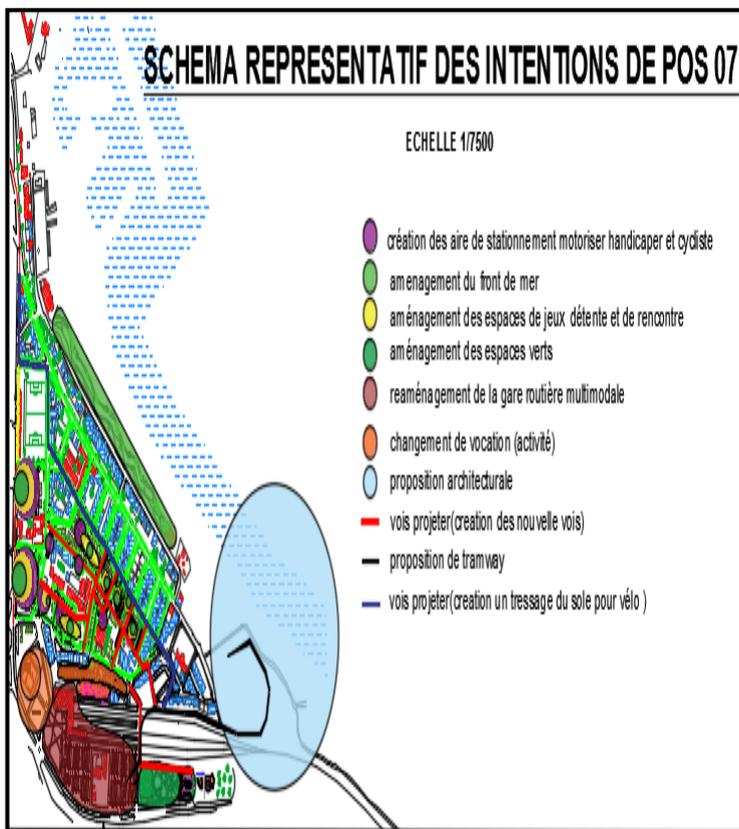


Figure 91: vu en plan de la 3d des intention appliqué au POS7

Figure 92 carte schéma représentatif des intentions

CHAPITRE IV INTERVENTION

Altérative:

"Le projet architectural doit tenir compte du contexte et du lieu d'implantation et assurer une intégration par rapport à son environnement urbain.

Il doit garantir un fonctionnement à tous les niveaux (relation entre : forme, fonction, espace et....) d'une part et un bon fonctionnement à travers une bonne organisation."

IV.1.5 PRESENTATION DU PROJET

- L'équipement se présente sous forme de trois entités bien distinctes qui sont : la gare, l'administration et l'entité hébergement. Chacune d'elles possède son propre accès.

➤ **La gare maritime :**

- **Niveau du R.D.C**

On accède à la gare par deux accès – un accès piéton du côté Sud et l'autre du côté Nord-est donnant directement sur le quai d'embarquement, d'où le voyageur pourra effectuer le contrôle de la voiture.

- **La halle :**

La mobilité, l'efficacité et la lisibilité sont les qualités primaires qui gèrent les fonctionnements de cet espace destiné aux utilisateurs du transport.

Elle comprendra entre autre les consignes, des espaces de détente.

L'espace technique aura son accès du côté Nord-ouest

Un chemin direct à partir du R.D.C qui mène directement au niveau gare assurée par un escalator.

Un chemin dit de déambulation qui mène directement au restaurant panoramique et passant par l'étage intermédiaire.

CHAPITRE IV INTERVENTION

- **L'étage intermédiaire**

C'est un espace polyvalent accueillant des espaces de détente avec terrasse.

- **Étage**

Ce niveau abrite la gare maritime avec les bureaux de l'administa, restaurant et espace de détente pour la partie destinée aux publics qui sont voyageurs et accompagnateurs, quant à la partie voyageurs qui est privée, une grande salle d'attente leur est réservée avec des free-shops.

- **L'administration**

L'administration possède deux accès : un accès public au niveau de 1ere étage de la gare, tandis que l'autre privé se situe au niveau du R.D.C, et sera composée de bureaux du types paysagers : ouvert et flexible.

IV.1.5.1 Recherche thématique:

IV.1.5.1.1 La gare maritime de YOKOHAMA : TERMINAL FERRIES



Figure 93: photos de la gare YOKOHAMA

Architect: FARSHID Mousavi, ALEJANDO Zaen-polo

Emprise au sol: 33040

Année: 1995 Fin 2002, devrait ainsi ouvrir à Yokohama un terminal ferry très original par son architecture faite d'un entrecroisement de plans ondulés.

Le toit, recouvert de bois, sera ouvert à l'ensemble du public qui pourra venir voir les paquebots.

CHAPITRE IV INTERVENTION

La collaboration de ces deux architectes s'élabore comme une réflexion critique sur les notions d'espace et de temps qui les amène à travers de nouvelles formes à utiliser les outils numériques tout en introduisant le principe d'une discontinuité générique.

Cette notion de complexité ou l'architecture plus flexible est capable de générer un ordre spécifique et d'accroître ainsi ses capacités d'intégration. Ces accidents de la forme peuvent

générer des possibilités programmatiques inédites, Les notions

De forme ou d'espace urbain restent des domaines ouverts qui se refusent à la finitude traditionnelle de l'objet architectural.

L'architecture s'affirme comme un travail d'incorporation.

-Dualité entre systèmes globaux de transport et d'échange et condition des sites locaux spécifiques.

- L'absence d'éléments verticaux (poteaux, colonnes, murs,...) donne naissance à une architecture dynamique et engendre une continuité structurelle.

-Topographie artificielle, plan incliné, parcours de courbe, plafond en éventail, transparence...

-L'aire de circulation se développe en un ruban interrompu de flux, sur trois couches principales, interconnectées en boucles selon trois dimensions.

-Coté activités, sur les 48 000 m² de surface, seuls 17 000 m² sont consacrés

Au terminal maritime.

13 000 m² réservés aux services (Commerces, agences, restaurations,..) et

18 000 m² destinés au transport.

-Les coupes, telles une vision scanner, révèlent des sections toutes différentes.



Figure 94: photos toit de la gare YOKOHAMA



Figure 95: L'ouvrage d'accostage de la gare YOKOHAMA

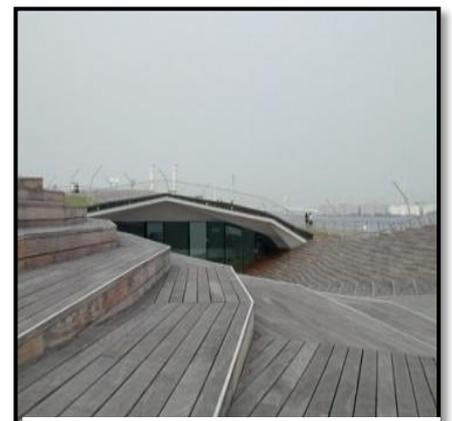


Figure 96: photo d'espace urbain de la gare YOKOHAMA

CHAPITRE IV INTERVENTION

-La transparence afin d'offrir des vues sur la mer.

La création d'une topographie artificielle, l'omniprésence du plan incliné, du parcours courbe, l'absence de verticales

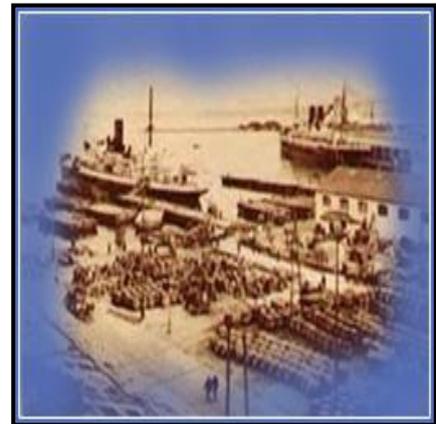
Donne le souffle ; l'étonnant développé des plafonds en éventail : le mystérieux clair-obscur de ces galeries métalliques entrebâillées comme des coques sur le port de YOKOHAMA.

La proposition répond à la dualité intrinsèque entre systèmes globaux de transport et d'échange et conditions des sites locaux spécifiques ; elle assume

ainsi la nécessité d'inclure les impératifs fonctionnels généraux d'un terminal de croisière (en tant que lien fluide entre transport terrestre et maritime) et les possibilités urbaines spécifiques induites par la configuration de la jetée elle-même. Par conséquent, le projet a été conçu comme un bâtiment incomplet et partiel (il ne présente pas le couple structure+façade).



Figure 97: espace commerciale de la gare YOKOHAMA



IV.1.5.1.2 La gare maritime d'Alger

➤ SITUATION

Bassin du vieux port.

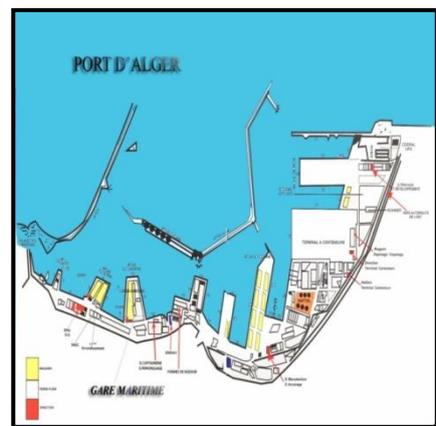
Date de construction : 1939.

SURFACE De 1914 à 1940, construction du bassin Mustapha qui est séparé du bassin de l'Agha par le grand môle Bologhine et par une passe de 100 m.

De 1939 à 1953 Construction de la gare maritime au môle El Djazaïr. De 1987 à 1988 remblayages de la

darse de Calvi et réalisation d'un appontement en duc d'Albe et de six rampes Ro/Ro.

De 1994 à 1998, construction du Terminal à Conteneurs d'une superficie de 17,5 ha et d'une capacité de plus de 250.000 EVP.



CHAPITRE IV INTERVENTION

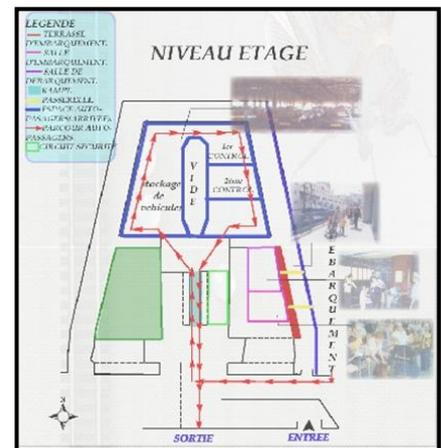
TOTALE : 30.000m²

Le projet initial comportait un vaste hall elliptique de 60m sur 40 m dont le pourtour réunirait des boutiques, des bureaux, des agences.... Elle permettait l'accès, sur chaque face latérale, de deux lignes régulières (France - Algérie).

On notera que la gare ferroviaire, la gare d'autobus et le hall elliptique n'ont pas été réalisés.

Malgré sa position, la gare maritime d'Alger ne présente aucune qualité du point de vue architecturale, qui la distingue des autres bâtiments du port.

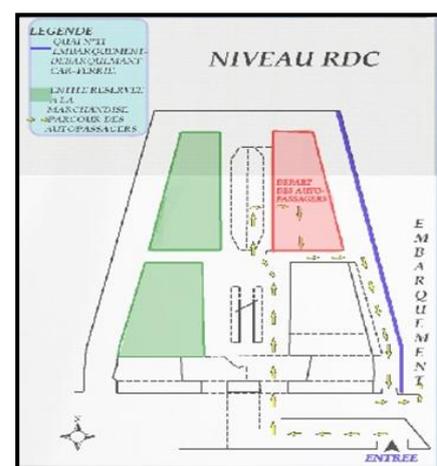
Suite à notre visite à la gare maritime d'Alger nous avons remarqué que le RDC de la gare est composé de deux parties symétriques par rapport à un axe central permettant la circulation des autos passagers, la partie gauche est réservée seulement au trafic de marchandises, en ce qui concerne la partie droite est réservée au trafic passager, le rez de chaussée concerne le départ des autos passagers seulement.



Le niveau étage de la gare concerne la salle d'embarquement, débarquement des passagers où nous retrouvons les espaces sous douanes, hors douanes, contrôle, police, paf ...

Et des espaces services ; agences maritimes, commerces, salle d'attente, WC...

Pour le débarquement des autos passagers, il se fait par l'empreint d'une rampe qui mène vers une très grande esplanade couverte où se fait le stockage, les contrôles et fouilles des véhicules.



Nous avons constaté que l'espace réservé aux passagers présente le ¼ de la surface totale réservée aux autos passagères, ce qui explique l'importance du trafic auto passager.

CHAPITRE IV INTERVENTION

2. Le secteur des croisières.

3. Le secteur des transports maritimes de courtes distances.

IV.1.5.3 Les composantes de la gare maritime:

1) Les intervenants.

2) Les types de trafic.

1) Les intervenants

On distingue deux catégories d'intervenants :

Le personnel

- Les gestionnaires.

- Les compagnies maritimes.

- Les services de contrôle réglementaire des passagers.

- Les services de base maritime ; responsable de l'infrastructure portuaire : (Entretien des quais d'accostage, amarrage des navires ainsi que les espaces techniques).

- Les services de la navigation maritime : (chargés d'assurer la régularité des trafics et la sécurité des navires).

- Les commerçants, les restaurateurs, les services d'information, les services de poste et de téléphone ...etc

Les utilisateurs

- Les passagers.

- Les visiteurs.

- Les accompagnateurs.

- Le personnel navigateur.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.4 2) Outillage de la gare:

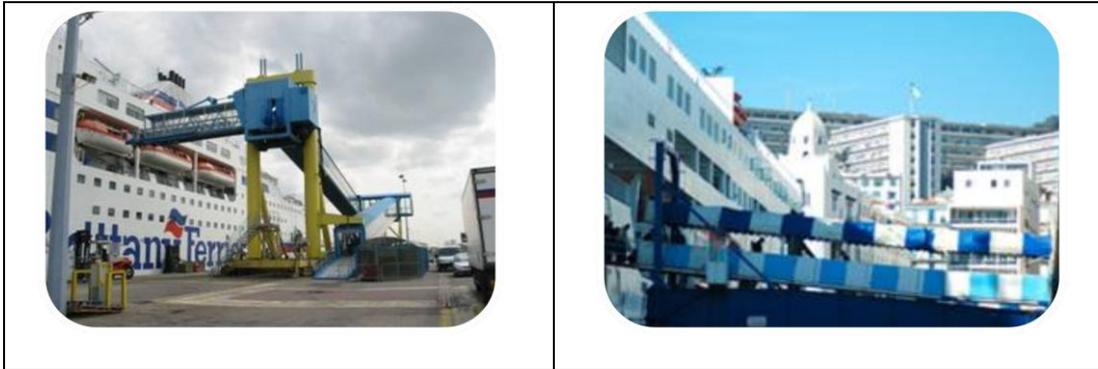


Figure 99: des passerelles pour voyageurs

IV.1.5.4.1 Passerelles pour voyageurs :

Ce sont des ouvrages mobiles légers, mis en place au moyen de grues ou d'engins de levage du bord, pour lier le navire et le quai ; mais pour éviter les intempéries, des galeries montées sur des portiques roulants sur le quai comportant une volée relevable dont le niveau est adapté à celui des différents navires susceptibles d'être reçu au poste, permettant le passage directe entre le navire et la gare maritime à l'abri du vent et de la pluie.

IV.1.5.4.2 B.PASSERELLES POUR VEHICULES:

Ce sont d'importants ouvrages analogues à des ponts mobiles, permettant de relier le quai au navire et d'y embarquer ou débarquer les véhicules automobiles. Leur longueur doit être suffisante pour éviter de fortes pentes incomparables avec le roulage du matériel routier (une pente de 13 à 14% est un maximum pour les véhicules).



Figure 100: passerelles pour véhicules

CHAPITRE IV INTERVENTION

❖ EXEMPLE :



➤ EL DJAZAIR II

EL DJAZAIR II					
Construit en mai 2005 Chantier "IZAR" Espagne					
Capacité Passagers	Véhicules	Eco Fauteuils	Vitesse (km)	Longueur (m)	Largeur (m)
1320	300	600	23,5	146,6	24,0

IV.1.5.5 L'ouvrage d'accostage

Les ouvrages d'accostage ont pour but d'offrir un appui aux navires accostant dans un port pour procéder à des opérations de transbordement de marchandises ou de voyageurs. Ils ont trois rôles principaux :

- * Fournir au navire un dispositif d'appuis et éventuellement permettre son amarrage.
- * Assurer la liaison entre le navire et la terre.
- * Soutenir la limite du plan d'eau.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.6 Les types de trafic

IV.1.5.6.1 -Trafic national:

Les passagers et leurs bagages doivent être soumis à un contrôle de sûreté.

IV.1.5.6.2 -Trafic international:

Les passagers et leurs bagages, partant ou arrivant sur le territoire national sont soumis aux formalités de frontières et subissent obligatoirement un contrôle de sûreté.

IV.1.5.7 Les intervenants

On distingue deux catégories d'intervenants :

Le personnel

- Les gestionnaires.
- Les compagnies maritimes.
- Les services de contrôle réglementaire des passagers.
- Les services de base maritime ; responsable de l'infrastructure portuaire : (Entretien des quais d'accostage, amarrage des navires ainsi que les espaces techniques).
- Les services de la navigation maritime : (chargés d'assurer la régularité des trafics et la sécurité des navires).
- Les commerçants, les restaurateurs, les services d'information, les services de poste et de téléphone ...etc.

Les utilisateurs

- Les passagers.
- Les visiteurs.
- Les accompagnateurs.
- Le personnel navigateur.

IV.1.5.8 Politique des transports en Algérie

Avant l'indépendance, nous avons assisté à un développement rapide des infrastructures du transport. Celles-ci étaient conçues pour servir principalement les intérêts de la puissance coloniale et de la minorité européenne.

CHAPITRE IV INTERVENTION

Pratiquement, toutes les infrastructures réalisées durant cette période étaient, soit destinées à l'acheminement des matières premières et des marchandises, depuis l'Algérie vers la métropole (comme le cas des chemins de fer et les voies maritimes), soit pour des fins militaires (transport aérien et routier). Pour répondre à la crise que vit la système de transport en Algérie et pour renforcer les moyens de communications entre les principales villes, des schémas directeurs de développement des infrastructures (chemins de fer, port, aéroport) et des plans décennaux d'équipements (routier, maritimes et aérien) ont été arrêtés.

Le système de transport, aujourd'hui en Algérie, connaît de grands problèmes et ne permet plus de développer ses services dans des conditions normales. Des infrastructures se rapportant au domaine des transports ont été programmées durant les années 70. Vu, la crise économique, la plupart d'entre elles n'ont pas été réalisés, notamment le transport maritime des voyageurs qui n'a profité pratiquement d'aucune action.

Avec l'ouverture de l'Algérie sur l'économie de marché, le transport sera l'élément le plus privilégié pour l'essor du tourisme et du commerce à l'échelle nationale et internationale. Ceci permettra l'élimination des goulots d'étranglement liés à l'insuffisance des infrastructures, au désenclavement des régions les plus diminuées et les reculées, ainsi que la liaison des grands ports maritimes avec l'arrière pays. Pour ce faire, un système national de transport a été défini, celui-ci est fondé sur la complémentarité des divers modes de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien :

IV.1.5.8.1 Les infrastructures ferroviaires

Le schéma directeur du chemin de fer se base sur trois axes principaux :

La modernisation et l'accroissement des capacités du réseau actuel ;

Les grands aménagements ferroviaires régionaux ;

L'extension géographique du réseau.

IV.1.5.8.2 Les infrastructures portuaires

En ce qui concerne le transport maritime, sauf quelques opérations de réaménagements qui ont été entreprises par les autorités concernées. Seules trois gares maritimes, réparties à travers les 1200 Km du littoral Algérien, qui font partie de l'héritage colonial sont fonctionnelles : il s'agit de la gare d'Alger, d'Oran, d'Annaba. Ces gares présentent plusieurs inconvénients quant à leur conception et à l'évolution de leurs trafics.

Pour l'adaptation du secteur portuaire national, face à l'évolution du trafic et pour permettre de répondre à l'évolution de la demande, des capacités additionnelles sont nécessaires. Tenant compte du trafic à long terme, de l'équilibre international et l'hinterland des ports, le plan directeur des ports, en relation avec les dessertes ferroviaires prévus, permettra, par sa mise en œuvre, de répondre à la dynamique de développement entravée jusqu'ici par des capacités portuaires amoindries surtout inadaptées. En effet, l'Algérie doit impérativement, revaloriser

CHAPITRE IV INTERVENTION

ses infrastructures portuaires, en construisant de nouvelles gares maritimes, notamment dans les villes touristiques, dans le but de renforcer et de renouveler la flotte maritime.

Pour notre cas d'études qui est la ville de Jijel et malgré le relief accidenté elle possède des infrastructures et un système de transport intéressent



IV.1.5.9 Les infrastructures routières a Jijel :

Ces infrastructures de déplacement routières reposent sur les deux routes nationales (la RN 43 qui relie la ville de Jijel à Bejaia et la RN 77 qui relie la ville de Jijel à Constantine) un chemin de wilaya (le CW150) et trois chemins communaux (le CC 02, le CC 03 et le CC 04) qui assurent des liaisons locales.

- l'aménagement en cours de la RN 77 qui traverse perpendiculairement la wilaya de Jijel, va permettre la liaison nord-sud avec Sétif et les hauts plateaux est et sud.

Elle constitue un axe structurant de développement économique et de désenclavement pour la wilaya.

	RN (Km)	CW (Km)	CC (Km)	Total (Km)	Densité Km /Km ²			
					RN	CW	CC	Total
Commune de Jijel	18,25	3,25	34,10	55,60	0,29	0,05	0,54	0,89
Total Wilaya de Jijel	223,8	373,6	1182	1779,40	0,09	0,15	0,49	0,74

Source : Direction des Travaux Publics de la Wilaya de Jijel et pdau de jijel

D'une longueur totale de 55,60 Km, le réseau routier classé (RN, CW, CC) dans la commune de Jijel représente 31,2 % du réseau routier total de la wilaya.

L'analyse de la répartition spatiale du réseau routier (RN, CW, CC), basée sur la densité de route au Km², fait ressortir le degré de concentration des liaisons routières dans la commune de Jijel, qui est de l'ordre de 0,89 km / km², soit une densité routière nettement supérieure à la moyenne de la wilaya de Jijel (0,74 km / km²).

Caractéristiques techniques du réseau routier de la commune de Jijel

Voies	Longueur (Km)	Largeur (Ml)	Etat
RN 43	16,25	19 - 20	Bon
RN 77	2,00	11,60	Bon
CW 150	3,25	9	Bon
CC 02	34,10	6	Moyen
CC 03			
CC 04			
Total	55,60	-	-

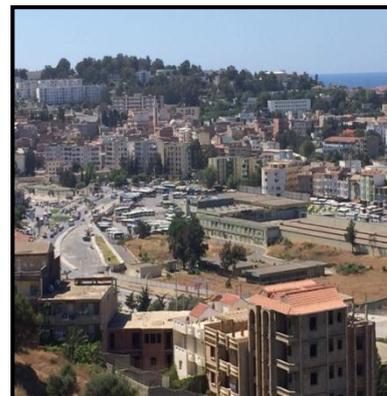
Source : Direction des Travaux Publics de la Wilaya de Jijel /pda de jijel

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.9.1 Les voies projetées :

La ville de Jijel est concernée par divers projets d'évitement :

- L'évitement Sud d'une longueur de 14,2 Km en cours de réalisation,
- l'évitement nord (étude réalisée),
- la rocade sud.



Caractéristiques des voies projetées

Voies	Longueur (Km)	Largeur (Ml)	Observations
Voie d'évitement Sud	14,2	9	En cours de réalisation
Voie d'évitement Nord	-	-	Etudiée
Rocade Sud	-	-	Tracé à actualiser

Source : Direction des Travaux Publics de la Wilaya de Jijel/pdau de jijel

IV.1.5.9.2 Réseau ferroviaire :

La ligne de chemin de fer reliant Jijel au réseau ferroviaire national au niveau de Ramdane Djamel dans la wilaya de Skikda Cette voie qui démarre de la gare intermodale de Jijel, traverse la commune sur une longueur de 3,6 km et assure la liaison entre la ville de Jijel et Constantine. La longueur total de la ligne ferroviaire estimée de 137 Km et de 05 Gares.

Avec un embranchement au port de Djen-Djen, elle bénéficie d'une gare de tri pouvant Traiter jusqu'a 12 millions de tonnes/an de marchandises.

Sources : pdau de jijel /sorgal (société de gestion routière d'alger transportde voyageure en algerie)

IV.1.5.9.3 Le Transport:

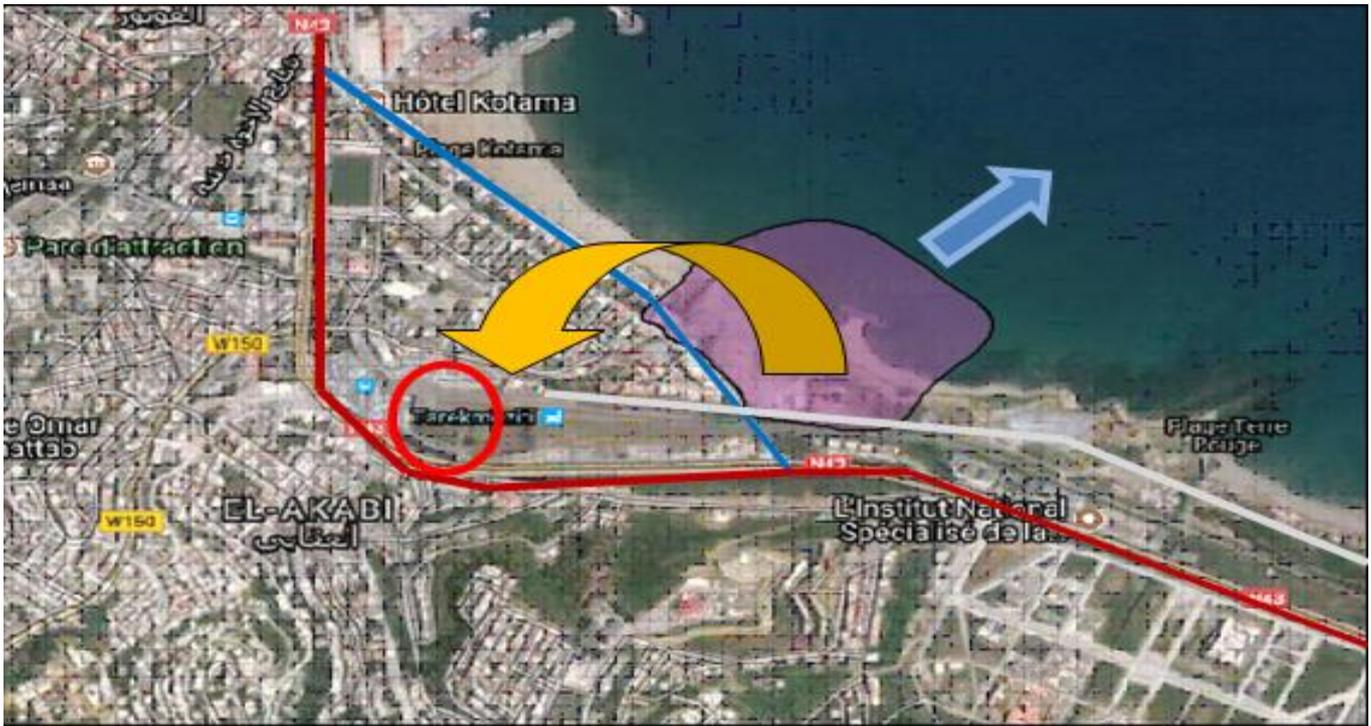
La commune de Jijel est le lieu d'environ 15 000 déplacements quotidiens dont plus de 80% sont internes à la wilaya. Le trafic d'échanges (origine ou destination à l'extérieur de la wilaya) représentent quelque 2 400 déplacements par jour, soit environ 16% des déplacements.

Les transports routiers par bus et autocar, constituent l'unique mode de déplacement et d'échanges entre la commune de Jijel, plus particulièrement la ville de Jijel, et les autres communes de la wilaya et avec l'extérieur de la wilaya. Ils assurent les $\frac{3}{4}$ de ces déplacements par le biais d'un parc composé de 597 autobus (tous types confondus) offrant une capacité globale de 14 424 places et par 333 taxis pour une capacité de 1 498 places.

Sources : pdau de jijel

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.10 Le site d'intervention :



	PROXIMITE À L'AXE STRUCTURANT DE LA VILLE		VOIS FEROVIEIRE		GARE ROUTIERE		AXE VERS LA MER MEDITERANIENNE
	PRXIMITE DE LA GARE ROUTIERE		RN 43		SITE D'INTERVENTION		

Pour assurer nos objectifs:- l'inter modalité de POS.

- créé un nouveaux axe d'évacuation de coté de la mère.

On a choisit ce site grâce à ces potentialités stratégique par rapport aux enjeux major de la ville :

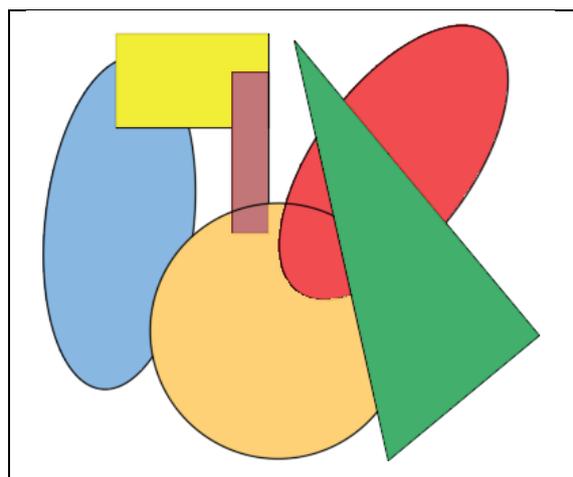
- 1- Proximité à la rn 43,2- Proximité à la gare routière,3- Sa position adjacente à l'axe structurant de la ville, et la vois ferroviaire en plus sa relation directe avec la mère méditerranéenne.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.11 Le programme :

Le programme se décompose en plusieurs catégories de fonctions, dont une entité major on doit aussi prend en considération la disposition de ces derniers dans la gare.

La gare elle est constituer à base de deux axes principale séparer un pour passager nationaux et autre pour passager internationaux, ces deux axes sert à un grand hall principale ou se regroupe tous les types d'utilisateurs sauf les administrateurs de la gare on un axée personnelle pour eux.



Programme fonctionnel :

	Espace douane.
	QUAI.
	Espace commercial.
	Hall Principale.
	Couloir EMB/ DBR.
	Espace Administratif.

L'architecture de notre projet est faite pour quel s'intègre au tissu urbain avec ça forme non avec son enveloppe que on voulait qui s'intègre avec l'environnement naturelle.

PASSAGERS PIETONS		
Espace hors douane		
R E C E P T I O N	ESPACE	
	Espace enregistrement	
	-Réservation et vente de billets -Enregistrement des passagers et des bagages -Bureaux CNAN	180M²
	Agences de banque	360M²
	-Bureaux de change -Bureaux de différentes agences bancaires	
	Agences d'assurance	
	-SAA, CAAR, CAAT	

CHAPITRE IV INTERVENTION

	-différentes agences d'assurances	
	Agences touristiques	
	-Bureau de réservation (hôtel) -Bureau pour location de voiture	
	Services annexes	
	-Bureau d'information (réception) -Bureau service d'immigration -Bureaux de poste -Sanitaires -Cabines téléphoniques -Dépôt -Consigne bagages -espace d'attente	1200M²

GALLERIE D'EXPOSITION	-Très grande salle d'exposition pour la connaissance historique de la ville répartie suivant un parcours historique (photos, affichages, traitement de sol...)		850M²
ESPACE ADMINISTRATIF ET DE GESTION	RDC	-Réception -Cafétérias -Sanitaires -Services annexes (dépôt, entretien)	600M²x7 + 570M²
		-Administration -Direction, secrétariat, comptabilité, personnels -programmation standard - Archives -Sanitaires -Service fret (départ+arrivée) - Bureau de douane/police. Dépôt d'armes.	

CHAPITRE IV INTERVENTION

			1170M²
Espace loisir et détente	RDC et 1 ^{ère} étage	Commerces Cafeterias; restaurant Garderie enfants Boutiques (souvenirs) Boutiques d'artisanat Tabac, journaux, vente de CD. Salle de jeu. Cabines téléphoniques Opérateurs téléphoniques	Escalators + Ascenseur

			11250M²x3
		Salon de coiffure Salle de prière Salle de jeux Bains	
			11250M²

Espace sous douane

RDC	Contrôle police+bureaux (emb) Contrôle douane+bureaux (deb) Cafeteria, sanitaires Salle d'embarquement/debarq sanitaires, free shop	1400M²x2
Étage	Contrôle police+bureaux (deb) Contrôle douane+bureaux (emb)	
1400M²		

PASSAGERS VEHICULES

Espace hors douane

RDC (embarquement)	Enregistrement	2000 m²
RDC (débarquement)	Bureaux police/ douane Bureau de contrôle sanitaire Cafeteria sanitaires free shop	3800 m²

CHAPITRE IV INTERVENTION

Aires de stationnement	
Parking départ/arrivée	20000 M²
Parking des visiteurs	5000 M²
Parking du personnel de la gare	
Installations techniques	
Espace maintenance bateau (hangar)	1150M²
Locaux techniques (climatisation bache à eau, groupe électrogène transformateurs)	

IV.1.5.12 Idéation et morphogénèse:

IV.1.5.12.1 La formalisation du projet:

S'inscrivant dans la logique d'implantation en suivant notre axe voyageur du passé (forts) arrivant au présent (projet sur la mole) et infiniment limité (vers la méditerranée) et reprenant les axes de la proposition urbaine notre équipement se veut une entité qui compose et qui fait partie de l'histoire et de la ville.

Alors la formalisation du projet se fera à travers les étapes suivantes :

- **L'assiette d'implantation** : Zone EST de (ZET KOUTAMA)
- **L'axe majeur** : premier élément structurant de la gare, il sera la colonne vertébrale de desserte de l'équipement et la première direction qui marquera la faille jusqu'au quai d'accostage national.
- **L'orientation intermodale** (l'intégrité à l'inter modalité) : c'est le deuxième axe, et marquant l'intégrité à la gare multimodale, ce qui donnera l'emplacement une grande importance puisque il est à proximité des services de transport de la partie droite de la gare.
- **Organicité/régularité** : dualité (dimension d'ilot de l'ancien tracée).

Lecture du projet:

A la lecture fondamentalement moderne du projet, notre gare maritime se fragmente en une seule entité majeure plus deux parkings : entité corps d'échange destinée au public et aux administrateurs plus un espace destiné aux voyageurs.

En arrivant par l'entrée de la gare ou par l'accès principal ce trouve au niveaux RDC, un immense halle d'exposition sera une réception d'accueille pour tous les catégories des visiteurs c'est l'espace de communication entre visiteur et les gestionnaires de la gare , on arrive a deux couloire un pour les voyageurs nationaux qui est pas obliger de faire une

CHAPITRE IV INTERVENTION

stratégie de sécurité pour eux juste personnel qui vérifie les tickets ce passage il est bien animé par une chaîne de boutique qui rapproche les bien besoin aux voyageurs. Un autre couloir pour les internationaux sépare les deux catégories entre arrivés et départ ce couloir est bien contrôlé d'une logique de suivre les ordres de la sécurité. Ce couloir mène à une autre halle pour accueillir cette catégorie après qu'elle passe par les procédures de l'ordre de la douane et d'enregistrement des valises. La troisième catégorie c'est les administrateurs ou les gestionnaires de la gare c'est une entité intime séparés par rapport au public par un patio à l'entrée et un parking privé. Le public peut communiquer avec cette entité juste par un bureau de réception qui se trouve à l'entrée principale. Arrivant au deuxième étage on trouve une entité commerciale et à la fin de couloir on a implanté un espace acoustique isolé pour une catégorie Académique ou professionnel par une salle de lecture qui mène à une vue splendide sur la mer méditerranéenne plus une salle de conférence pour les grands jours des expositions professionnelles. Au dernier étage on a créé un Parc de loisir où les visiteurs vont sentir l'aspect paysagiste de la ville de Jijel. Pour la partie extérieure de cette entité on a implanté un parking de grande capacité aux côtés du public au côté Est on ajoute une ligne de tramway qu'elle va lier la gare maritime au gare routier et ferroviaire on ajoute un autre axe côtier qui suit les rails ferroviaires au côté est de la ville dans le but de motiver et lier cette partie avec le centre historique.

Au côté gauche on a créé un parking privé destiné aux gestionnaires de la gare et une ligne qui sert au quai des voyageurs sur ce quai on trouve une parcelle superposée étage pour l'embarquement des voyageurs sans véhicule et l'autre pour le débarquement des voyageurs sans véhicule. Arrivant au quai central on a utilisé le Landscape pour donner une touche paysagiste à un espace technique mort au sens de la mer ce quai est destiné au Youth et les petits bateaux publics, on trouve à la fin de ce dernier un espace de détente animée par deux stades de tennis on a choisi ce type de sport puisque il est destiné aux certaines catégories bourgeoises de la société qui vont garder le haut standing de la gare, arrivant à la tête de ce quai on a implanté un espace de stationnement pour avion maritime utilisant deux pontons pour arriver au dernier.

Notre projet est la nouvelle pratique des techniques non existant en Algérie un langage nouveau qui suit la qualité des grands projets internationaux au but de dire " HELLO TOURIST NOT TERRORIST !!!, WE ARE HERE ALGERIA IS INVITING YOU TO SEE HERE MAGNIFICENT BEAUTY NATURE ".

CHAPITRE IV INTERVENTION

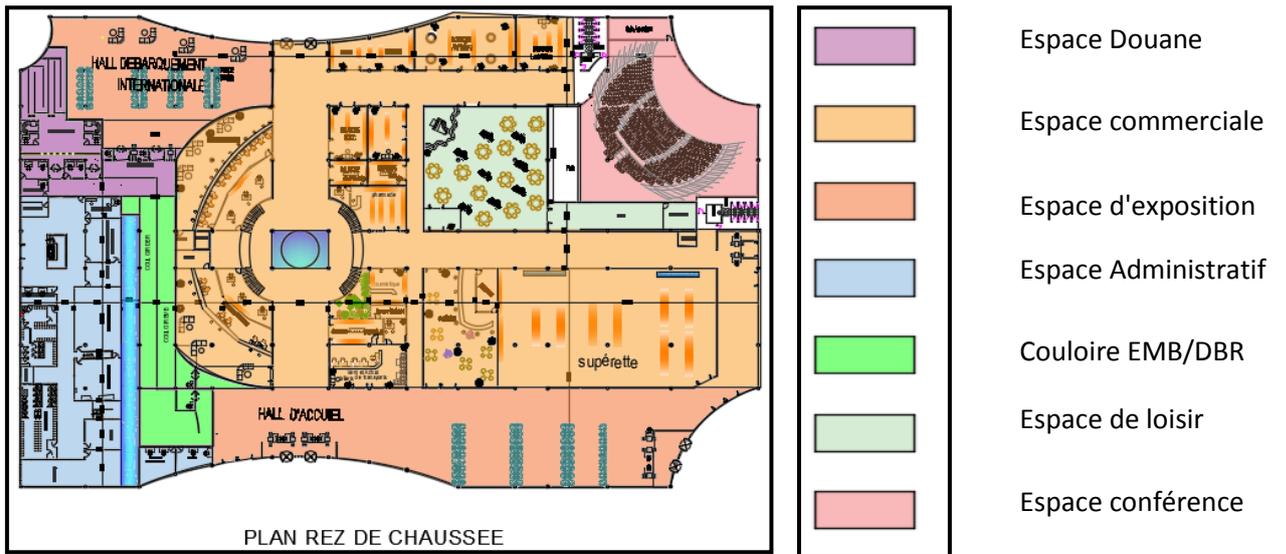


Figure 101: plan RDC

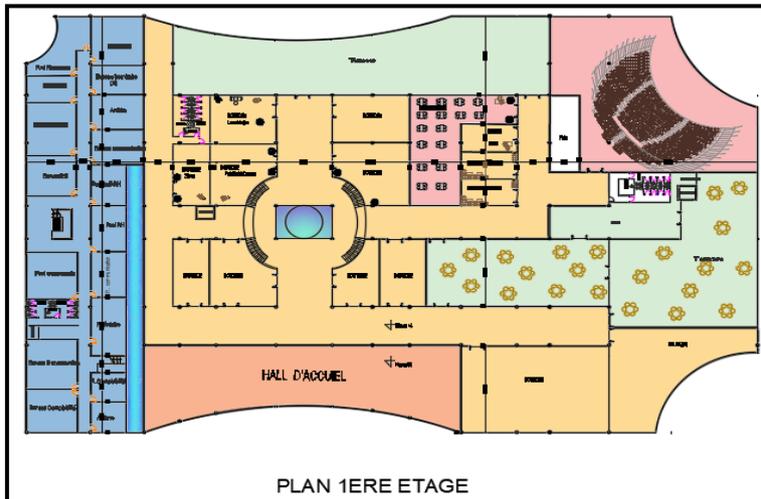


Figure 102: plan 1^{er} étage



Figure 103: la volumétrie de l'intervention

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.13 La partie contrôle auto-passager

La gare a toujours été le champ de manifestation des défis techniques. Elle est l'image des créations structurelles et devient beaucoup plus qu'un réseau porteur.

Mais aussi un moyen de se repérer et de se diriger.

L'objectif de cette étape est non seulement de faire tenir le projet structurellement parlant mais aussi de lui donner les moyens d'assurer les fonctions qui lui sont assignés, de garantir sa longévité et d'assurer sa sécurité.

IV.1.5.14 Technologie et architecture :

A travers le temps, la gare a toujours mis en évidence sa structure. Cette dernière devient beaucoup plus qu'un réseau porteur, elle est aussi un moyen de se repérer et de se diriger.

IV.1.5.15 Choix de la structure:

Pour la stabilité de notre projet on a utilisé la structure métallique comme système, notre choix était fait par rapport aux caractéristiques physiques et techniques, l'acier propose un large éventail de produits qui peuvent prendre part à plusieurs parties d'ouvrages au sein d'une construction, à partir d'éléments industrialisés ou fabriqués en atelier, ajoutons et la rapidité de la réalisation et la durabilité de projet.

IV.1.5.16 Choix des éléments constructifs:

IV.1.5.16.1 Les poteaux:

- On a choisi des poteaux de type HEA de type connus par sa capacité porteuse au grand axe porteurs qui varient entre 6m à 18 m de longueur et ça est le cas de notre projet.

IV.1.5.16.2 Les poutres:

La poutre alvéolaire ou ajourée:

Les poutres ajourées, appelées aussi poutres alvéolaires, sont obtenues à partir de laminés courants découpés en demi-poutres dont l'âme est elle-même découpée en cercle ou hexagones ; elles sont ensuite reconstituées par soudage. Ceci permet d'alléger le poids et surtout de faciliter le passage des gaines et des fluides dans la hauteur de la poutre. Elles sont donc particulièrement intéressantes pour les immeubles de bureaux en permettant des portées de 20 mètres en solution mixte acier-béton.

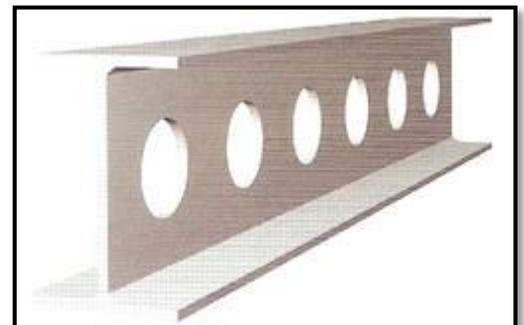


Figure 104: type de la poutre utilisée

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.16.3 Les planchers:

Les planchers collaborant seront mieux adaptés pour notre projet.

Ce type de planchers répondra à notre cahier des charges précisant :

Les performances thermiques ;

Les performances acoustiques ;

Le degré de résistance au feu ;

Le cheminement des réseaux et la position des installations techniques ;

Les possibilités de fixation du faux-plafond ainsi que des installations techniques ;

Les modes de vibration en cas de charges dynamiques.

On a utilisé des dalles de type mixte acier béton préfabriquée.

IV.1.5.16.4 Second œuvre:

Constitue les éléments non structurels du projet.

Les cloisons intérieures utilisées pour notre projet sont :

Cloisons vitrées.

Panneaux à double peau de Placoplatre.

IV.1.5.16.5 Les cloisons vitrées

➤ Les panneaux à double peau de Placoplatre:

Ils ont une épaisseur de 7cm et sont prévus dans les espaces de l'administration. Ils sont constitués de deux plaques de plâtre de 1cm et un isolant phonique en laine de verre.

Pour les locaux techniques (le groupe électrogène et la centrale de climatisation), nous retiendrons des cloisons en parpaing de 20 cm d'épaisseur pour leur capacité de résistance au feu.

IV.1.5.16.6 Le faux plafond:

Pour le choix des plafonds, on propose deux types :

le faux plafond acoustique prévu pour la salles de conférence, Aussi, ils seront adoptés pour les niveaux de l'administration pour procurer un meilleur confort acoustique.

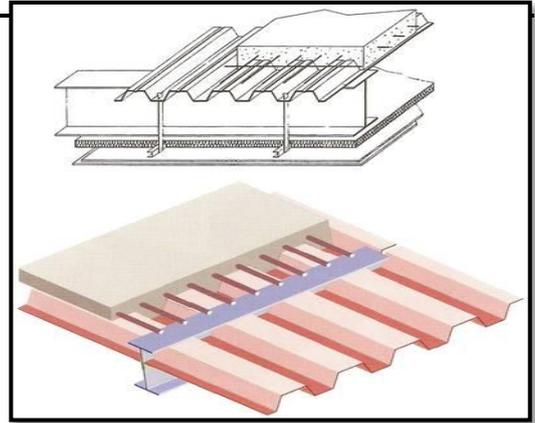


Figure 105: coupe de plancher utilisé

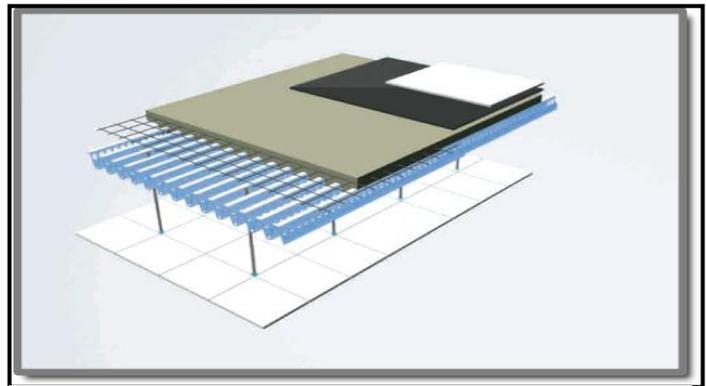


Figure 106 : coupe de faux plafond

CHAPITRE IV INTERVENTION

Le plafond acoustique est constitué des éléments préfabriqués (plaque de plâtre perforée, raidisseurs longitudinaux, laine de roche, film d'aluminium) qui sont fixés sur une double ossature en profilés en « C » et reçoivent après imprégnation un voile de verre et un enduit décoratif.

Pour les autres espaces un faux plafond en plaques de plâtre de 12mm d'épaisseur, est prévu, il est supporté par un maillage, la plaque de plâtre est fixée sur ce maillage par simple pose pour faciliter le démontage en cas de défiance, elles sont dépendantes l'une de l'autre et pour renforcer l'isolation thermique et phonique et la protection contre l'incendie on déroule au dessus un matelas de laine minérale.

IV.1.5.16.7 La FAÇADE GÉODE VITRAGE:

➤ **Façade au vitrage lisse:**

Au-delà de son application à la façade lisse, la technique mécanique du VITRAGE STRUCTUREL convient à de nouvelles utilisations :

- sur trame horizontale pour une esthétique améliorée, en masquant les presseurs ponctuels verticaux,

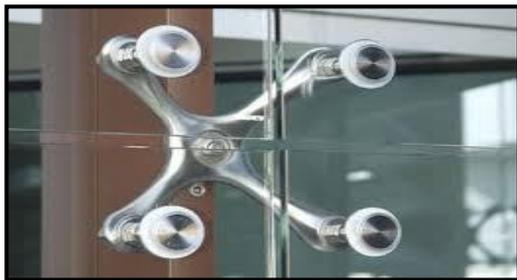


Figure 107: type de réassemblage de vitrage



Figure 108: façade de projet

- aux ouvrants masqués sans collage, mis en œuvre sur les aspects grilles et trame horizontale.

Dans notre cas aluminium et utiliser juste pour le cadre par contre on utilise pour fixer les vitres l'un à l'autre.

Et puisque les gare maritime on une grande fluidité des réons solaire on a utilisé un type de brise solier qui varie de pourcentage entre la façade sud et la façade nord.

CHAPITRE IV INTERVENTION

IV.1.5.17 Spécificité technique:

IV.1.5.17.1 Protection au feu:

Elle s'effectue par le choix des matériaux incombustibles (panneaux Placoplatre, béton, ...) ainsi que par l'installation de détecteurs d'incendie à différents niveaux.

L'évacuation des passagers au niveau de la gare se fera par les sorties habituelles (du fait de leurs grandeurs) ; un escalier de secours tout les 50m).

Protection contre la corrosion

Puisque je me trouve dans un contexte très corrosif, toutes les poutres et tous les poteaux composants de mon projet seront galvanisés et peints avec une peinture anticorrosion.

La climatisation:

Chaque partie du bâtiment est climatisée indépendamment des autres.

On a opté pour le Split système où le diffuseur se trouve au niveau de l'espace technique qui se trouve au niveau inférieur de la gare (espace technique).

La climatisation par armoires pour les espaces dont le volume est plus réduit fonctionne électriquement.

IV.1.5.17.2 Gestion de l'eau :

Par la récupération des eaux pluviales pour les chasses d'eau des sanitaires de la gare, la gestion des plans d'eau, et l'arrosage des jardins. Nous avons récupéré cette eau sur Des parties de la toiture, en complétant le réseau de distribution d'eau. La récolte se fait dans des bâches à eau, qui est ensuite pompée, filtrée et partagée aux différents espaces.

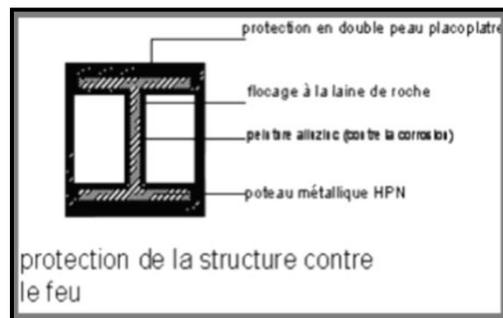
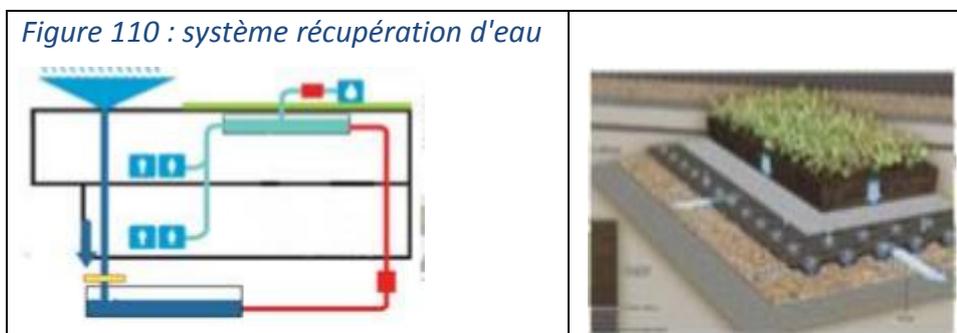


Figure 109: coupe de protection de la structure contre feu



CHAPITRE IV INTERVENTION

Conclusion générale

Tout au long de cette année nous avons essayé d'apprendre comment lire et penser la ville pour quelle soit fonctionnelle et à fois un endroit plaisant à vivre.

L'urbanisme est l'architecture sont un domaine très vaste et offre une grande diversité, elle demande beaucoup de maturité, de pertinence dans la réponse et de l'éloquence dans le geste. Ils ne se résument pas seulement à la production des plan mais à développer un scénario possible où toute les dimensions prennent un sens ou aspect rationnelle ou esthétique prouvons un compromis.

Notre mémoire se devise en 04 chapitre dans les quelle en a essayer de présenter le maximum d'informations sur la ville et sur l'axe d'étude choisi qui est le « transport axe de mobilité urbain », « développements durable » et en même tempe sur le phénomène de la « composition urbain ».

On a tenté de participer modestement au renouveau de la ville de Jijel, en particulier dans l'un de ses points stratégiques le pos 07

Tout en intervenant sur l'existant, qui n'était pas rejeté mais plutôt articulé à nouveau dans l'alternative que nous avons apportée. On a essayé de ne pas se contenter de résoudre un problème donné ou des besoins utilitaires par une simple réponse technique, mais essayer d'introduire un certain art, pour donner une innovation dans notre geste.

Dans notre proposition Le fonctionnement de la ville a été pensé avec priorité mais couplé avec les notions de land scape pour réussir une formule parfait

Comme intervention en plus du réaménagement de pos 07 une gare maritime a été conçu pas pour quelle soit pas seulement un lieu de transit mais aussi de vie, de pratique et d'échange.

L'élaboration de ce travail nous a ouvert les yeux et stimule notre curiosité sur nouvelle axe de recherche approfondit comme :

Les notions du développement durable pourront être concrétisé sur nos villes algériennes ?

Les notions du développement durable seront-ils la solution pour les problèmes des villes algériens ?

CHAPITRE IV INTERVENTION

Pour finir, nous souhaitons que ce modeste travail soit une contribution à l'évolution de la réflexion sur la ville de Jijel et une complémentarité à la problématique de l'atelier.

CHAPITRE IV INTERVENTION

Tables des figures :

Figure 1 : Carte de situation de Jijel par rapport a l'Algérie	8
Figure 2 :Cart de situation de jijel est d'algerie.....	8
Figure 3 :Carte d'organisation administrative	8
Figure 4:carte des pentes	9
Figure 5 : cartes des attitudes	9
Figure 6 : Carte des réseaux hydrographiques.....	10
Figure 7:Précipitations moyennes mensuelles.....	11
Figure 8:Températures enregistrer a la station de Jijel (année 2005).....	12
Figure 9:Complexe sidérurgique de Ballara.....	14
Figure 10 : terminal à conteneurs	14
Figure 11: Théâtre régional.....	14
Figure 12:Barrage de Tabellout.....	14
Figure 13:Pole universitaire d'El Aouana.....	14
Figure 14:Salle Omnisports	15
Figure 15:Autoroute Est-Ouest.....	15
Figure 16:Le tracé.....	21
Figure 17:Le découpage	22
Figure 18:Les modes de transport en commun.....	24
Figure 19:type de tramway	26
Figure 20:Illustration sur le cocktail transport	26
Figure 21:Principes et objectif.....	28
Figure 22:Le développement durable du quartier.....	28
Figure 23:Position géographique :.....	34
Figure 24:Ressources naturelles	34
Figure 25:Ressources économiques	34
Figure 26: moyen de transport a jijel.....	35
Figure 27 la zone industrielle intégrée de Bellara	35
Figure 28:plage bni belaid	35
Figure 29:littorale jijilien.....	35
Figure 30:Un arrière pays pittoresque	36
Figure 31: foret el aouana.....	36
Figure 32:Les Grottes Merveilleuses.....	36
Figure 33: Les Lacs Naturels :.....	36
Figure 34:Le parc National de Taza	36
Figure 36: monument historique.....	37
Figure 35:Le Grand Phare :	37
Figure 37: GIGERI 1664	38
Figure 38:Période avant.....	38
Figure 39:Premier plan d'urbanisme de djijdjeli en 1861	38
Figure 40:Jijel en 1861	39
Figure 41: axe d'urbanisation.....	39

Figure 42:Jijel en 1890	39
Figure 43: développement urbain	39
Figure 44: Jijel en 1962	40
Figure 45: Jijel en 1933	40
Figure 46: croquis de développement.....	40
Figure 47: Jijel en 1966	40
Figure 48:jijel en 1970.....	40
Figure 49: P.U.D en 1979	41
Figure 50: croquis de développement.....	41
Figure 51: jijel a partir de 1990	41
Figure 52: schéma représentatif de l'extension de la ville.	41
Figure 53 : carte système parcellaire de Jijel ville.....	42
Figure 55: différent systèmes existant dans la ville.....	43
Figure 54: carte système viaire	43
Figure 56 : carte système bâti	44
Figure 57: carte d'espace libre	45
Figure 58: Figure 58: type des places existant dans la ville de Jijel.....	45
Figure 59: carte de fragmentation selon la Similitude.....	46
Figure 60: carte de fragmentation selon l'orientation.....	46
Figure 61:carte de fragmentation selon la clôture commune	47
Figure 62: carte de fragmentation selon la proximité.....	47
Figure 63 : carte synthèse lois de cohérence	48
Figure 64: synthèsedes potentialités du site	49
Figure 65: Synthèse des problèmes de fonctionnement	50
Figure 66:Synthèse des avis et besoin des citoyens	51
Figure 67: Synthèse de nature/ type du site d'intervention selon travaux académique.....	52
Figure 68: tableau de la superposition.....	53
Figure 69: Synthèse lecture morphologique/ la lecture de cohérence.....	53
Figure 70: Synthèse lecture morphologique/ potentialités du site.....	54
Figure 71: Synthèse lecture morphologique/ problèmes et fonctionnement	54
Figure 72: Synthèse lecture morphologique/ avis et besoin des citoyen.....	55
Figure 73:Synthèse lecture morphologique/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique).....	55
Figure 74: Synthèse lecture de cohérence / potentialités du site	56
Figure 75: Synthèse lecture de cohérence / problèmes de fonctionnement.....	56
Figure 76: Synthèse lecture de cohérence / avis et besoin des citoyens.....	57
Figure 77:Synthèse lecture de cohérence / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique).....	58
Figure 78: Synthèse potentialités du site / problèmes de fonctionnement	59
Figure 79: Synthèse : potentialités du site / avis et besoin des citoyen.....	60
Figure 80 : Synthèse : potentialités du site / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique).....	60
Figure 81 : Synthèse : problèmes de fonctionnement / avis et besoin des citoyen.....	61

Figure 82 : Synthèse: problèmes de fonctionnement / (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique).....	62
Figure 83:Synthèse : avis et besoin des citoyens/ (nature/ type du site d'intervention selon travaux académique).....	63
Figure 84 : Vu POS 7 Google Earth	65
Figure 85: les limite de POS7.....	65
Figure 87: Carte des pentes Échelle 1/300 000	66
Figure 86: schéma représentatif des effets température de PO7	66
Figure 88:Carte des bassins et sous bassins versante Échelle 1/300 000	67
Figure 89: schéma représentatif des problèmes dePOS.....	69
Figure 90: schéma des intentions	70
Figure 91: vu en plan de la 3d des intention appliqué au POS7	71
Figure 92 carte schéma représentatif des intentions	71
Figure 93: photos de la gare YOKOHAMA.....	73
Figure 94: photos toit de la gare YOKOHAMA	74
Figure 95: L'ouvrage d'accostage de la gare YOKOHAMA.....	74
Figure 96: photo d'espace urbain de la gare YOKOHAMA.....	74
Figure 97: espace commerciale de la gare YOKOHAMA	75
Figure 98; coupe représentatif du quai 11 de la gare d'Alger.....	77
Figure 99: des passerelles pour voyageurs	79
Figure 100: passerelles pour véhicules	79
Figure 101: plan RDC	91
<i>Figure 102: plan 1 étage</i>	<i>91</i>
<i>Figure 103: la volumétrie de l'intervention.....</i>	<i>91</i>
Figure 104: type de la poutre utilisée	92
Figure 105: coupe de plancher utilisé.....	93
Figure 106 : coupe de fau plafond	93
Figure 107: type de réassemblage de vitrage.....	94
Figure 108: façade de projet	94
Figure 109: coupe de protection de la structure contre feu	95
Figure 110 : système récupération d'eau	95

Annexes :

Bibliographie :

[Architecture moderne, 2011] Gare de Lyon Saint-Exupéry, Architecture moderne, 16/02/2011, site internet : <http://phosilis.flexblog.fr/gare-de-lyon-saint-exupery-162.htm>

[BENALLEGUE, 2009] A. BENALLEGUE, « le chemin de fer au service de la communauté algéroise », Revue Vies de villes, numéro 13, p 76-83, 2009.

[BODSON et al, 1924] : BODSON, Fern et al. « La Cité: urbanisme, architecture, art public, Bruxelles », v 4, n° 10, May 1924

[Borie, Micheloni et Pinon, 2006] Alain Borie, Pierre Micheloni , Pierre Pinon ; « Forme et déformation des objets architecturaux et urbains ». Éditions Parenthèses ; Marseille 2006

[Bergeron, 2012] Marilene Bergeron, Transport collectif, équiterre, « Le transport en commun, l'environnement et la qualité de vie », Québec, septembre 2012.

- [**CNT, 2005**] Conseil National des Transports, « Le transport intermodal en Europe, L'intermodalité, clé de la mobilité durable », Paris, Juin 2005.
- [**Commission économique pour l'Afrique, 2006**] Commission économique pour l'Afrique, « État de l'intégration régionale en Afrique », Addis-Abéba, Ethiopie, mai 2006. Site : http://www.uneca.org/sites/default/files/publications/aria2_fr_final.pdf
- [**CST, 2002**] Center for sustainable transport, « Définition et vision du transport durable », octobre 2002.
- [**DIDIER et PRUD'HOMME, 2007**] M. DIDIER et R. PRUD'HOMME, « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », Rapport du Conseil d'Analyse Économique. Paris, 2007. 241 p. Disponible sur : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/074000501.pdf>
- [**Données cartographiques, 2015**] Données cartographiques, GeoBasis-DE/BKG (2009), Google Imagerie, 2015 TerraMetrics
- [**Ferro-Lyon, 2008**] Ferro-Lyon, Lyon Saint-Exupéry TGV, France, avril 2008.
- [**GALIBOURG, 2003**] Jean-Marie GALIBOURG, « Constructions publiques : architecture et "HQE" », France, avril 2003.
- [**GUIFFO, 2009**] Jacques Guiffo , « Les Différents modes de transport », TEMGO, international business community, 2009.
- [**HADJIEDJ, CHALINE, Dubois « et al. », 2003**]. HADJIEDJ.A, CHALINE. C, Dubois-Maury « et al. », « Alger : les nouveaux défis de l'urbanisation, Quelle ville nouvelle en Algérie », 298 p. n° 11205, p 255-264, 2003.
- [**ISR, 2015**] l'Investissement Socialement Responsable », 2015
- [**JCI, 2011**] Jeune Chambre Economique Française, « Guide méthodologique pour une analyse du territoire », France 2011.
- [**J.O (N° 08), 2014**] Journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire, Conventions et accords internationaux- lois et décrets arrêtes, N° 08, 18 février 2014.
- [**KHEDDAR et MAACHOU, 2008**] KHEDDAR Mohamed et MAACHOU Amir, Mémoire de fin d'étude, « Siége de gestion et de developpement de la nouvelle ville de Boughezoul », 2007/2008.
- [**LA BANQUE MONDIALE, 2013**] La Banque Mondiale, « L'intégration régionale est la clef de l'avenir de la compétitivité de l'Afrique », Communiqués de presse, Afrique du Sud, 09 mai 2013. Disponible sur : <http://www.banquemondiale.org/fr/news/pressrelease/2013/05/09/regional-integration-key-to-africa-s-future-competitiveness> 60

- [**LABBOUZ, 2008**] S. LABBOUZ, « Le choix du tracé d'une ligne de transport en commun en site propre et de la position de sa plateforme en milieu urbain », Thèse de doctorat d'université Paris-Est, 440 p, 2008. Disponible sur : https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/468607/filename/2008PEST0266_0_0.pdf.
- [**Lake, 2009**] Quintin Lake , « Drawing Parallels, Architecture Observed », 208 p, London, 28 novembre 2009.
- [**Larousse, 2015**]. Dictionnaire Larousse. Version informatisé. Paris, 2015
- [**LIEBARD, DE HERDE, 2005**] Alain LIEBARD, André DE HERDE, « Traité d'architecture et d'urbanisme bioclimatiques », Paris, décembre 2005.
- [**MAT E (SNAT 2025)**] Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, Rapport de la mission B1 (plan d'aménagement). novembre 2009.
- [**NOVA SCOTIA, 2013**] NOVA SCOTIA, « La Stratégie de transport durable », Province de la Nouvelle-Écosse, avril 2013.
- [**OCDE, 1996**] l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques, La conférence de Vancouver : VERS DES TRANSPORTS DURABLES, Canada, mars 1996.
- [**OECD, 2002**] Organisation for Economic Co-opération and Development, « Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development », Paris, France, 2002. Site: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/02RTRinvestE.pdf>
- [**RURAL-M, 2013**] Réalités Urbaines et Recherches en Algérie et au Maghreb, « Les projets de villes nouvelles de nouveau à l'ordre du jour en Algérie », 22 juillet 2013.
- [**SNAT (2025), 2008**], Schéma national d'aménagement du territoire 2025, Février 2008.
- [**SNDD 2013**] Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD), « Transport et mobilité durable », Paris, 2012-2013.
- [**Société de transport de Montréal, 2003**] Société de transport de Montréal, « Le transport en commun: un choix pour l'environnement », Mémoire, Québec, Février 2003.
- [**SZS, 2006**] SZS, « Construire en acier », documentation technique du centre suisse de la construction métallique, mars 2006.
- [**Université Rennes 2, 2015**] Université Rennes 2, « Développement Durable », Rennes, France, 2015.
- [**vivre en ville, 2013**] Vivre en Ville, « inter-modalité », Québec, 18 septembre 2013.
- [**ZAMMOUCHI, 2011**] Z. ZAMMOUCHI, « La métamorphose d'un quartier de gare d'une rive à l'autre », Mémoire de Fin d'étude, 56 p, BLIDA, 2011.