

République Algérienne Démocratique Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et la recherche scientifique
Université Saad Dahleb Blida
Faculté de technologie
Département d'architecture



Mémoire de projet de fin d'études Master 2

Option : Habitat et Architecture (Atelier Projet Intégré)

Thème :

**Lecture du processus de formation et transformation de la
ville de Cherchell**

Réalisé par :

- ABDOU YUCEF
- OULOULO ABDERRAHMENE

Encadré par :

- Mr BOUGDAL KAMAL
- Mr AIT CHERKIT SALAH

Groupe : 05

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2015/2016

PROJET INTEGRE

CHAPITRE I : INTRODUCTION.

1.1. Introduction à la thématique générale du master.....	01.
1.2 Introduction à la thématique spécifique.....	01.
2. Présentation succincte de la ville de Cherchell.....	01.
3. Présentation succincte des Problématiques.....	03.
3.1. Problématique des centres historiques.....	03.
3.2. Problématiques des villes côtières.....	04.
3.3. Problématiques spécifiques de la ville.....	05.
4. Présentation de la démarche méthodologique.....	06.
5. Présentation succincte du contenu du chaque chapitre.....	08.

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART.

1. Introduction	09.
2. Définitions de quelques notions.....	09.
2.1. La notion du centre, centre ville et centre historique.....	09.
2.1.1. Le centre.....	10.
2.1.2. Le centre ville.....	10.
2.1.3. Le centre historique.....	10.
2.2. Définition de la ville portuaire.....	11.
2.3. Définition de la ville côtière.....	11.
2.4. Définition de la ville côtière en Algérie.....	12.
3. Analyse d'exemples.....	12.
3.1. Saint Nazaire.....	12.
3.2. Valence.....	16.
3.3. Barcelone.....	18.
4. Conclusion	20.

CHAPITRE III : CAS D'ETUDE « CHERCHELL ».

1. Introduction.....	21.
2. Présentation du cas d'étude.....	21.
2.1. Situation géographique	21.
2.2. L'accessibilité.....	22.
2.3. Le relief	22.
2.4. Les données climatiques	23.
2.5. Les risques sismiques	23.
2.6. La population	23.
3. Genèse et évolution de la ville.....	23.
3.1. Lecture territoriale	23.
3.1.1. La première phase	24.

PROJET INTEGRE

3.1.2. La deuxième phase	24.
3.1.3. La troisième phase	24.
3.1.4. La quatrième phase	24.
3.1.5. Conclusion	27.
3.1.6. Synthèse	27.
3.2. Analyse diachronique	27.
3.2.1. Epoque phénicienne	27.
3.2.2. La période Romaine.....	30.
3.2.3. La période Vandalou byzantine	34.
3.2.4. La période Andalou ottomane	34.
3.2.5. La période Coloniale	43.
3.2.6. La période actuelle.....	44.
3.2.7. Schéma de synthèse	46.
4. Analyse synchronique	47.
4.1. Introduction	47.
4.2. L'étude parcellaire.....	47.
4.2.1. L'ilot.....	47.
4.2.2. Le parcellaire	48.
4.2.3. Le bâtis	49.
- Analyse de la maison traditionnelle.....	50.
- Analyse de la maison coloniale	52.

CHAPITRE IV : LE PROJET URBAIN.

1.1. Le schéma de structure actuelle	62.
1.2. Le diagnostic	62.
1.3. Les problématique	62.
1.4. Le schéma de structure proposé	67.
2. Le projet architectural	67.
2.1. Présentation de l'aire d'intervention	69.
2.2. Problématique / Lecture analytique de l'air d'intervention.....	70.
2.3. Les action à mener	71.
2.4. La genèse du projet	71.
2.5. Le plan de masse	74.
2.6. Plans de différentes vues	75.
2.7. Coupe, Façade, 3D	78.

CHAPITRE 1

Introduction

1.1. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE GENERALE DU MASTER :

Dans le cadre de l'élaboration d'un projet de fin d'études, le choix de l'option « **projet intégré** » qui consiste à considérer le bâti et le non bâti, non plus comme une œuvre individuelle détachée de tout contexte et soumise à la seule subjectivité de son concepteur, mais comme un parfait objet culturel, indissociable de la société et de l'histoire dont il est le produit, et où l'architecte est un continuateur d'une œuvre et d'une pensée qui le dépasse et à laquelle il doit nécessairement adhérer. Dans cette option l'architecte n'est plus une individualité isolée et omnipotente, habitée d'une ambition et d'un orgueil démesurés, porteur d'une imagerie hétéroclite venue de partout et de nulle part en même temps, mais un acteur conscient de son impératif enracinement dans la culture et dans l'histoire spécifiques de son lieu d'intervention.

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

1.2. INTRODUCTION A LA THEMATIQUE SPECIFIQUE :

Le projet intégré est le titre d'une thématique basée sur des fondements qui aide à construire un raisonnement, un monde logique qui s'approche de la réalité. Cette méthode prend en considération toutes les données historiques, morphologiques, typologiques, sociales, culturels.... Afin d'arriver à un projet intégré à son environnement, postulant l'histoire du lieu comme élément de conception du projet, une alternative d'intervention allant de la nouvelle édification jusqu'à la restauration urbaine et architecturale, le projet sera une attitude fondée sur la récupération et réinterprétation des valeurs et remédier à la crise de production du bâti dans notre pays et particulièrement en site à préserver.

2. PRESENTATION SUCCINCTE DE LA VILLE DE CHERCHELL :

Tout territoire est une ressource produisant à la fois de la valeur d'usage et de la valeur économique, mais si on parle d'un territoire maritime ou portuaire il est absolument nécessaire d'avoir une vision d'anticipation sur le long terme, c'est par rapport à ces conditions que notre choix est porté sur la ville de **Cherchell** et son interface portuaire.

Cherchell est l'un des centres historiques qui répond à notre thématique d'intervention dans la notion de renouvellement urbain et la requalification urbaine du centre à travers l'intégration de la ville avec la mer, et d'assurer l'articulation entre le centre-ville historique et ses

extensions, ainsi que ce site est l'un des sites les plus spécifiques de l'Afrique antique, la romanité y a sa large part, et a finalement imposé son uniforme de ruines romaines qui a séduit par sa beauté et son originalité dans de monde, ce qui lui a valu une renommée universelle.

- **Situation de la ville :**

Cherchell est une ville côtière de la mer Méditerranée avec une bande côtière de 26Km, située dans la région Nord du centre Algérien à environ **90 km** à l'ouest d'Alger, à **20 km** à l'ouest de Tipaza (Figure 1).

Elle est le point de contact entre la montagne (mont de Chenoua) et la mer méditerranée et l'espace de convergence des réseaux hydriques (Oued El Balah et oued Khouass) ce qui lui offre la particularité d'un site exceptionnel avec une richesse naturelle et valeurs historiques et culturelles. La ville est limitée :

Au Nord : par la mer méditerranée

Au Sud : par la wilaya de Ain E Defla (commune de Menaceur)

A l'Ouest : par la wilaya de Chelef (commune de Sidi Ghiles)

A l'Est : par la wilaya d'Alger.

- **Accessibilité :**

Cherchell est traversée par un seul axe routier important, la RN11 qui la traverse reliant Alger à Mostaganem, et le chemin de wilaya N109 reliant la RN11 à la corniche de Chenoua.

- **Données Climatiques :**

Cherchell jouit d'un climat méditerranéen caractérisé par un hiver doux et un été relativement chaud, comme le reste de la cote Algérienne, la ville est touchée par les deux vents dominants du Nord-Ouest en hiver et du Nord-est en été.

- **Risques Sismiques :**

La ville de Cherchell est une localité sismiquement active dont les degrés de miracle peuvent atteindre jusqu'à VIII°.

La ville coloniale est bâtie sur un recouvrement alluvionnaire qui pourrait focaliser et amplifier les signaux sismiques entraînant ainsi des dégâts très importants.



Figure 1: carte de situation de la ville de CHERCHELL
Source : vue aérienne (Google earth)

3. PRESENTATION SUCCINCTE DE LA PROBLEMATIQUE :

3.1. PROBLEMATIQUE DES CENTRES HISTORIQUES:

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

Ces villes sont soumises aux différentes transformations contemporaines, elles sont délaissées, marginalisées, et connaissent des problèmes multiples, entre autres :

- L'avènement du modernisme et ses différentes conséquences, dont la plus importante est la rupture architecture /ville.
- La perte des caractères de l'urbain par l'altération des différentes composantes et l'absence de cohérence.
- Le délaissement et l'abandon graduel des centres anciens pour la simple raison qu'ils ne répondent plus aux nouvelles conditions de vie.

- La concentration d'une population à très bas revenu, qui trouve comme seule opportunité de se loger dans l'habitat traditionnel et dévalorisé de la ville historique¹.
- L'apparition de constructions anarchiques et d'habitat précaire, due aux interventions non contrôlés par les instruments d'intervention.
- Le manque d'entretien qui a engendré dans le tissu des poches vides et des parties en ruine.
- Le manque d'équipements et d'activités nécessaires aux besoins des habitants.

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

3.2.PROBLEMATIQUE DES VILLES COTIERES :

Plus de la moitié de l'humanité vit aujourd'hui dans les villes et c'est une tendance lourde de mouvement démographique, il est visible qu'une proportion croissante des établissements urbains s'installe à proximité du littoral.

La position stratégique des villes du littoral dans les échanges internationaux accentue l'utilisation intensive de l'espace maritime. Ces villes se sont caractérisées par une densité d'occupation élevée, ce qui a pour conséquences sur le plan urbain caractérisé par la dégradation du patrimoine historiques et culturels, faute d'entretien contre l'évasion côtières.

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

On constate deux approches essentielles à l'aménagement touristique : tourisme enclavé et tourisme très afférent. Le premier est matérialisé par le complexe autonome qui isole du centre urbain tous les équipements et services jugés nécessaires aux touristes. Le deuxième est caractérisé par une insertion dans le milieu local, c'est en quelque sorte une réponse à la problématique du tourisme enclavé car il prend en compte la participation du patrimoine local, naturel et bâti.

¹J.ABD ELKAFI, « la dimension patrimoniale de la ville historique et le cadre institutionnelle de la sauvegarde » (actes du colloque), « patrimoine et développement durable dans les villes historique du Maghreb contemporain », Fès 2003, p7-21.

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

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

3.3. PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES DE LA VILLE :

Le site de **Cherchell** est un patrimoine historique précieux, il regroupe l'essentiel des réalisations architecturales anciennes.

Au-delà de cette symbolique, elle recèle par sa situation privilégiée dans le territoire, et sa position portuaire et des potentialités indéniables.

Cette situation, au lieu de lui conférer une animation urbaine de qualité, marginalisé à tous points de vue, physique, économique, social, symbolique.

Les problématiques se traduisent comme suit :

- Rupture ville-montagne due à son caractère montagneux qui représente 85% de la superficie globale, et l'immense superficie que représente la zone militaire environs 1000Ha ce qui constitue une barrière à la croissance urbaine vers le Sud.
- Rupture entre le noyau ancien et les deux extensions au niveau de la typologie, de l'échelle, et de la structure.
- Rupture ville/mer, due à l'absence d'infrastructure d'articulation et la mauvaise exploitation de l'emprise portuaire ainsi que le front de mer qui est dépourvue de toute activité d'animation, ce qui le rend moins fréquenté.
- Déséquilibre dans le domaine des équipements dans les différentes zones de la ville.
- Absence d'aires de stationnement au niveau du centre historique.
- Fragmentation du tissu en plusieurs entités différentes n'ayant aucune relation les unes avec les autres.
- Absence d'infrastructure d'accueil (hébergement notamment).
- L'enclavement des subsistances archéologiques dans le tissu urbain.

La saturation du réseau de voiries qui a engendré plusieurs problèmes de circulation mécanique et piétonne, et avoir la RN11 comme le seul axe de transit qui relie **Cherchell** avec les autres villes, ou l'on note l'étroitesse et la concentration des équipements éducatifs, administratifs et commerciaux de part et d'autre , ce qui attire un flux très important.

- Absence d'espaces publics de communication et de détente au niveau des extensions.
- La polarisation d'activités informelles inadaptées au site et la disparition d'activités génératrices d'animation.

Donc à l'image de ces constatations comment doit-on opérer un choix judicieux d'un programme d'interventions qui doit désenclaver, et lui rétablir ses relations avec le reste du territoire ?

- Comment parvenir à mettre de l'ordre dans la structure urbaine de la ville ?
- Comment assurer une continuité urbaine entre le noyau colonial et le port?
- Comment valoriser l'identité de la ville, et préserver son cachet touristique et culturel pour en faire un lieu de convergence, et un pôle d'attraction dans son unité territoriale ?

- Comment renforcer et mettre en valeur le lien ville-port-mer pour le cas de Cherchell ?

Etant donné que la ville de **Cherchell** connaît un retard assez important en matière de développement qui, s'est traduit par un besoin important en équipements et aussi dans le domaine de tourisme qui constitue l'une des vocations les plus dominantes de Cherchell, notre proposition fixe un certain nombre d'objectifs stratégiques qui résident essentiellement à la mise en place de procédures visant à freiner puis inverser cette situation.

Donc, notre recherche a comme objectif de contribuer à la régénération de la ville à travers son patrimoine architectural et culturel, à recréer la ville dans ce qui existe et d'adapter nos constructions nouvelles au milieu architectural existant dans le but de récupérer la qualité du lieu et par cela la nécessité de développer son cachet touristique

4. Présentation de la démarche méthodologique :

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

La méthode se base essentiellement sur la <<reconstruction>> diachronique du processus de genèse des établissements humains à partir de leur état actuel. Elle vise à expliciter les lois imminentes, contenus dans leur dynamique transformationnelle².

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

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

créateur »³. La composition architecturale est essentiellement considérée comme « une matière propre à développer la créativité individuelle, entendue dans un sens spécifiquement personnaliste, afin de favoriser l'hétérogénéité des produits, l'imagination velléitaire et esthétisante, adhérant à une formule extraordinairement efficace pour former un architecte capable de remplir une commande (...) en livrant un produit consommable, volontairement opposé à n'importe quel contexte, à n'importe quel bâti existant, à n'importe quelle continuité sociale »⁴. Dans le même ordre d'idée, il est tout à fait significatif de constater que dans la plupart des cas, les matières enseignées et qui sont en rapport avec l'histoire de l'architecture sont « liées elles aussi à la lecture des exceptions, des émergences et à la mythification des architectes, des « maîtres » du passé, (...) ».

Pour Canniggia et ses collaborateurs, qui s'intéressent à l'histoire, non comme un historien, ni comme un philologue, leur problème est d'utiliser les services de l'histoire afin de comprendre pourquoi un aménagement anthropique (une maison, une ville, un territoire) est fait comme il est ; comme il nous parvient aujourd'hui.

Cette structuration doit sa nature, sa logique, sa façon d'être au fait d'être « devenir » ou plutôt d'avoir été produite à travers un système de « formation-mutation ». La compréhension d'un tel système permet de saisir comment elle est faite. Quelle est son essence

La méthode muratorienne a permis de se familiariser à l'analyse des processus de formation et de transformation des établissements humains, et des relations qui unissent leurs différents niveaux morphologiques (l'édifice, le quartier, la ville, le territoire).

L'école morphologique suit la méthode d'analyse urbaine de Canniggia, qui s'appuie sur l'interdépendance de deux échelles d'observations :

- La morphologie du tissu.
- La typologie des bâtiments.

Cette école se propose de conserver aux structures territoriales leur caractère concret et des formes significatives et de garantir aux disciplines du projet (architecture, urbanisme, aménagement du territoire), la capacité de contrôler ces formes d'une part, et d'autre part elle reconnaît à l'environnement construit en tant que totalité organique la particularité de se maintenir et de se transformer dans le temps, à partir de la multiplicité de parties produites individuellement, dont il est composé.

Hypothèses globale de G. CANNIGGIA :

« Cette hypothèse consiste à considérer l'organisation interne de l'environnement construit comme l'effet de son processus de formation. Autrement dit, la structuration du territoire a lieu progressivement, par adjonction successive d'éléments nouveaux et par occupation graduelle d'espaces supplémentaires, d'une manière telle que chaque étape prise en considération peut toujours être expliquée comme conséquence de l'état

³ Idem p 10.

⁴ Idem.

d'organisation précédent et comme matrice de prochains développements. Pour saisir l'ordre actuel qui sous-tend les formes de l'habitat, il convient donc d'en retracer la genèse »⁵

Cette hypothèse s'appuie sur deux postulats :

Selon les termes de G. Canniggia, il n'y a pas de réalité non structurée. C'est que la genèse des structures de l'habitat est une genèse logique ou du moins logiquement, restructurable. C'est-à-dire que la formation, la combinaison et la transformation des organismes dans le temps présentent une certaine régularité tout au long du processus, depuis le moment des origines jusqu'à la phase actuelle sans être affectées par le hasard de chaque situation historique ; on peut ainsi remonter la chaîne en sautant d'effets à causes.

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

5. Présentation succincte du contenu de chaque chapitre.

Le travail effectué est structuré en trois parties et trois chapitres :

Chapitre 01 : introductif

Ce chapitre permet d'avoir une idée initiale sur la thématique pour laquelle on a opté à travers les différents titres qu'on a abordé comme l'introduction de la thématique générale ensuite l'introduction de la thématique spécifique de recherche après la présentation du cas d'étude en passant à la problématique et les hypothèses proposées et en finissant par fixer la démarche méthodologique adoptée .

Chapitre 02: Etat de l'Art ou de la Connaissance

Le deuxième chapitre qui est une partie purement théorique, une recherche bibliographique initiée sur la relation ville-mer, la ville portuaire et son dysfonctionnement, ainsi que la reconversion des friches portuaires, en analysant des exemples et en traitant des travaux en rapport avec notre thématique (livres, articles, thèses et mémoires).

Chapitre 03 :

Le troisième chapitre consiste une série de lectures du processus de formation et de transformation de la ville de Cherchell (objet d'étude), à des échelles multiples. Par la suite on abordera le projet qui intervient sur la zone portuaire de la ville de Cherchell à l'échelle urbaine ensuite à l'échelle architecturale.

⁵G.F CANIGGIA : Lecture de Florence, Editeur Institut supérieure d'Architecture Saint-Luc, Bruxelles

CHAPITRE 2

Etat de l'art

1- Introduction :

Ce chapitre constitue la partie théorique du mémoire dont l'objectif est de présenter des interprétations claires et précises sur les petites villes historiques côtières, de définir les différents éléments qui les composent et de mettre en évidence la démarche du projet. L'intérêt est donc de se rapprocher au cas d'étude en essayant de trouver des solutions et des réponses à notre problématique et de connaître les besoins d'un projet intégré et quelles sont les conditions les plus favorables pour son élaboration.

La ville portuaire avec ses caractères et ses spécificités ainsi que son évolution à travers l'histoire et les mutations qu'elle a subies nous motivent à développer ce thème de recherche en essayant de décortiquer les notions suivantes et de chercher après l'émergence de ces villes.

2- Définitions de quelques notions :

2.1. La notion de centre, centre-ville et centre historique:

D'après le livre « analyse urbaine » : Il est commun de parler, en ce qui concerne la ville intramuros, de centre et de périphérie. Le « centre » serait le lieu exclusif de la centralité, ou tout au moins certaines parties du centre. Car il ne peut y avoir de centralité dans la partie historique du centre-ville. La centralité n'existe alors que dans la partie commerçante et d'affaires, lorsque celle-ci est décalée spatialement de la partie historique de la cité.

À l'opposé, point de centralité dans la périphérie qui se caractérise essentiellement comme négatif du centre-ville.

Une centralité que nous avons appelée locale, qui résulte d'une organisation interne de l'espace et qui déborde assez peu du noyau lui-même. Elle s'exprime entre autres à travers une forte densité de population résidentielle, l'importance des commerces courants, leur petite taille, etc.

- Une centralité qualifiée d'extra-locale, car tournée vers un ensemble de territoires et de populations dépassant largement le cadre strict du noyau. Elle est caractérisée par la masse des activités et des emplois (surtout tertiaires), l'importance des commerces exceptionnels, leur plus grande taille, la faible densité résidentielle, etc.

Quel est ce centre, et comment est-il perçus, reconnu, vécu ? La réponse ne peut pas être unique, et la question oblige à distinguer des catégories pas tant par aires culturelles ou par typologies de villes que selon le fait que le processus de reconquête des centres anciens est plus ou moins avancé.

Mais tout d'abord quel est ce centre ? S'agissant des grandes villes, capitales ou métropoles, on peut avancer l'idée d'un agglomérat qui rassemble le centre historique et les faubourgs anciens, les beaux quartiers du XIX siècle, les extensions ordonnées de la première partie de ce siècle, quelques secteurs de rénovation, une partie des nouveaux quartiers venus remplacer d'anciennes zones industrielles ou portuaires...

2.1.1. Le centre :

Est habituellement identifié comme un lieu spécifique caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation de dominance. A. Zuchelli¹ confirme pour sa part que : « ce lieu d'usage éminemment collectif, se distingue de l'environnement par la nature des activités qui s'y déroulent et par la configuration du bâti et de l'espace. »²

2.1.2. Le centre-ville :

Le centre-ville est le lieu de rassemblement de la population tout entière dans des occasions telles que la proclamation des résultats des élections, la célébration d'anniversaires importantes, les pratiques religieuses, il faut donc qu'il comporte une place publique principale, un édifice public ou un hôtel de ville, et les lieux de culte les plus importants.

Le centre-ville est également le point focal du système de circulation ; soit dans le centre même, soit tout auprès, on trouvera la gare du chemin de fer et la correspondance avec les autobus.

Le centre-ville est évidemment le lieu qui devrait donner la plus forte impression

« d'urbanité », où l'organisation de l'espace devrait être la plus poussée et la plus architecturale, et donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu citadin. Etant le lieu de réunion de toutes les couches de la communauté, il devrait être la partie la plus active et la plus vivante de la ville

2.1.3. Le centre historique :

Il correspond au noyau ancien et le lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent. Et dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.

Françoise Choay résume les centres anciens de la manière suivante : « la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité... »³

¹A. Zuchelli, Introduction à l'urbanisme opérationnel, édition.OPU, Alger, 1984

²Extrait de l'introduction de l'ouvrage de GustavoGiovannoni ; Op. cit. pp.9-1

³Organisation des Etats-Unis.

2.2. Définition de la ville portuaire :

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

- Ville : est une unité urbaine étendue et fortement peuplée dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique...⁴.
- Port : est l'élément caractéristique de la ville portuaire, c'est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires, un port peut remplir plusieurs fonctions, il est un lieu de séjour.

La ville portuaire paraît dès la première recherche difficile à cerner en une seule idée, malgré le nombre de travaux réalisés. Cela a été souligné par Roger Brunet lorsqu'il a qualifié la ville portuaire de traitement d'un objet réel non identifié⁵. En revanche, les géographes ont défini la ville portuaire de façon plus simple comme point clé de l'organisation de l'espace⁶.

Par ailleurs, la ville portuaire est un acteur essentiel des nouveaux territoires de la production postindustrielle de biens et de services. Villes portuaires, estuaires ou pôles logistiques valorisent un territoire productif commun, intégrant les intérêts contradictoires des différents acteurs et habitants, qui sont le propre d'un développement durable⁷.

Choay résume les centres anciens de la manière suivante : « la ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité... »

De plus, Les villes portuaires sont les lieux par excellence de l'innovation, technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent, de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive. Cela veut dire que les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche⁸.

2.3. La ville côtière :

La ville côtière souvent riche en matière « d'objet symbole » qui manifeste son histoire et raconte son passé en reflétant le présent ce qui le désigne comme lieu de mémoire.

Ces villes sont surtout des carrefours de civilisations car la mer peut être une rupture mais surtout un lien entre les pays éloignés '*C'est par la mer qu'il convient de commencer toute*

⁴R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». Les villes moyennes, espace, société. 1997.

⁵Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013. P

⁶ COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003, p 204

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

⁹ Idem p 9.

Géographie ' MICHELET. Dont la nécessité d'avoir des positions face à la mer "tout est venue de la mer "Ca toujours été une réalité de l'histoire, où la relation entre ville et mer est l'élément d'une culture donnée. Cette position maritime a toujours été à l'origine de la réussite économique des cités portuaires (DUCRUET C. 2004).

Vu son emplacement stratégique et ses nombreuses potentialités cette dernière connaît un Succès mondial dont l'histoire témoigne.

2.4. Ville côtière en Algérie :

L'Algérie se classe en 9e rang dans la liste des villes linéaires côtières de la méditerranée avec une bande littorale qui dépasse les 1200 Km.

La ville côtière a des caractéristiques et potentialités qui la rendent assez spécifique et lui permet de mieux se développer mais malheureusement cette dernière ne se trouve pas à sa place en Algérie là où elle souffre de plusieurs problèmes dus à la mal exploitation ainsi qu'au délaissement de l'espace urbano-maritime .Ce phénomène qu'a connu la plus part des villes côtières en Algérie se traduit par le manque de façades maritimes qui se définit comme un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires ainsi qu'elle est une région littorale équipée avec plusieurs grands ports.

3- Analyse d'exemple :

Notre choix s'est porté sur les exemples suivants en basant sur les critères de la richesse des projets et la proximité géographique par rapport à notre cas d'étude ainsi que l'équivalence des villes choisies en terme statuaire et ambitions envisagées de la ville :

3.1. Saint Nazaire :

- La rupture ville port :

Le port de saint Nazaire se trouve séparé de sa ville à cause de la présence de la base sous marine qui date de l'époque de la guerre 1939-1945 cette dernière se présente sous forme d'un énorme bloc en béton qui empêche la connexion et la réconciliation entre ville et port.

- L'évolution e la relation ville-port :

La ville de saint Nazaire à trop changé c'était une ville résolument tournée vers la mer. Entre la ville et le port, entre les quartiers d'habitation et l'activité portuaire et maritime, il restait ici un grand espace. Cet espace était occupé dans sa partie haute par la Place Marceau, et dans sa partie basse par des constructions provisoires, des hangars et des cours.

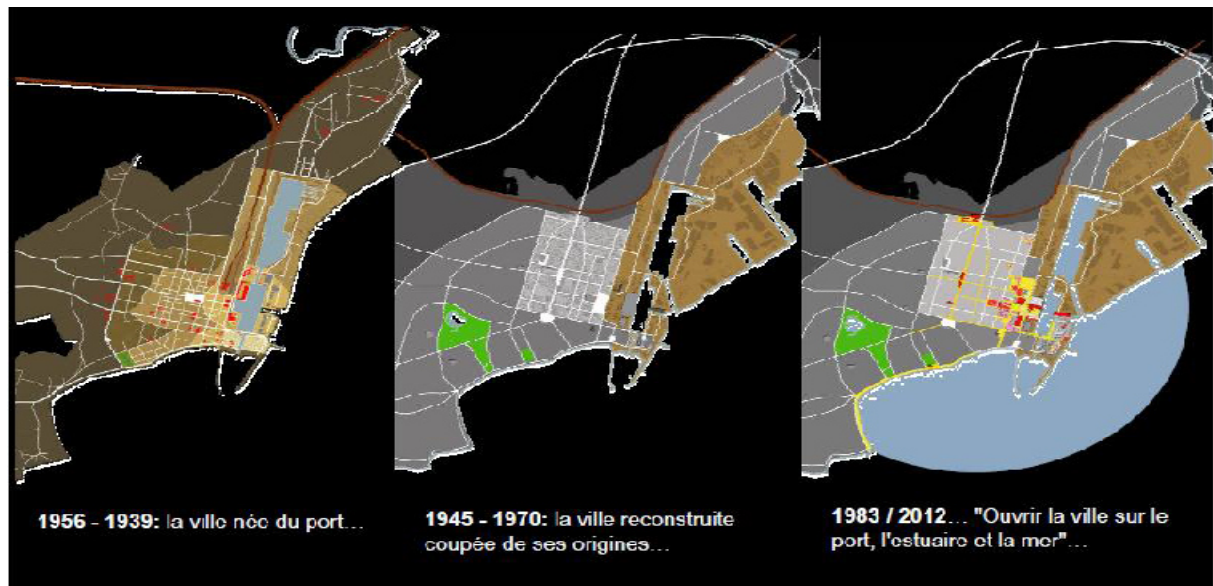


Figure 2: synthèse de l'évolution de la relation ville port de la région saint nazairienne
Source: Agence pour le dévidateur de la région nazairienne Rencontres Activités portuaire 03.2012

Depuis une vingtaine d'années, elle a entrepris de renouer la ville avec son port. A la fin des années 90, un vaste programme de reconquête des friches et de la base sous-marine, a créé un nouveau quartier : « Ville-Port ». Des équipements, des logements, des services, un multiplex de cinéma, des animations sur les quais, le centre international des paquebots « Escal' Atlantic » dans la base sous-marine ont fait muter ce secteur délaissé en quartier attractif une idée qui semblait utopique et folle de la part du maire de Saint-Nazaire c'est de « *Retourner la ville vers la mer* »⁹.

Les élus, qui décident de l'évolution de la ville, souhaitent relier la ville et le port : refaire de Saint-Nazaire une ville portuaire, offrir aux habitants des quartiers de vie, de travail et de loisirs en contact avec le port et la mer.

De multiples projets et plusieurs actions menés sur ce site dont les interventions font partie du gigantesque programme appliqué sur cette ville durant une longue période afin de mieux développer la ville et d'améliorer la qualité de son espace portuaire.

- Relier la ville au port :

Un projet ville/port qui relie la ville à son port et à la mer, tout en créant un nouveau quartier où se mêlent différentes activités avec un budget total de 150 millions d'euros, « *Au départ, ce que je voulais, c'était tout simplement retourner les têtes vers la mer, rappeler aux Nazairiens que la raison d'être de la ville, c'est d'être un port* »¹⁰.

On a intégré une mixité fonctionnelle avec un ensemble d'activités telle que : Affaire et administration, commerce, habitation, tourisme Agriculture Industries Loisirs Culture, dont il s'agit de mettre en valeur la base sous marine et d'intégrer une architecture qui abrite un espace culturel, et comme action marquante créer des rampes qui se prolongent de la ville vers la base.

¹⁰Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p2

¹⁰Idem (même page).

Le port, raison d'être de la ville, est le témoin privilégié de son histoire. par ailleurs aujourd'hui, le projet urbain Ville-Port permet à Saint-Nazaire de retrouver son port d'origine et de créer, autour des docks, une offre touristique et culturelle authentique et originale. En effet il s'agit d'une autre façon de découvrir le site portuaire : "suivez-nous pour une balade portuaire".



Figure 3: vue sur la passerelle
Source : <http://insitu.revues.org/>



Figure 4: vue d'ensemble sur le site
Source : <http://insitu.revues.org/>

- Principe du projet :

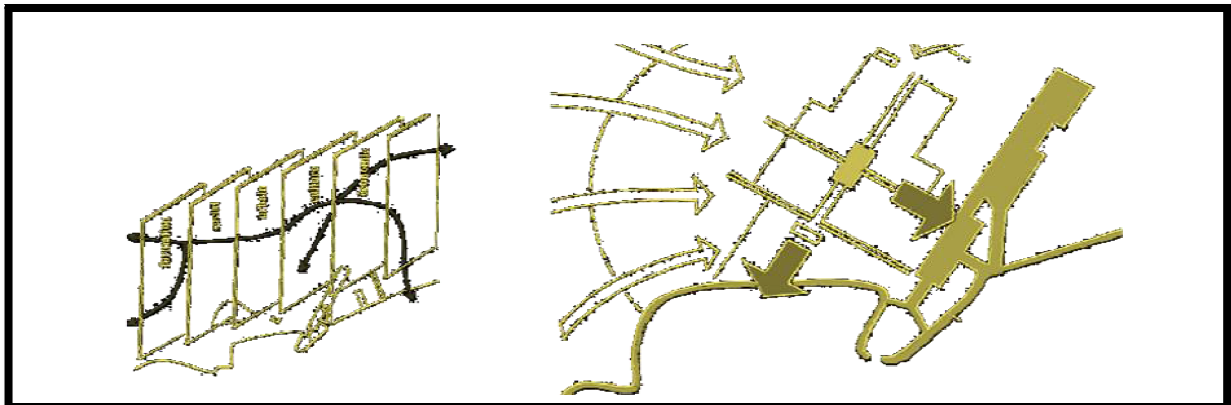


Figure 5: schéma de principe du projet.
Source : Agence pour le développement durable de la région nazairienne – Ville de Saint-Nazaire – Rencontres Activités Portuaires – Mars 2012.

Gérer la contrainte de désarticulation ville port en « *domestiquant* » la base par le biais de Percement des alvéoles, en transformant le toit du bâtiment, en une vaste terrasse sur laquelle les promeneurs pourraient dominer l'estuaire, implanter une série d'activités culturelles.

Cet aménagement central s'est conjugué avec une grande opération de requalification des espaces publics autour de la base et une série d'opérations immobilières, parmi lesquelles l'implantation d'un cinéma multiplexe, qui ont complètement transfiguré le quartier.

- 540 logements bouclent l'opération en rattachant le nouveau quartier portuaire au centre-ville, de façon à retourner définitivement Saint Nazaire vers la mer.
- On a aménagé un important centre d'animation entre le centre ville et les bassins portuaires, où l'on précise « l'idée est de créer près de la base une masse critique commerciale pour soutenir le lieu de vie qui se crée près de la base »¹¹



1994: 15 ha de friches



2011 : le quartier ville-port



Vue d'ensemble actuelle

Parmi les autres opérations d'envergure la construction d'un nouveau théâtre, l'aménagement de deux nouvelles alvéoles de la base sous – marine, et la pose d'un dôme translucide de 16 mètres sur le toit de la base.

Tous ces équipements publics sont certes, capitaux pour la réussite de l'opération mais n'auraient pas de sens s'ils n'étaient pas accompagnés de programmes privés de commerces et d'habitats.

¹¹Dossier Saint Nazaire : Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p.8

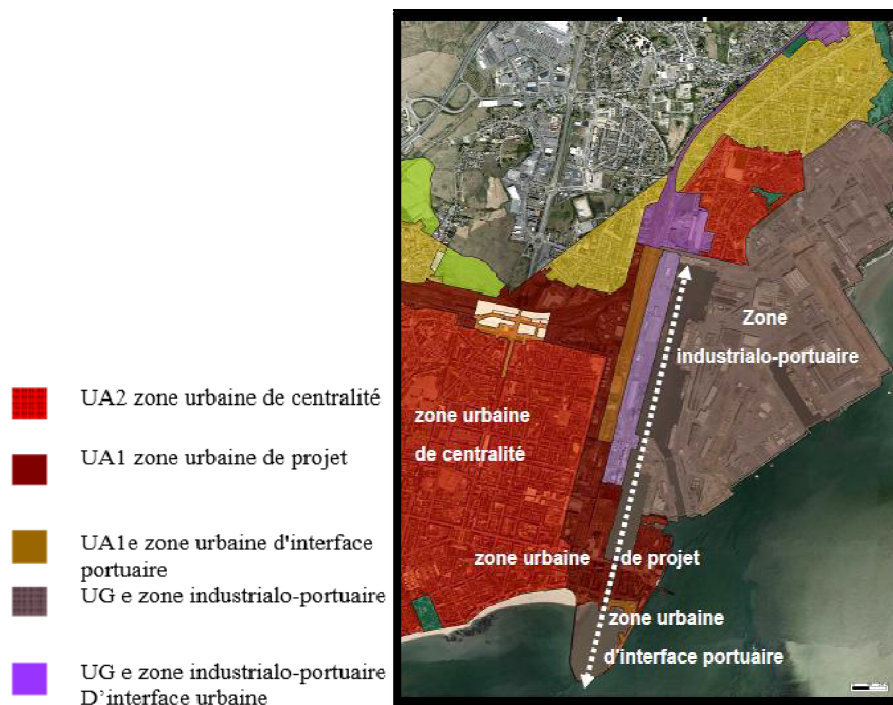


Figure 6 : zoning de l'espace portuaire de saint Nazaire présenté par vue aérienne Source : PLU : Ville de Saint-Nazaire. Cadastre : DG Fip - Cadastre Droits réservés – 2011

3.2. Valence :

Depuis ses origines, la relation de Valencia avec l'eau a été liée au fleuve *Turia*, qui traversait le centre-ville, plutôt qu'à la mer. Entourée de villages, la ville fluviale fortifiée s'est étendue aux abords du fleuve dont l'embouchure naturelle est éloignée de trois kilomètres.

Mais grâce à un événement Majeur pour la ville, la 32ème coupe de l'American, le port et la ville de Valence seront transformés à jamais.

Cette opération de reconversion a marqué le rapprochement de la ville avec la mer et introduit le processus de transformation du front de mer, le projet *Balcon al Mar*.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique qui établit la priorité du rapport entre la ville et la darse intérieure par l'ouverture d'un nouveau canal d'accès à la darse historique et son réaménagement avec la construction d'édifices emblématiques destinées à l'activité commerciale et aux loisirs.



Figure7 : Vue aérienne de la ville de Valence.
Source: www.google earth.com.

- **Intérêt :**

La transformation du secteur portuaire :

L'aménagement vise également à créer un nouveau paysage urbain, aux anciens murs qui séparaient le port des plages, a fait place une promenade longeant le nouveau canal et couronnée d'une marina, ponctuée de bars et de lieux d'animation urbaine.

Les architectes ont été amenés à réfléchir à des usages mixtes incluant des programmes résidentiels et tertiaires, à des services afférents au port, à des projets de commerce local et d'hôtellerie, mais aussi de loisirs et d'activités nautiques, à des équipements de quartier ainsi que d'autres enjeux viennent compléter la requalification du port et du « *waterfront* » de Valence :

Renforcer la liaison du port avec le centre-ville : A travers deux éléments structurants notamment par la prolongation des jardins TURIA jusqu'à la darse intérieure, pour recréer une liaison entre la mer et la ville par la réalisation d'un parc urbain le long du fleuve, ainsi que la prolongation d'un tramway et la création d'un nouveau circuit qui reliera les espaces publics entre eux.

- **Organiser l'espace portuaire :** Pour permettre le fonctionnement simultané des deux nouveaux ports de plaisance avec le port de commerce.
- La récupération de la façade maritime de Valencia pour installer des activités ludiques, culturelles et économiques avec la réhabilitation des édifices historiques, la construction d'une tour panoramique et la création d'un port de plaisance.

“Depuis l'organisation de l'America'sCup, la darse historique constitue une nouvelle centralité dans la structure urbaine de la ville capable de dynamiser les processus de transformation en cours et d'activer de nouveaux projets d'aménagement dans le cadre de l'organisation du Grand Prix de Formule 1 et de Valencia delmar-Marina avec

*l'aménagement de 130 ha supplémentaires pour renforcer l'ouverture de la ville sur le port de commerce, l'intégrer dans le paysage valencien, concilier les liaisons urbaines et la desserte portuaire.*¹²



Figure8 : Proposition gagnantes du concours, Mars 2007.
Source : <http://www.valencia2007.com>.

3.3. Barcelone :

En méditerranée, Barcelone est parmi les premières villes à avoir cherché à réconcilier le fonctionnement urbain, le développement de l'économie locale et la jouissance de l'eau au bénéfice de la population et des touristes, au milieu des années 1980, dès lors que sa désignation comme ville d'accueil des jeux olympiques de 1992 est officialisée. La Ciutat Vella, quartier portuaire dont le BarrioChino est l'emblème, est ainsi classée « zone de réhabilitation intégrée » dès 1986. Grâce à des financements publics, qui précèdent l'arrivée de fonds privés, des équipements de qualité –université, centre d'art contemporain, galeries...- sont réalisés pour transformer ce quartier en pôle culturel. La ville enterre ses voies ferrées et son autoroute littorale, ravale les façades et aménage même une plage urbaine, rendant l'accès à la mer à la fois aisée et branché.

La transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone est le port Vell. La ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain des entrepôts et hangars délaissés. Le port Vell est même la force de cette reconversion, et ce, en réorientant la rue la plus célèbre de la ville : la Rambla. Cette relation a été habilement exploitée. Ainsi, une extension de la Rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus, l'autoroute du littoral, séparant la Rambla du port Vell, a été enterrée offrant aux piétons vue et accès au front de mer.

Une fois relié à un tel axe majeur, le port Vell a eu un franc succès en raison du large éventail d'activités proposées : que ce soit dans le domaine de la culture, des loisirs ou bien des

¹²Renzo Lecardane, « Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'America'sCup 2007 », 111 | 2008, p. 109- 114.

affaires. Ainsi s'y concentrent la Maremagnum, l'aquarium, le musée d'histoires de la Catalogne, le musée Maritime ou encore la Marina Port Vell, un théâtre IMAX et une série d'espaces publics, le public a eu à la fois un accès au port Vell et surtout de bonne raison d'y rester.

De plus, le front de mer offre des terrasses, avec des bancs qui invitent les citoyens à prendre place pour contempler leur nouveau quartier ; sans garde-fou, la bordure du port Vell invite à s'asseoir et à se sentir plus que jamais proche de l'eau.

Ce qu'on apprend de cette expérience, c'est que c'est l'un des projets qui a le mieux réussi sa reconversion portuaire, et ce, pour divers raisons. En profitant de son rayonnement dû aux JO, la ville ne s'est pas limité à l'organisation de l'événement mais à effectuer toute ses opérations de transformations après l'événement. C'est le programme et les fonctions et surtout l'ampleur des projets qui a fait la différence. Projet après projet, le développement des infrastructures routières et de télécommunications, la création d'équipement publics ou privés a poussé les investisseurs à avoir une raison de revenir à Barcelone et surtout à y investir leurs capitaux.

Mais un des éléments regrettables de ce projet est la large voirie séparant la ville du port qui, il est vrai que par les fonctions et par les espaces créés, le port renoue parfaitement avec les citoyens mais donner plus de force à la jonction ville port entre la Rambla et la Rambla Del Mar aurait conféré plus de force au projet.



Figure 9 : vue sur la Maré Magnum du port de Barcelone.
Source : [www.google image.com](http://www.google.com).

4- Conclusion :

Une recherche et consultation qui nous a permis d'identifier et définir les différents concepts urbains induisent dans la thématique et leurs composantes ainsi que les relations existantes entre eux car chaque concept s'accorde avec l'autre à fin de former un système cohérent ou bien un tissu urbain précis, une définition du centre historique et de la ville côtière et de l'interface portuaire existante.

Cette étape aboutit à une vérification ou bien une confirmation des synthèses remportées de la recherche par une analyse des pratiques et des applications en allant vers des thématiques d'exemple qui sert comme témoin au tant que support.

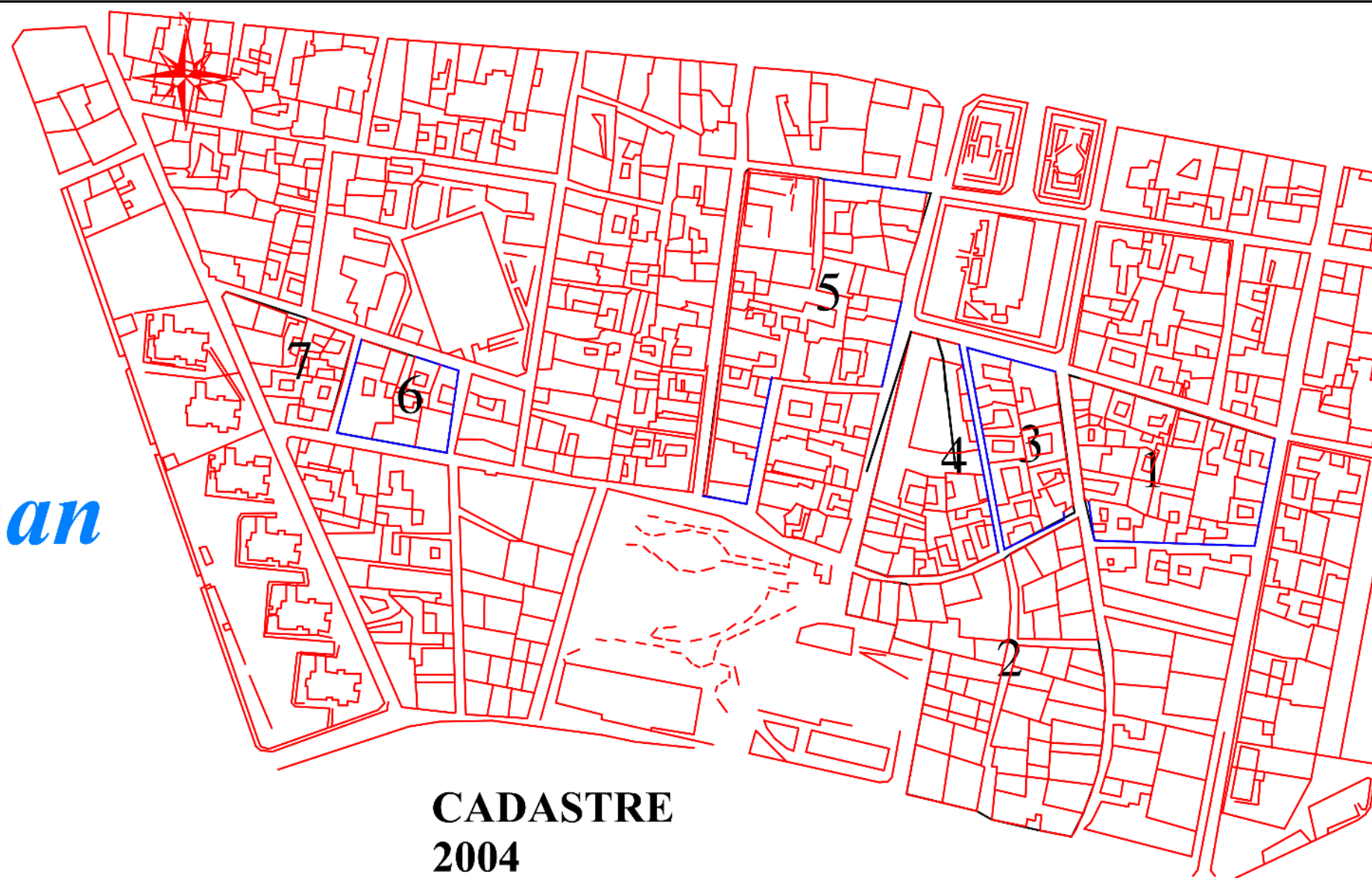
Le principe de reconversion des territoires Ville/Port , redonne vie au port et aussi une nouvelle image à la ville , plus d'emplois , un nouveau et un meilleur cadre de vie pour les citadins , une destination pour de nouveaux touristes , tout cela permettra aux villes concernées d'être redynamisées.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

Ce qu'on arrive à conclure à la fin de ce chapitre que le phénomène de dissociation ville –port a conduit la ville portuaire à vivre un sacré calvaire où les fonctions urbaines et activités portuaires ne sont plus compatibles, une désarticulation physique due à la création des barrières ,c'est ce qu'on appelle une situation de crise, ce qui implique le besoin d'une stratégie efficace celle qui permet à la ville portuaire de reprendre ses aspects initiales et de l'ouvrir sur son port qui a fait sa naissance .

CHAPITRE 3

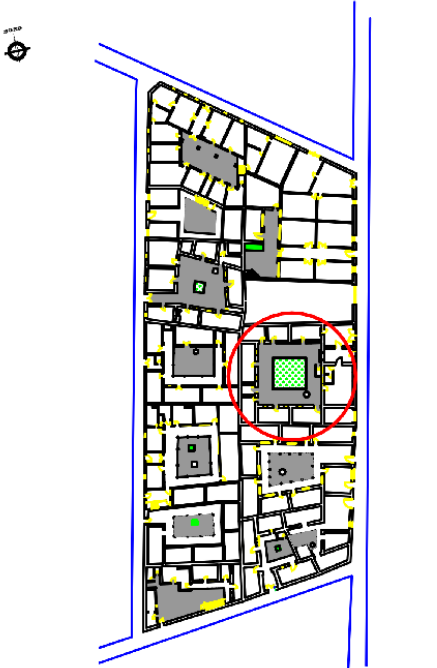
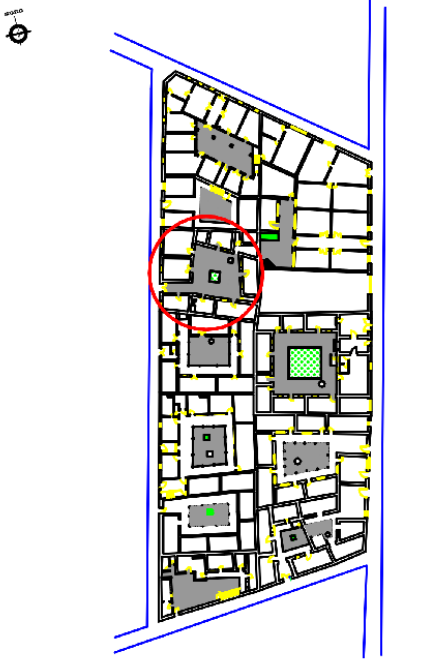
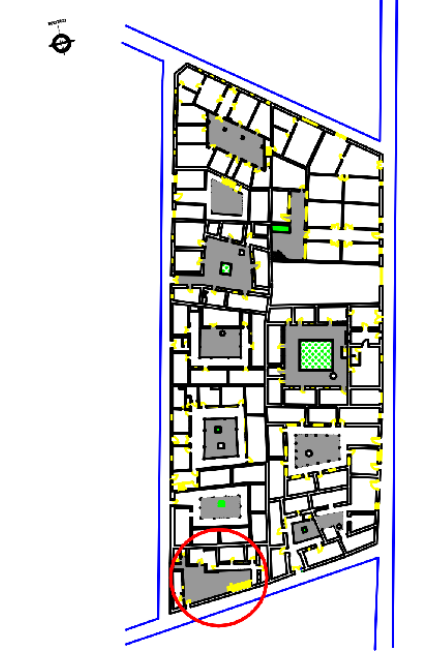

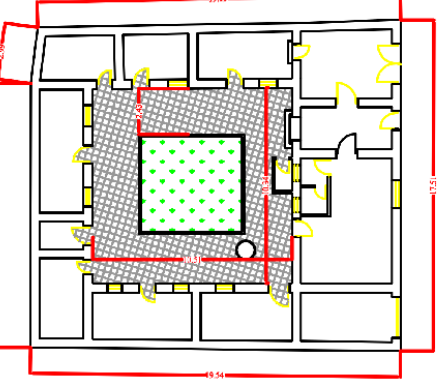
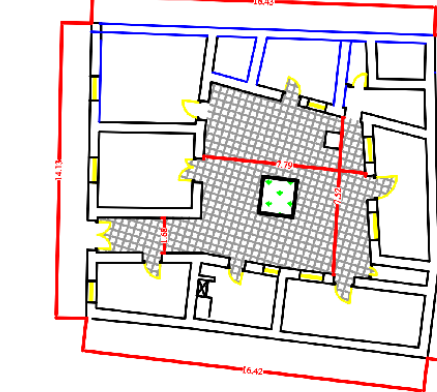
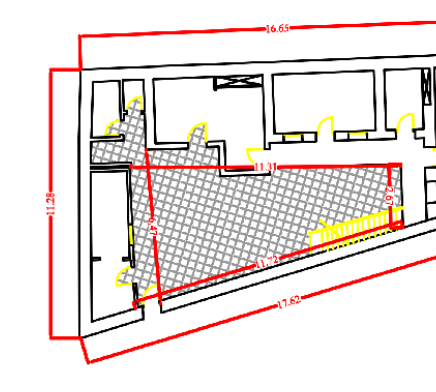
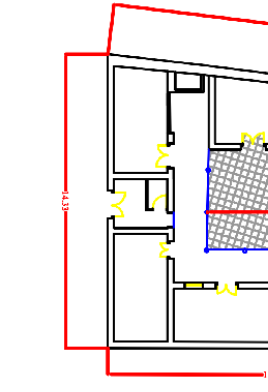


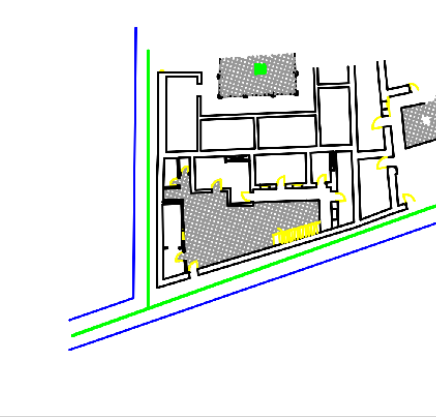
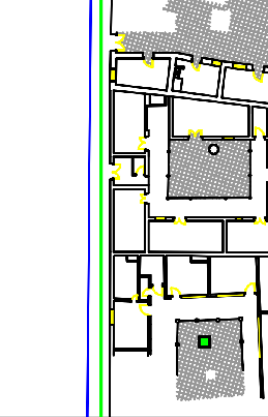
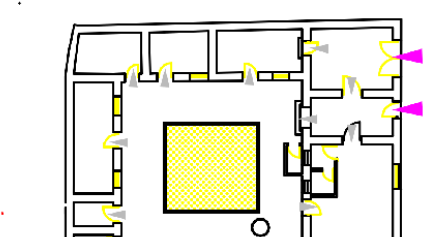
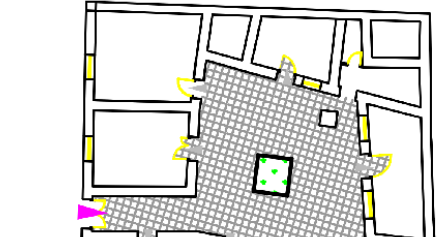

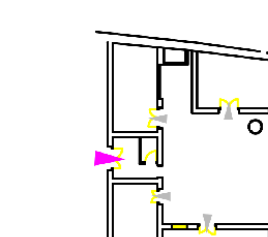
Cas d'étude

Tissu Andalou - Ottoman

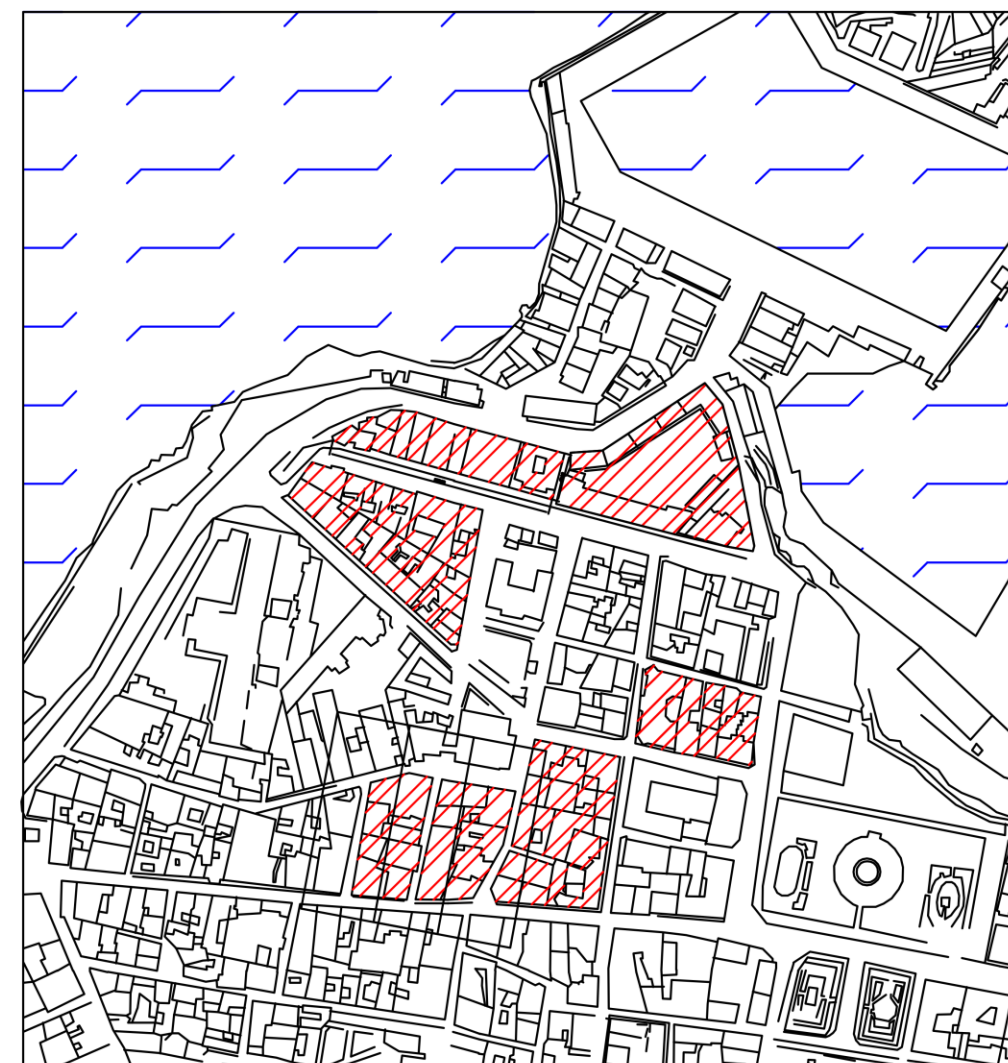


CADASTRE 2004

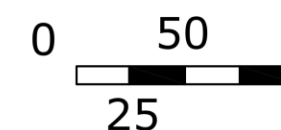
CRITERE	(ILOT) 01	(ILOT) 02	(ILOT) 03	(ILOT) 04
FORME ET DIMENSIONS	<p>- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles avec une superficie de 4203.16 m²</p> <p>0 50 150 25</p>	<p>- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles avec une superficie de 9264.07 m²</p> <p>0 50 150 25</p>	<p>- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles avec une superficie de 2380.71 m²</p> <p>0 50 150 25</p>	<p>- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles avec une superficie de 3824.56 m²</p> <p>0 50 150 25</p>
PROPRIETES ASSOCIATIVES	<p>- l'associativité est assurés par l'espace publique tel que (LA RUE)</p> <p>0 50 100 25</p>	<p>- l'associativité est assurés par l'espace publique tel que (LA RUE, L'IMPASSE)</p> <p>0 50 100 25</p>	<p>- l'associativité est assurés par l'espace publique tel que (LA RUE)</p> <p>0 50 150 25</p>	<p>- l'associativité est assurés par l'espace publique tel que (LA RUE)</p> <p>0 50 150 25</p>

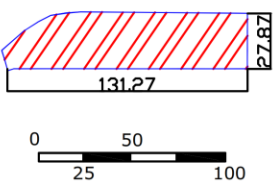
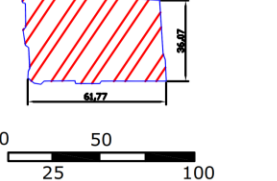
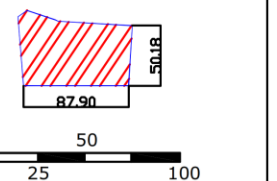
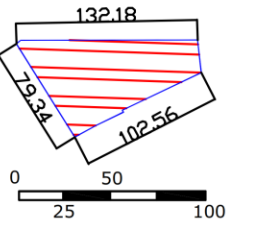
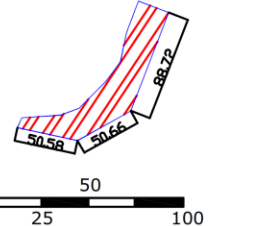

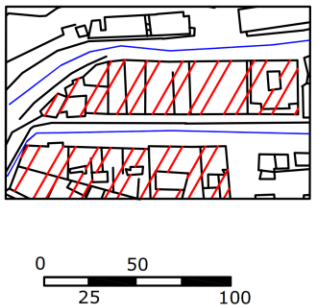
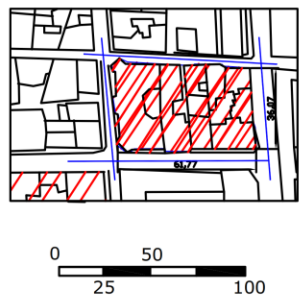


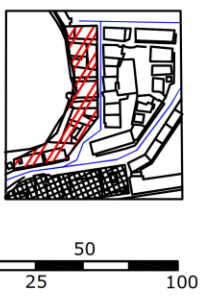
<i>CRITERE</i>	<i>PARCELLE 1</i>	<i>PARCELLE 2</i>	<i>PARCELLE 3</i>	<i>PARCELLE 4</i>
<i>DISPOSITION PARCELLAIRE PAR RAPPORT AUX ILOTS</i>				
<i>FORME ET DIMENSIONS</i>				
<i>PROPRIETES ASSOCIATIVES</i>				
<i>PROPRIETES DISTRIBUTIVES</i>				

Tissu Colonial



CADA
2004



CRITERE	(ILOT) 01	(ILOT) 02	(ILOT) 03	(ILOT) 04	(ILOT) 05
<p>FORME ET DIMENSIONS</p>	<p>- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 4203.16 m²</p> 	<p>- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles</p> 	<p>- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles</p> 	<p>- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles</p> 	<p>- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles</p> 
<p>PROPRIETES ASSOCIATIVES</p> <p> système viaire</p>					

	ADMINISTRATION	HABITAT	HABITAT+COMM
SITUATION			
FACADE			
FONCTIONNEL			

Tableau 01 : Eudes des îlots (tissu)

Andalous-ottoman)

CRITERE	PARCELLE 1	PARCELLE 2	PARCELLE 3	PARCELLE 4	PARCELLE 5
DISPOSITION PARCETI AIDE					

		<p style="text-align: center;">Tissu Andalous - Ottoman</p> <p style="text-align: center;">CADASTRE 2004</p> <p style="text-align: center;">0 50 150 25</p>							
CRITERE	(ILOT) 01	(ILOT) 02	(ILOT) 03	(ILOT) 04	(ILOT) 05	(ILOT) 06			
FORME ET DIMENSIONS	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 4203,16 m ²	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 9264,07 m ²	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 2380,71 m ²	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 3824,56 m ²	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 7106,10 m ²	- forme irrégulière pour l'îlot et pour les parcelles avec une superficie de 666,88 m ²			
PROPRIETES ASSOCIATIVES	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE, L'IMPASSE)	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE, L'IMPASSE)	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE)	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE)	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE, L'IMPASSE)	- l'associativité est assurée par l'espace public tel que (LA RUE)			
PROPRIETES DISTRIBUIVES	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution	- distribution directe et indirecte * Directe: rue - entrée * Indirecte: rue - ruelle impact cour de distribution		

Tableau 03 : Eudes parcellaire (tissu Andaloux-ottoman)

<p>Tissu Colonial</p>		<p>CADASTRE 2004</p>					
CRITERE	(ILOT) 01	(ILOT) 02	(ILOT) 03	(ILOT) 04	(ILOT) 05	(ILOT) 06	
FORME ET DIMENSIONS	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles avec une superficie de 4203.16 m ²	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles	- forme irrégulière pour l'ilot et pour les parcelles	
PROPRIETES ASSOCIATIVES							
PROPRIETES DISTRIBUTIVES							
ORDONNANCEMENT DES FACADES	(ILOT) 01					(ILOT) 06	

Tableau 02 : Etudes des îlots (tissu Colonial)

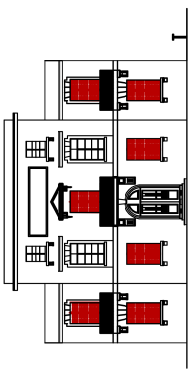
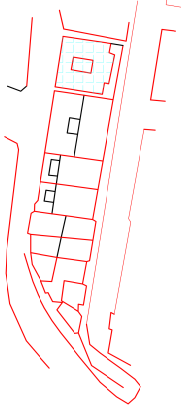
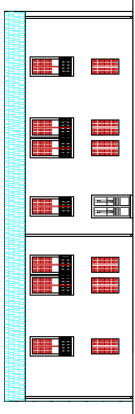
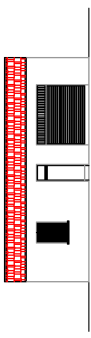
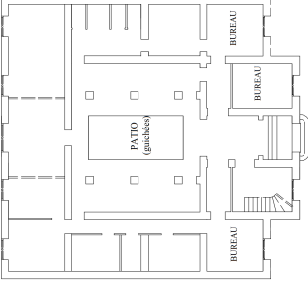
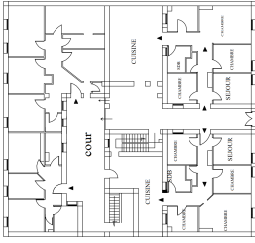
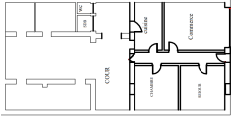
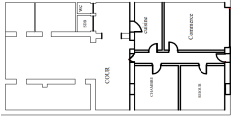
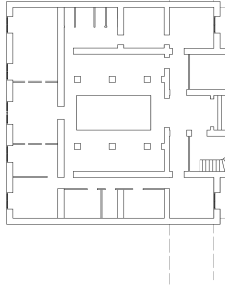
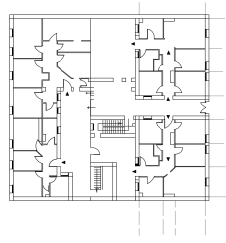
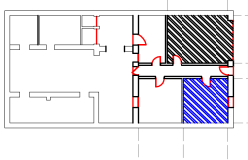
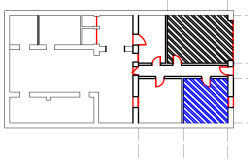
SITUATION	ADMINISTRATION	HABITAT	HABITAT+COMMERCE
<p>F A C A D E</p>  <p>0 20 40</p>	 <p>0 25 50 100</p>	 <p>0 10 20 40</p>	 <p>0 05 10 20</p>
<p>F O N C T I O N N E L M O D U L E</p> 			
<p>M O D U L E S</p>  <p>Module Administratif 3.50*6.00</p>	 <p>Module D'habitatilité 3.3*4</p>	 <p>Module D'habitatilité 3.5*4.00 Module Commercial 5.00*4.00</p>	 <p>Module D'habitatilité 3.5*4.00 Module Commercial 5.00*4.00</p>

Tableau 03 : Eudes parcellaire (tissu colonial)

Lecture des façades coloniales :**Le style classique:**

- La façade composée de : 3 parties soubassement, Corps, Couronnement.
- Les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- Des bandeaux qui marquent la division de la façade.
- En haut la corniche franche.
- Symétrie par rapport à un axe.
- Le soubassement est destiné à des boutiques limitées par une corniche saillant.

Le style moderne:

- Façade libre.
- Utilisation du béton armé, verre.
- La forme exprime la fonction.
- L'effet de volume.

Le style poste modernisme:

- Le post modernisme revendiquant l'individualité, la complexité et l'originalité.
- Utilisation des matériaux nouveaux le verre, béton.
- Réinterprétation de la composition de la façade classique (soubassement, corps, couronnement).
- Les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- Symétrie par rapport à un axe.
- Il y a 3 travées qui composent la façade.

Synthèse de la lecture :

Après la présentation de ces trois types de maisons, il apparaît clairement que chaque maison occupe la parcelle d'une manière spécifique, que ce soit sur le plan de l'organisation planimétrique.

L'absence de la répétitivité et l'uniformité dans les organisations spatiales et formelles des maisons, démontre l'originalité de chaque maison en tant que conception.

Les éléments architectoniques :**Période précoloniale :**

Typologie et valeurs architectural:

- **Fenêtres** : Dans quelques maisons ; les fenêtres sont inexistantes, mais dans la majorité, les fenêtres existantes sont petites, remplacées par d'autres plus « modernes »
- **Les niches** : On trouve différentes formes de niches utilisées pour le rangement.

- **Les escaliers** : En comparaisons avec des maisons de même type telle que la Casbah d'Alger l'escalier dans la maisons traditionnelle à AIN-KSIBA n'est pas aussi discret et il est dépourvu de main courante(figure 44).

Types et formes architecturale de portes et fenêtres dans la période prés coloniale :

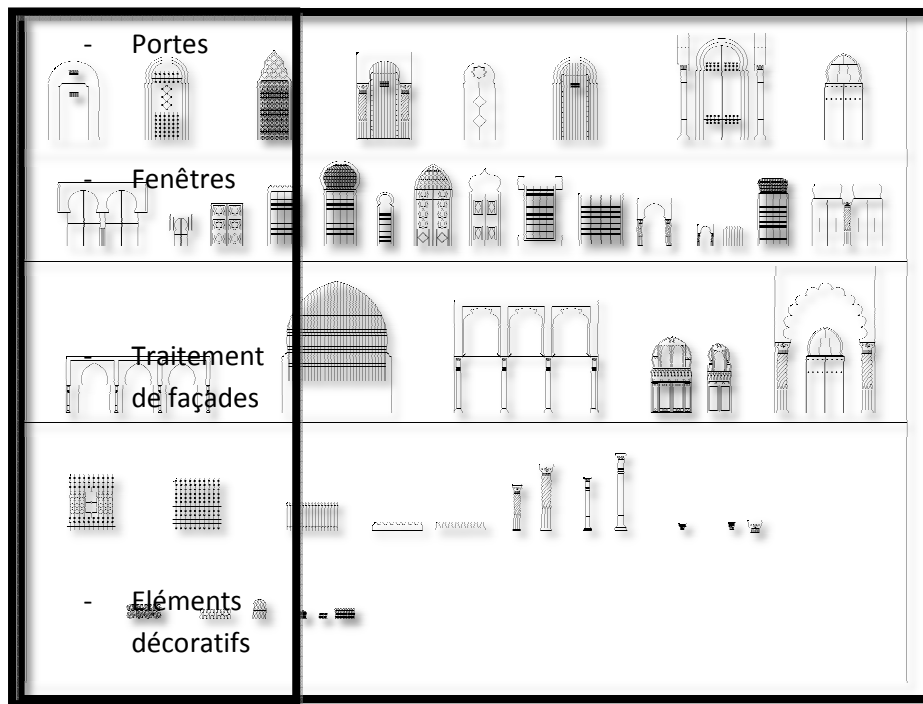
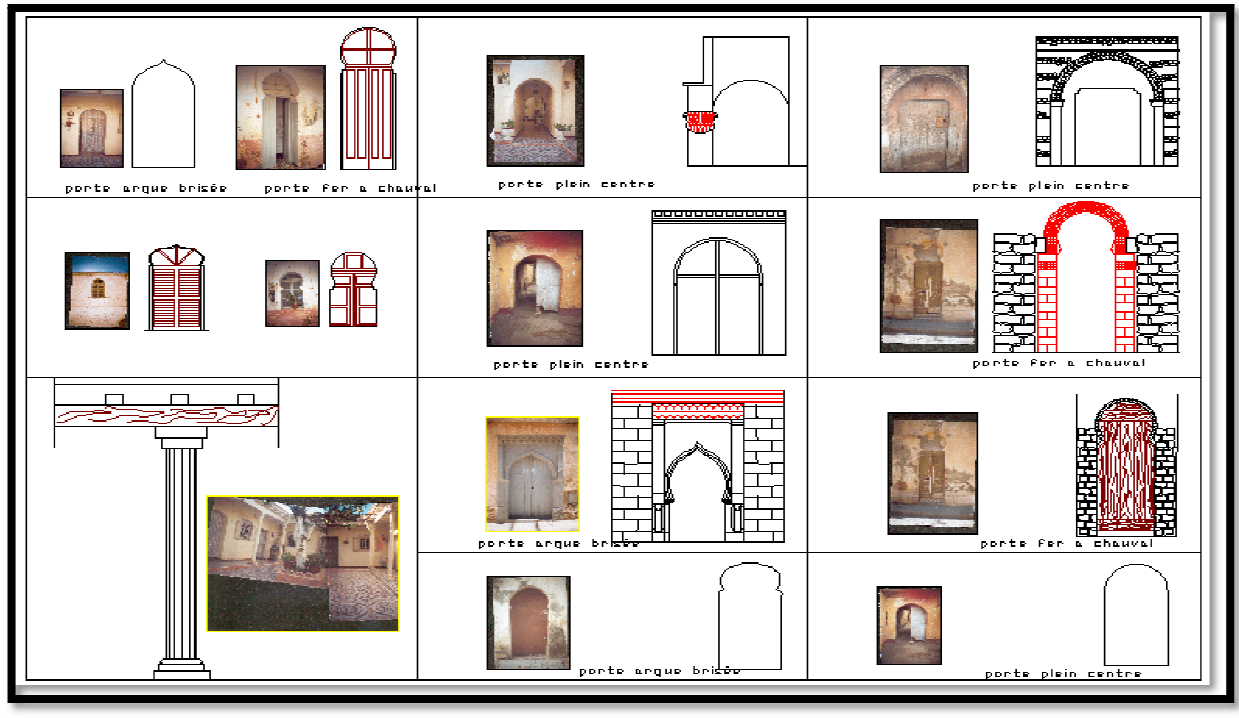


Figure 44 : les éléments architectoniques et décoratifs de la période andalou-ottoman.

Période coloniale :

L'étude des façades et le processus de développement typologique de bâti nous amènent à étudier les éléments architectoniques, puisqu'ils font partie du bâti, comme éléments soit décoratif, soit porteur.

Nous avons effectué des relevés des portes, fenêtres, niches, corniches, portails, portes fenêtres, garde corps, et nous avons fait cette classification (figure 45) ;

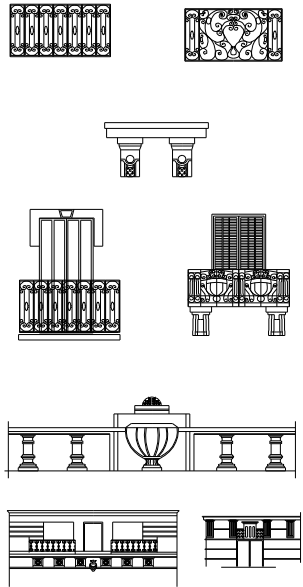
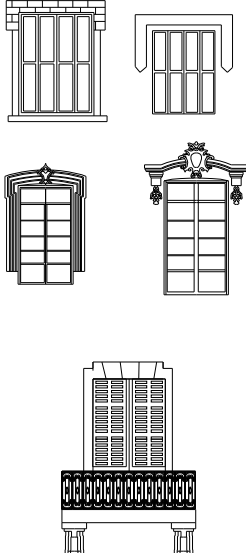
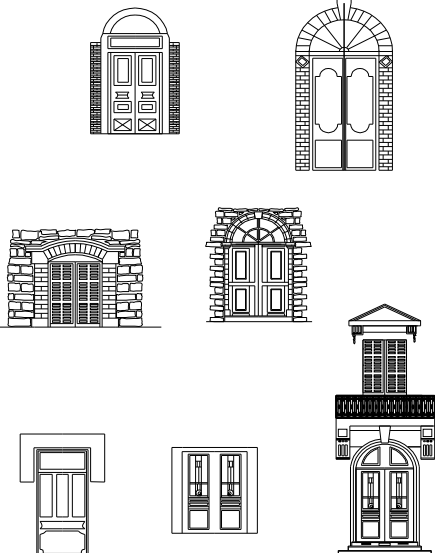
LES ELEMENTS ARCHITECTONIQUES		
LES ELEMENTS DECORATIFS	LES FENETRES	LES PORTES
		

Figure 45 : les éléments architectoniques et décoratifs de la période coloniale

L'aspect constructif :

A « **Cherchell.** », nous assistons à la survivance des stratifications du bâti des différentes époques, cette stratification se traduit par la superposition des structures.

La morphologie constructive des maisons nous met en présence d'un travail de collaboration entre une culture constructive héritée et un savoir-faire local.

CHAPITRE 4

Projet Urbain

1) Le projet urbain :

1.1) Le schéma de structure Actuel de la ville : (figure 4.1 page 63)

L'analyse faite sur la ville de Cherchell nous a permis d'établir un schéma de structure, lequel montre les différentes strates urbaines (andalouse, coloniale, post coloniale ...), ainsi les sites archéologiques (le théâtre et les thermes romains, la porte de Ténès ...), le schéma de structure met aussi en évidence la morphologie de la ville et nous permet de la mettre en relation avec la typologie, ce qu'on appelle l'analyse typo-morphologique.

1.2) Le diagnostic : (figure 4.2 page 64)

Le schéma de structure actuel nous permet d'effectuer un diagnostic afin d'identifier les différentes problématiques qui se posent à l'échelle de ville. Celles-ci se résument dans les points qui suivent.

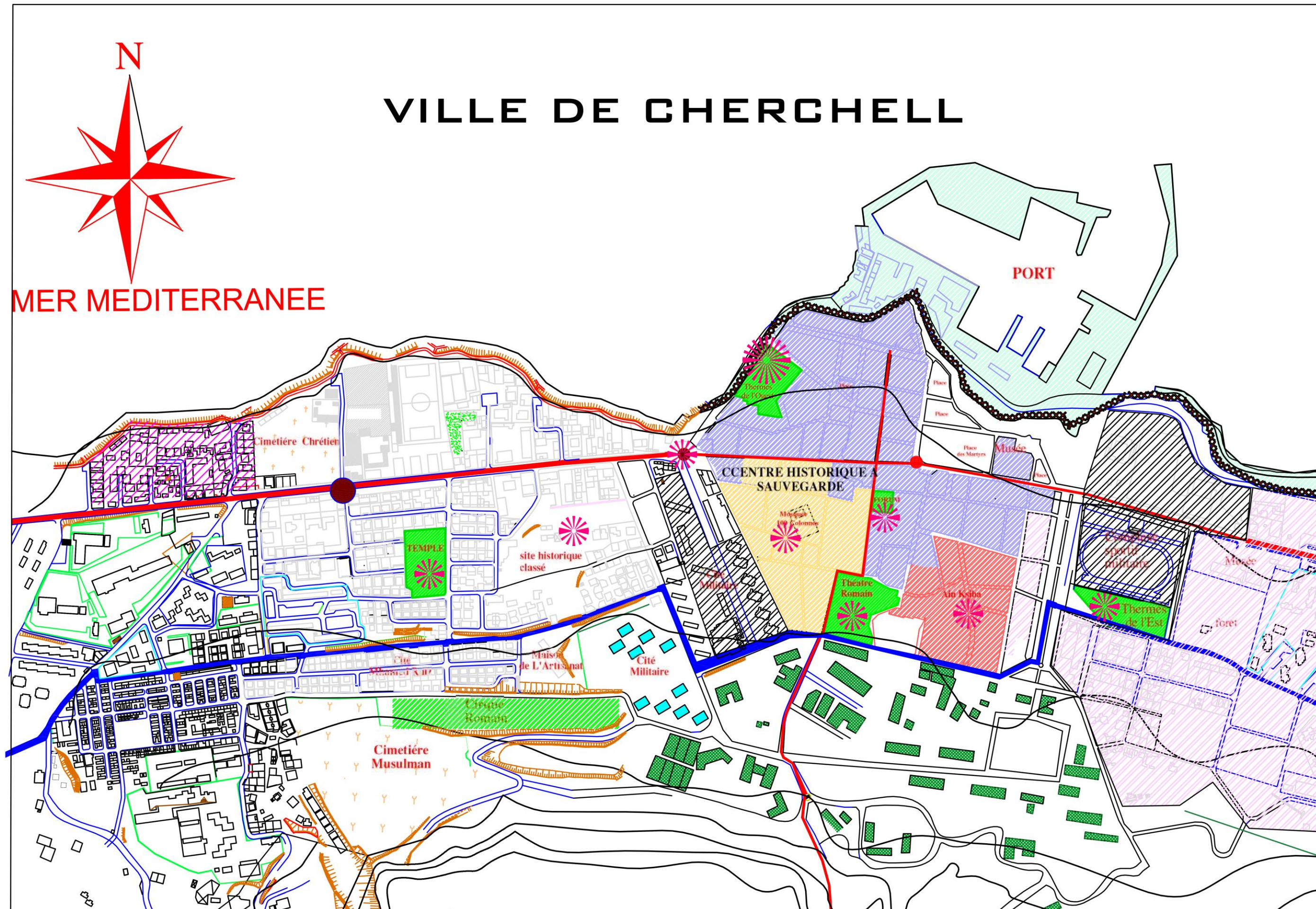
1.3) problématiques :

À l'échelle de la ville : (figure 4.2 page 64)

- Faible relation entre le front de mer et la ville, «La notion ville/mer ».
- Absence d'articulation entre le centre-ville historique et son extension : Les cités militaires et le complexe sportif qui se situent successivement à la périphérie ouest et est de la ville représentent un obstacle et une barrière de croissance, et constituent une rupture visuelle, morphologique et architecturale.
- Le parcours structurant Miliana-Cherchell (CARDO) n'aboutit pas jusqu'au port.
- Absence d'un parcours touristique qui relie les différents sites et monuments archéologiques. Ces derniers se trouvant enclavés et disséminés dans l'ensemble du tissu urbain.
- La ville connaît une saturation en raison de l'absence d'un évitement qui permette de contourner la ville de Cherchell dans la direction de Tipaza à l'est ou Ténès vers l'ouest.
- Déficit en matière d'équipements culturels et touristiques, et autres infrastructures,
- Mauvaise gestion des instruments d'urbanismes dont les mécanismes d'élaboration ne prennent pas en charge les véritables problématiques qui se posent à la ville.

A l'échelle du centre historique : (figure 4.3 page 65)

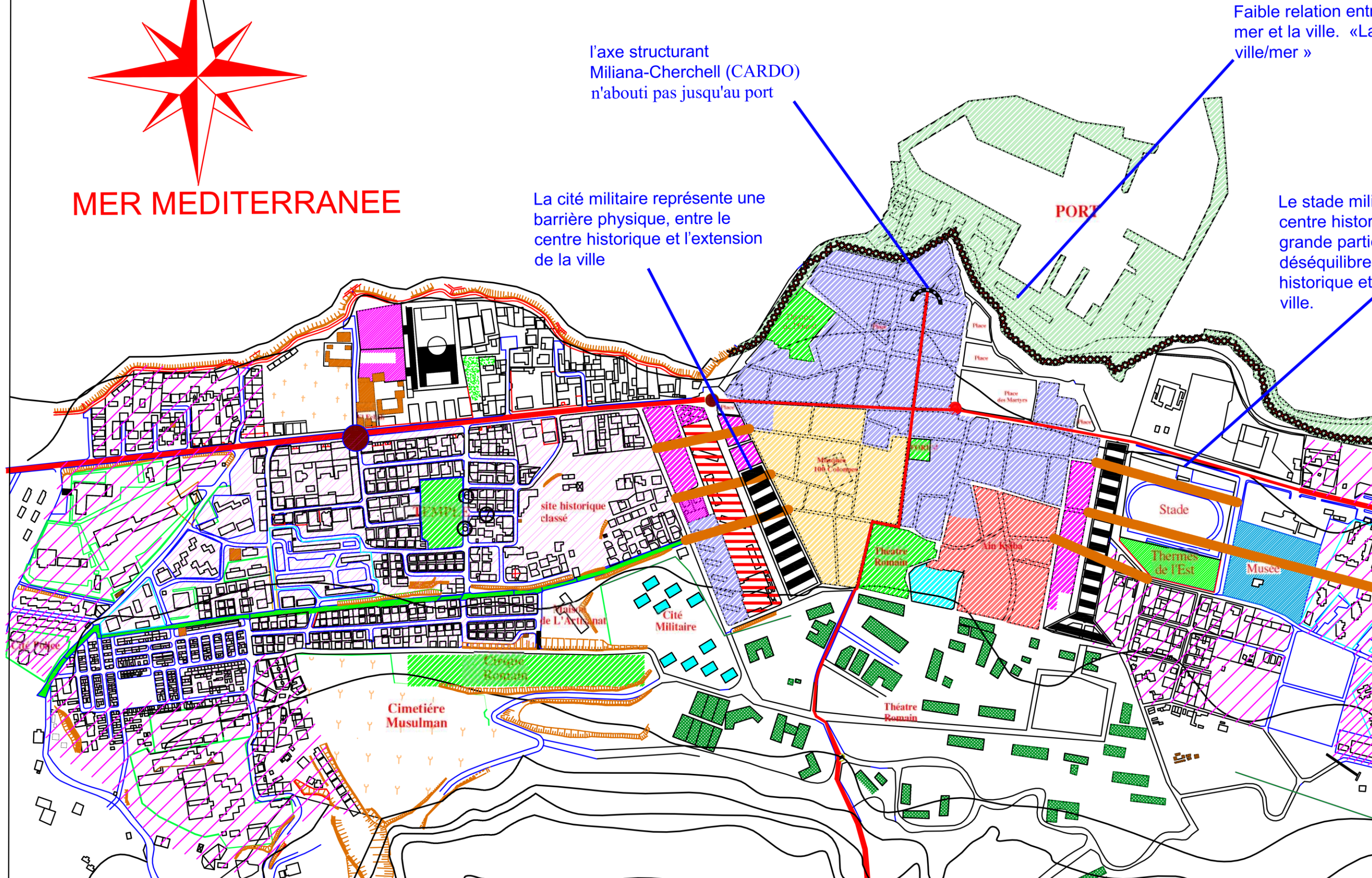
- Dégradation des sites archéologiques et historiques dont AIN KSIBA.
- Détérioration et dévalorisation des espaces publics, entre autre la place des martyrs,
- Discontinuité fonctionnelle entre le parcours du CARDO et les différentes parties de la ville.
- emplacement inadéquat de la station urbaine sur le front de mer, laquelle est limitrophe aux thermes romains et consomme un espace stratégique pour l'activité touristique, générant aussi une circulation mécanique importante.
- Dévalorisation de la porte de Ténès
- Dégradation de l'environnement du port.
- Absence d'infrastructure d'articulation (ville-mer) avec inexploitation de l'emprise portuaire.



VILLE DE CHERCHELL



MER MEDITERRANEE



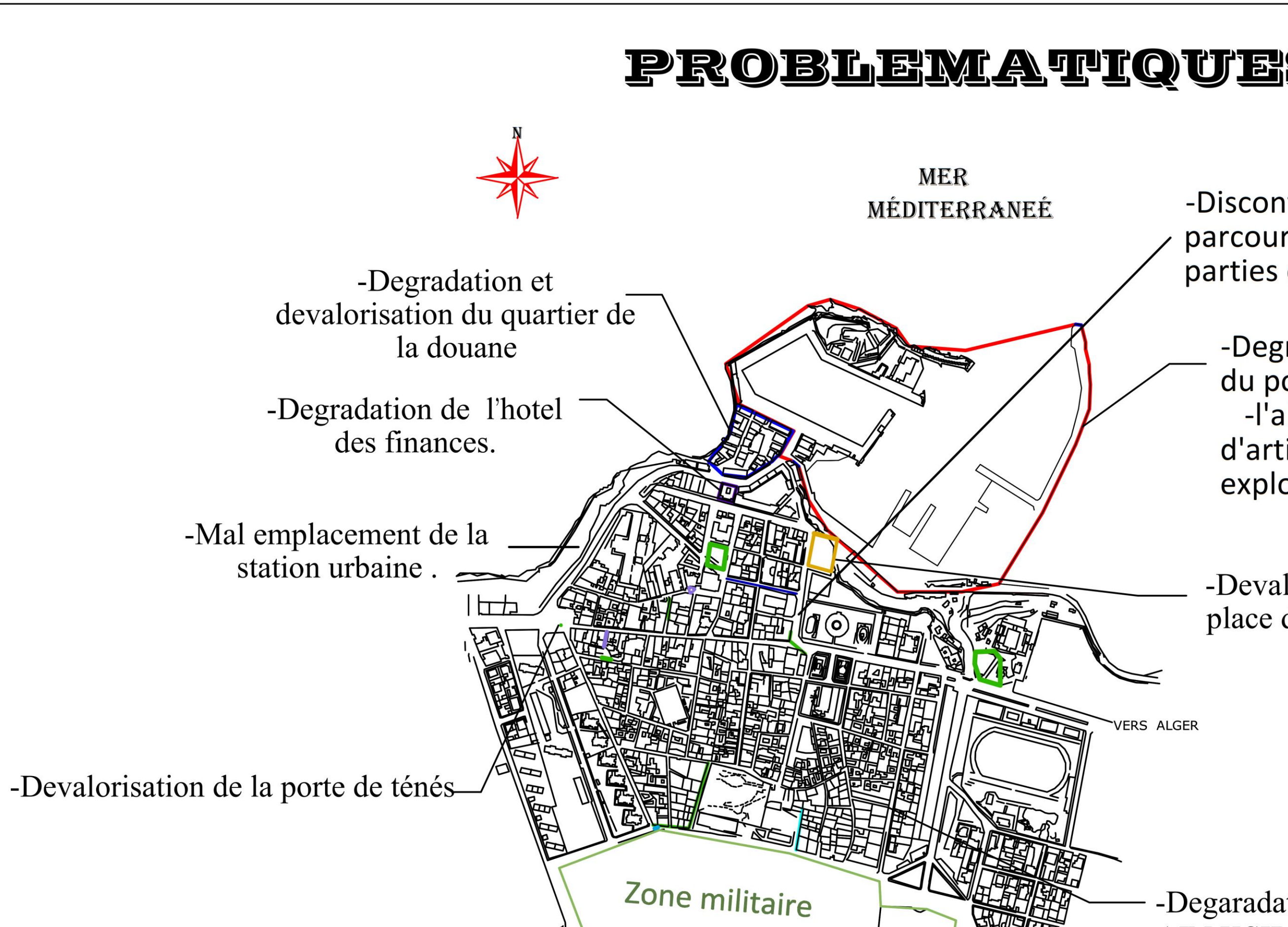
l'axe structurant
Miliana-Cherchell (CARDO)
n'abouti pas jusqu'au port

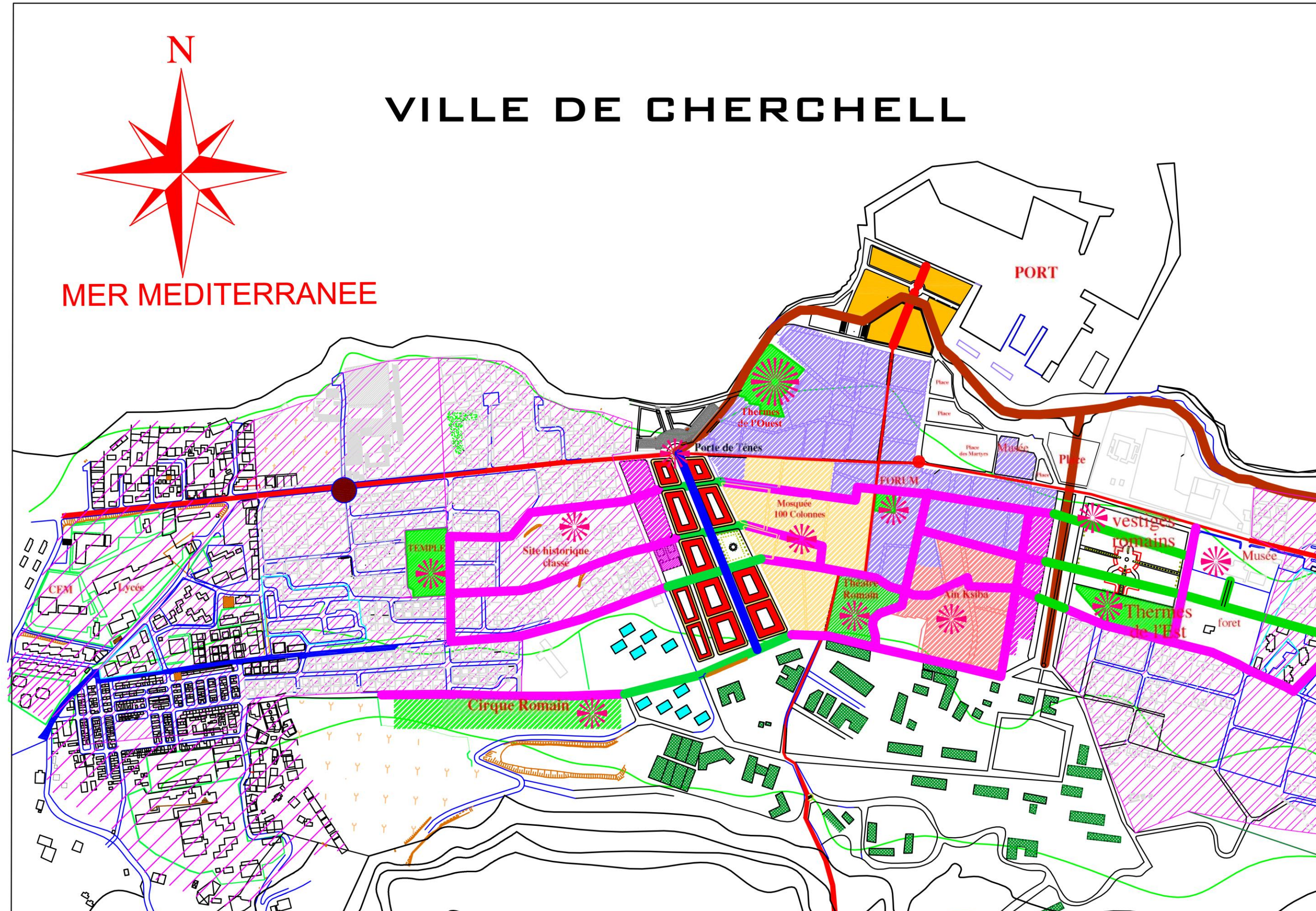
La cité militaire représente une
barrière physique, entre le
centre historique et l'extension
de la ville

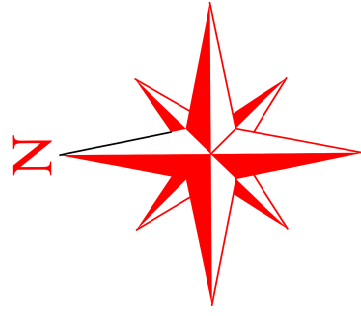
Faible relation entre
mer et la ville. «La
ville/mer »

Le stade mill
centre histor
grande parti
déséquilibre
historique et
ville.

PROBLEMATIQUE

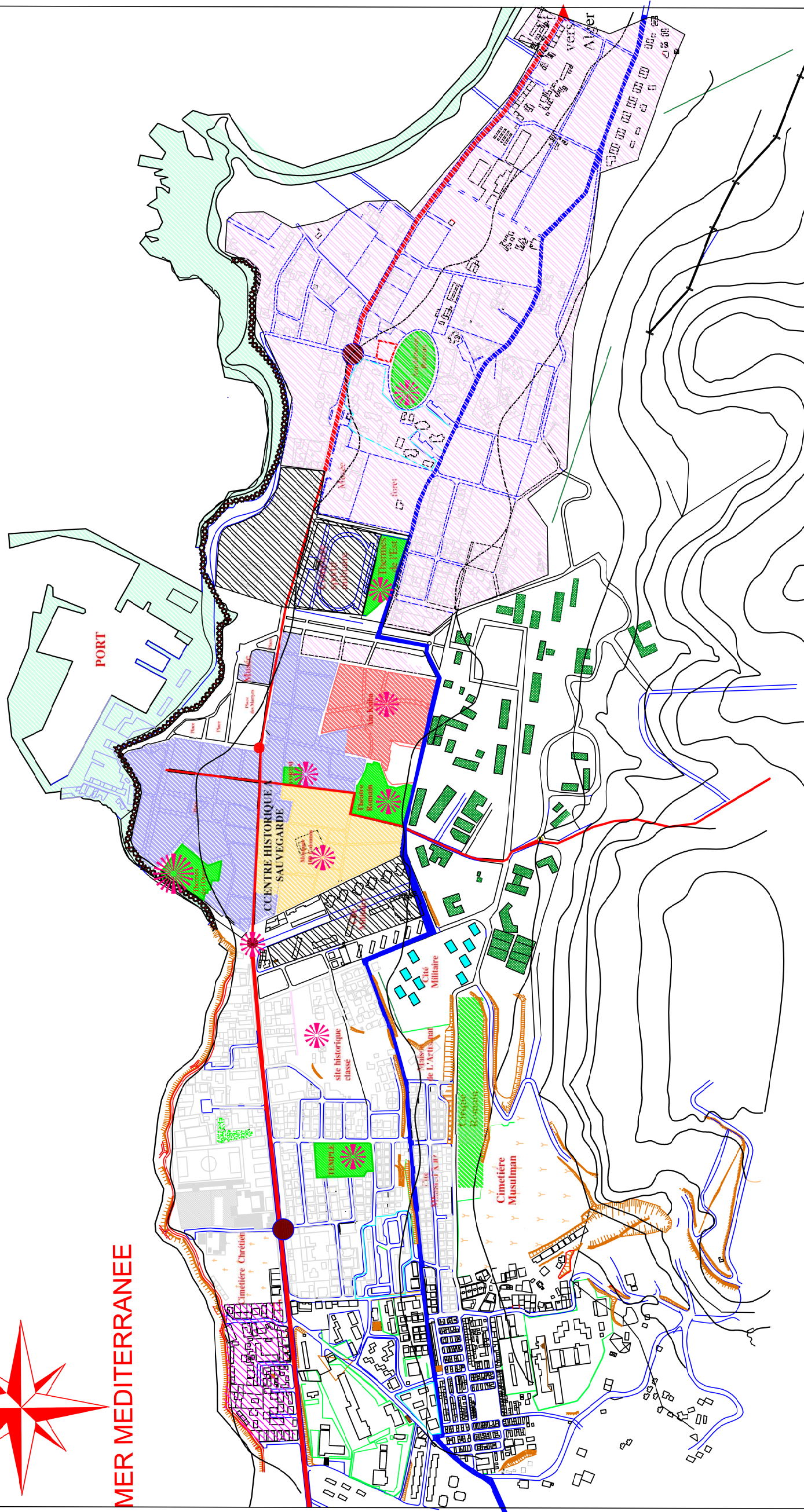






VILLE DE CHERCHELL

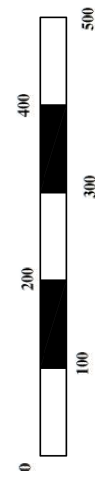
MER MEDITERRANEE



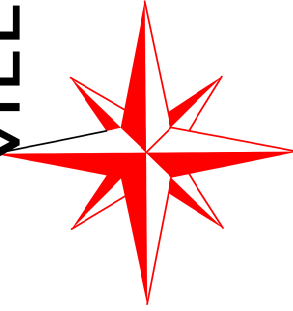
LEGENDE

- TISSU POST COLONIAL
- TISSU COLONIAL
- TISSU TURQUE
- VISTIGE ROMAINE
- Parcours structurant
- Zone portuaire
- Site Archéologique

Schéma de structure actuelle



VILLE DE CHERCHELL



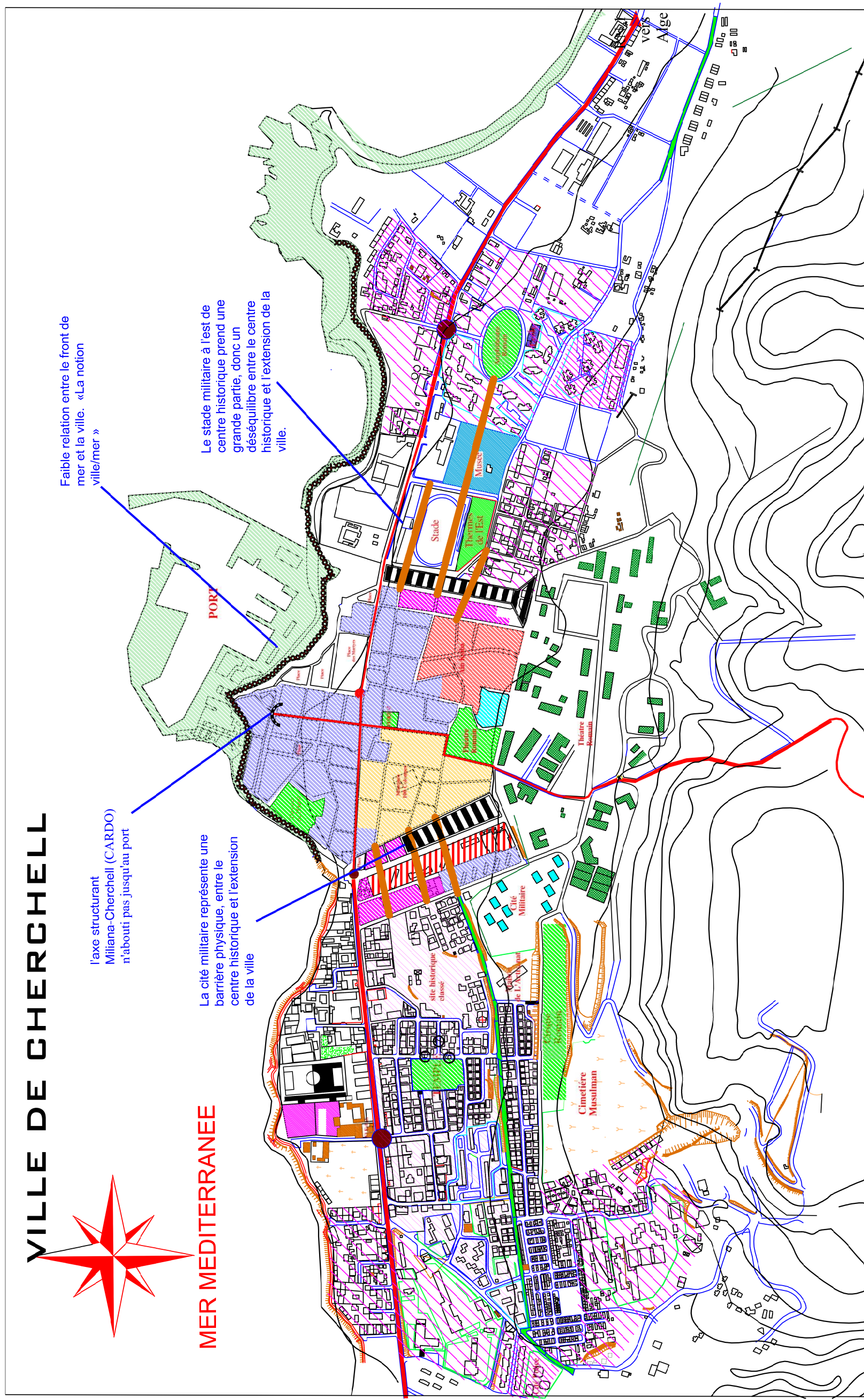
MER MEDITERRANEE

l'axe structurant
Militiana-Cherchell (CARDO)
n'aboutit pas jusqu'au port

La cité militaire représente une
barrière physique, entre le
centre historique et l'extension
de la ville

Faible relation entre le front de
mer et la ville. «La notion
ville/mer »

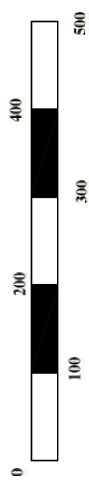
Le stade militaire à l'est de
centre historique prend une
grande partie, donc un
déséquilibre entre le centre
historique et l'extension de la
ville.



LEGENDE

- TISSU POST COLONIAL
- TISSU COLONIAL
- TISSU TURQUE
- VISTIGE ROMAINE
- TISSU ANDALOU
- NEUDS IMPORTANTS
- Zone portuaire

Carte de diagnostique et problématique

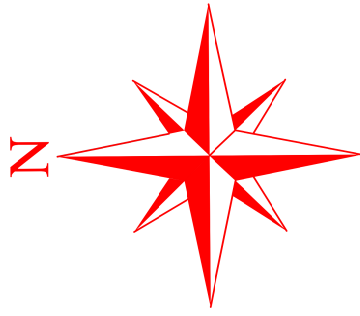


PROBLÉMATIQUES

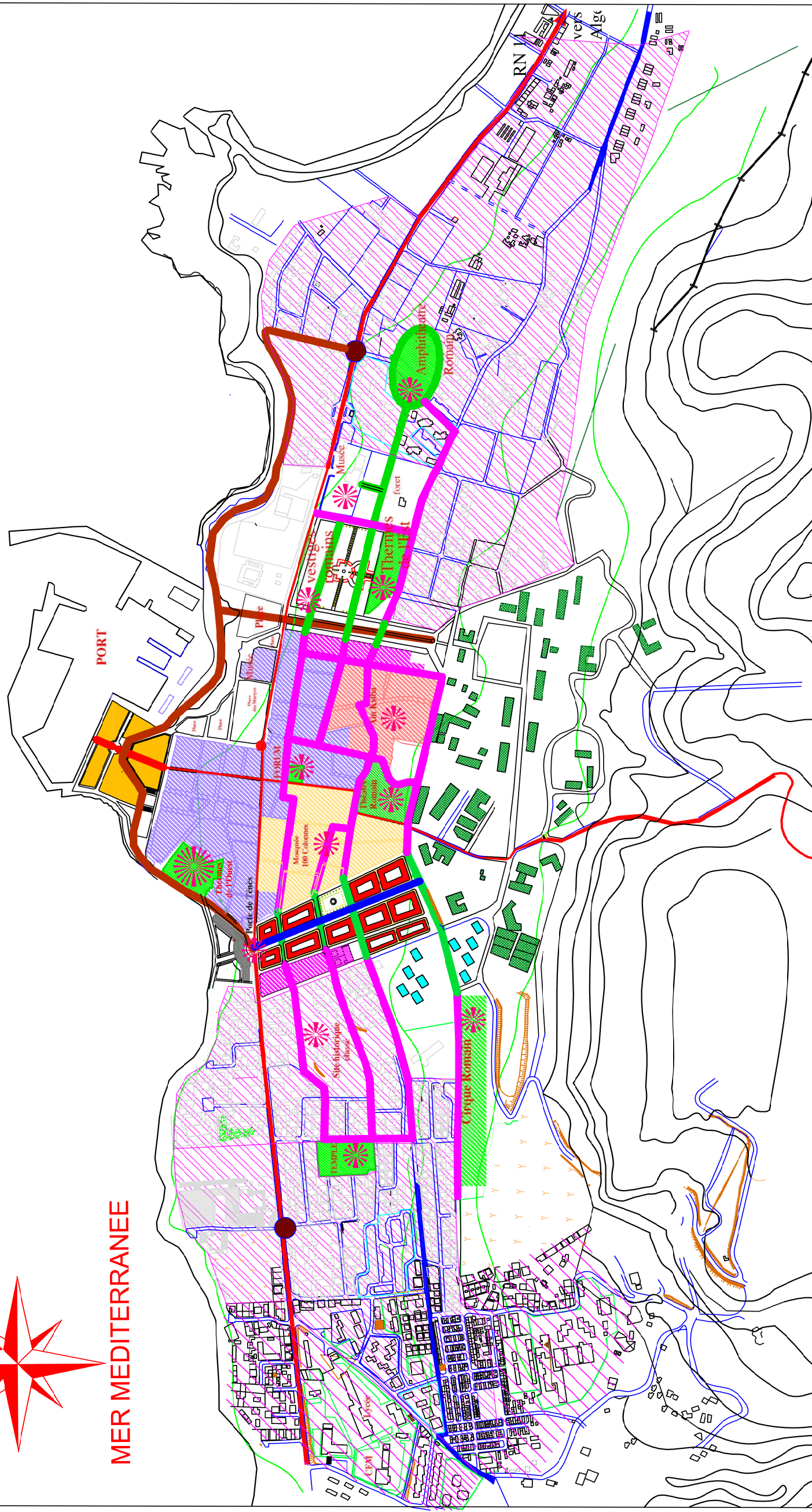


Carte des problématiques A l'échelle du centre historique

VILLE DE CHERCHELL



MER MEDITERRANEE



LEGENDE

- TISSU POST COLONIAL
- TISSU COLONIAL
- TISSU TURQUE
- VISTIGE ROMAINE
- Zone portuaire
- Parcours structurant
- Parcours reliant les sites Archéologiques
- Parcours reliant les sites Archéologiques projetés
- Site Archéologique

1.4. Schéma de structure proposé : (figure 4.5 page 66)

Pour résoudre les différentes problématiques que connaît la ville de Cherchell, on a établi un schéma de structure accompagné de propositions et actions à mener.

La proposition urbaine à l'échelle de la ville :

- Requalification et rénovation de la zone des cités militaires et complexe sportif, par un nouveau projet urbain et architectural qui permet de relier le centre historique à ses extensions, et d'assurer la continuité urbaine, morphologique, et architecturale.
- Renforcer et améliorer la relation entre le tissu ancien et l'extension de la ville par la projection et la continuité des parcours du noyau ancien, et l'aménagement d'une placette.
- Rétablir le contact avec la mer et requalifier la porte de Ténès, lieu de mémoire, par la projection d'un hôtel urbain et balnéaire, ainsi que d'une esplanade, qui représente le point d'aboutissement du parcours ainsi créé à l'occasion du projet.
- Renforcement du circuit initiatique, touristique, en reliant les sites archéologiques du centre historique avec ceux rattrapés par les additions urbaines
- Projection de multiples équipements de dimension urbaine, notamment dans la catégorie culturelle et touristique.

2) Le projet architectural :

Le projet architectural est le fruit de toute une démarche analytique aux échelles du territoire, de la ville et du tissu urbain.

2.1) Présentation de l'aire d'intervention :

Après les lectures réalisées sur la ville, l'on a opté pour une aire d'intervention qui correspond à notre problématique globale et spécifique de relier le centre historique à ses différentes additions dans le sens longitudinal du site, ainsi que dans sa profondeur, dans la résolution de la relation qui le lie à son milieu côtier.

La zone d'intervention se situe à l'ouest du noyau historique, et s'étend entre la caserne militaire et la mer méditerranée en passant par la porte de Ténès actuellement (Beb el gherb).



Figure 4.6 : situation de l'aire d'intervention
Source : fond Google earth traité par l'auteur.

L'environnement immédiat de l'aire du projet:

- Au nord : la porte de Ténès, la mer méditerranée.
- Au sud : la caserne militaire.
- A l'Est : le noyau historique.
- À l'ouest: site historique archéologique classé.

Le site d'intervention occupe une position importante et stratégique, car il se situe entre le centre historique et son extension, il donne aussi, sur la porte de Ténès et la mer.

Dans l'intérêt de mieux orienter notre intervention, un état de fait de la zone a été effectué en considérant le système viaire et les éléments de repère et cela dans un but de cohérence entre la partie existante et le projet.

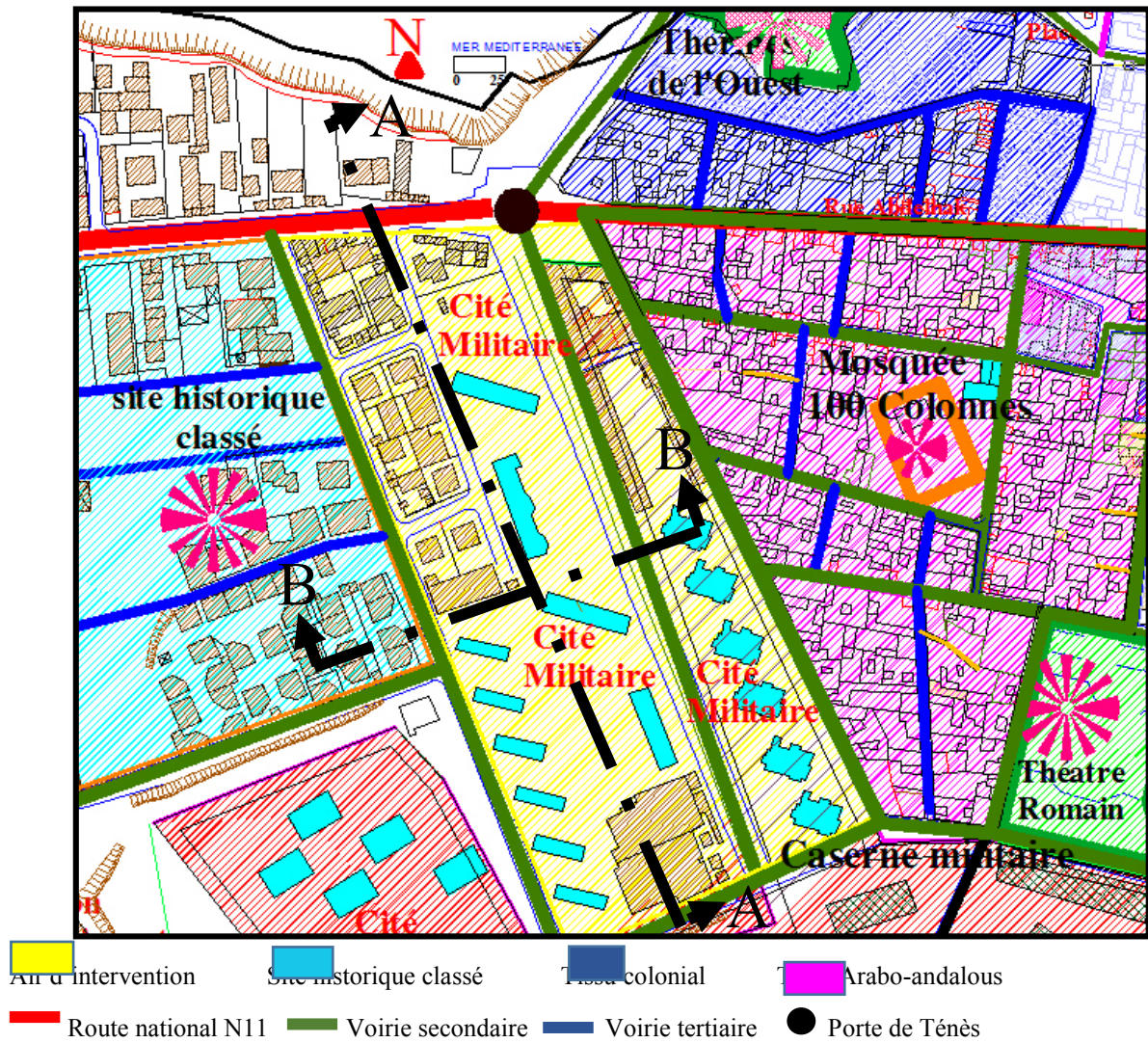
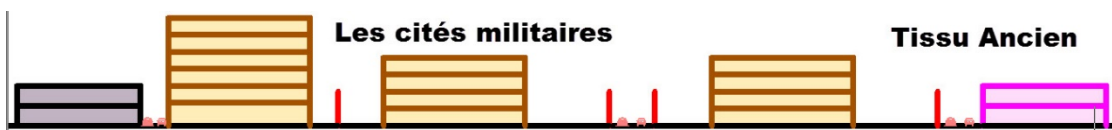


Figure : Etat de fait de l'aire d'intervention.
 Source : font Google earth traité par l'auteur.



Coupe A-A



Coupe B-B

2.2. Problématique /lecture analytique de l'aire d'intervention :

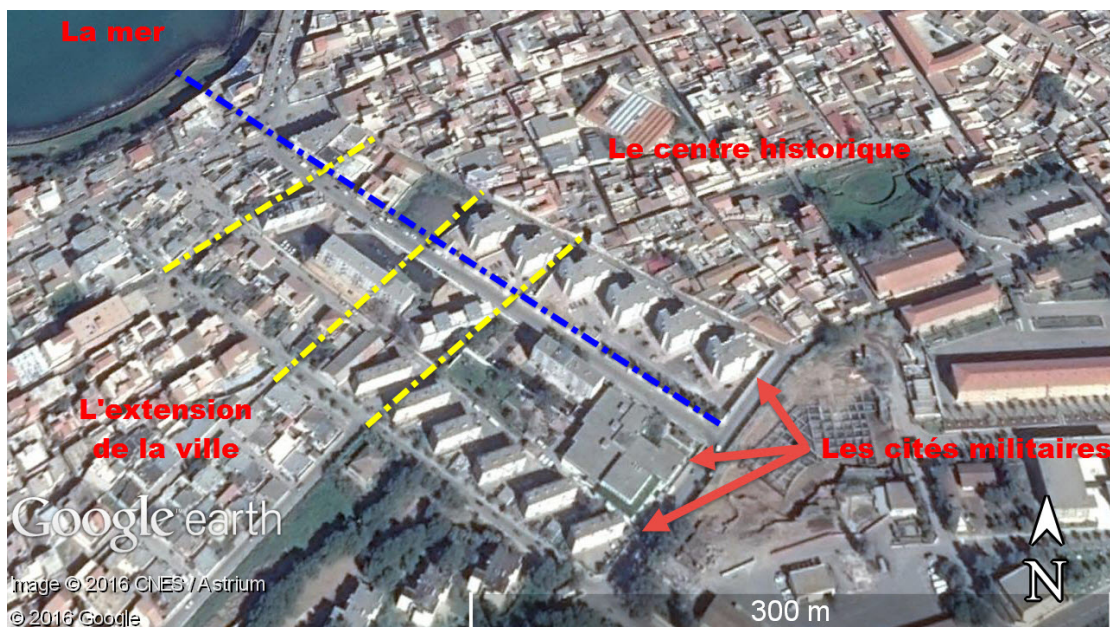
Diagnostic :

Les cartes et les coupes de l'état de fait nous montrent que les cités militaires coupent la continuité des voiries secondaires, et le champ visuel entre le centre historique et le site historique classé, alors que les deux entités ont une grande valeur historique.

Les cités militaires sont ceintes d'une barrière, et restent inaccessibles au public, malgré leur situation centrale, en périphérie du centre historique et touristique.

Les cités militaires sont sur le même axe avec la porte de Ténès qui représente un monument historique, sauf que cette dernière n'est pas marquée.

Le gabarit des cités militaires est de R+3 et R+4. Il dépasse celui du tissu ancien et même celui de tissu historique se situant à l'ouest.



— — — — — Discontinuité des voiries — — — — — Discontinuité ville/mer

Figure : Diagnostic de l'aire d'intervention.
Source : fond Google earth traité par l'auteur.

Conclusion :

Les cités militaires représentent un obstacle et une barrière de croissance entre le centre historique et son extension. D'autre part, ces cités représentent une rupture morphologique et visuelle.

Les cités militaires n'assurent pas la continuité typologique du centre historique et son extension.

2.3. Les actions à mener :

Requalification de l'aire d'intervention par un nouvel aménagement qui permet de relier le centre historique et l'extension, et d'assurer la continuité urbaine, morphologique, et architecturale.

Renforcer et améliorer la relation entre le tissu ancien et l'extension de la ville par la projection et la continuité des parcours, et l'aménagement d'une placette.

Rétablir le contact avec la mer et favoriser la porte de Ténès par Projection d'un équipement d'hébergement et d'une esplanade.

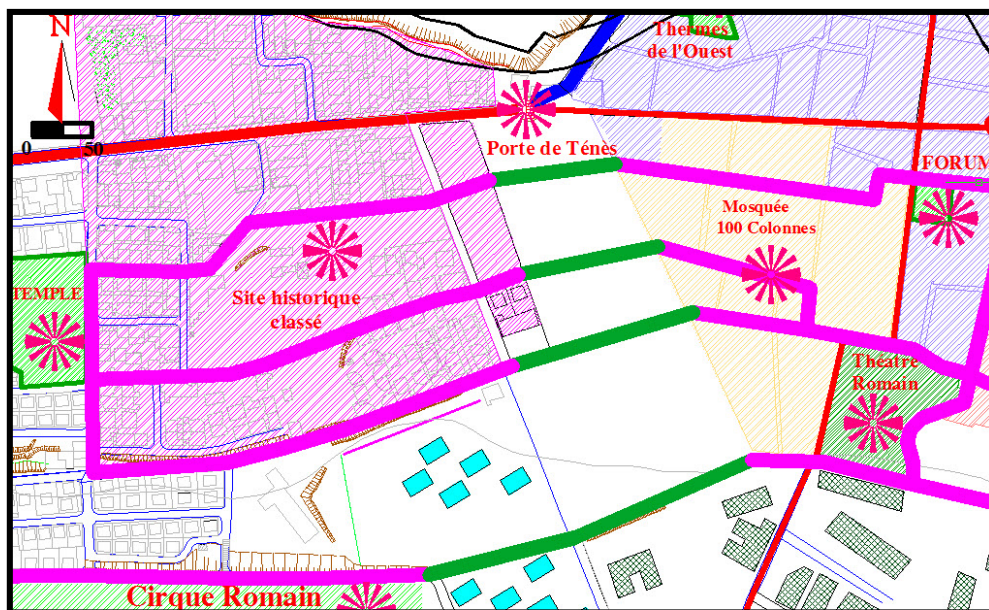
Le renforcement du circuit historique en reliant les sites archéologiques du centre historique avec ceux de l'extension.

La projection de multiples équipements manquants dans la ville surtout pour la catégorie culturelle et touristique.

La genèse du projet :

Le but de notre intervention est d'assurer l'articulation entre le centre historique et son extension. Afin de satisfaire à cet impératif et arriver à un résultat probant, l'intervention a consisté à :

- Assurer la relation entre les sites archéologiques et historiques compris dans le centre historique avec ceux de l'extension par la continuité des parcours existants.

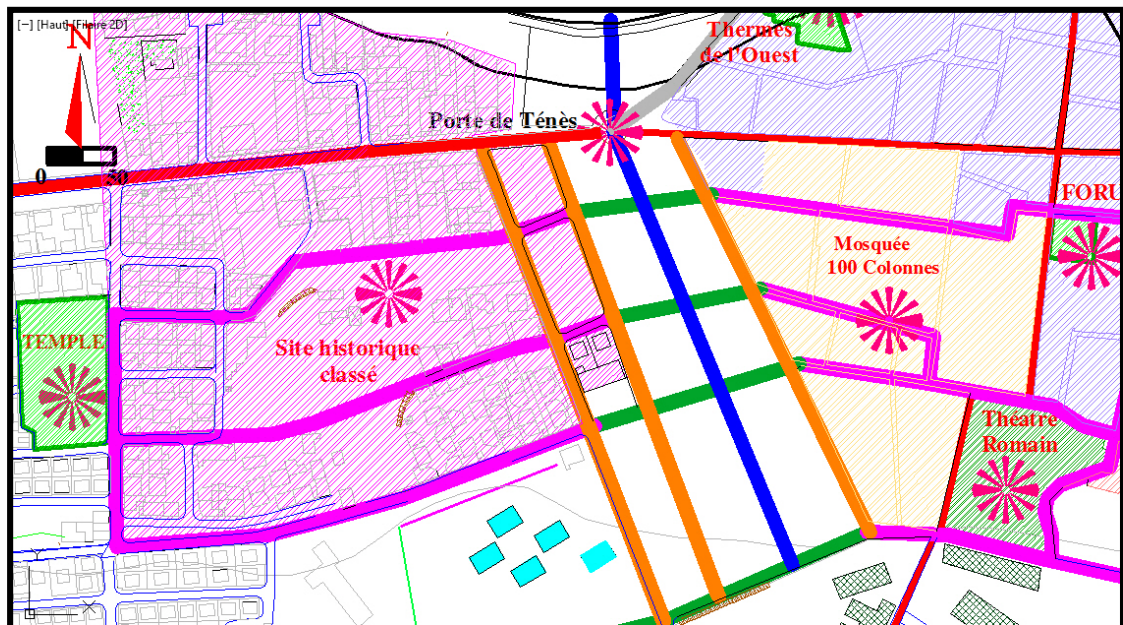


- Parcours structurant de la ville ■ Parcours reliant les sites archéologiques
■ Parcours reliant les sites archéologiques projetés ■ tissu arabo-andalous
■ Tissu colonial ■ Tissu postcolonial

Figure : Genèse du projet étape 01.

Source : PDAU de la ville de Cherchell traité par l'auteur.

- Assurer la relation entre la ville et la mer en revalorisant la porte de Ténès, par la projection d'un parcours (boulevard) qui démarre de la caserne militaire et qui aboutit à la mer.
- Elargissement des trois voies existantes qui mènent de la caserne militaire jusqu'à la route nationale N11



- Parcours reliant le projet avec la porte de Ténès et la mer
- Voiries élargies

Figure : Genèse du projet étape 02.
 Source : PDAU de la ville de Cherchell traité par l'auteur.

- L'intersection des parcours projetés dans le sens longitudinal du site, avec les parcours transversaux requalifiés a généré des îlots de forme régulière.
- Pour une meilleure occupation du site, on a proposé des îlots fermés avec un socle à deux niveaux accessibles au grand public (Magasins commerciaux et équipements) et les niveaux supérieurs sont dédiés aux logements.
- La création d'un espace public qui permet d'assurer la relation entre le centre historique et le projet urbain proposé, et d'autre part pour donner de l'importance au patrimoine du centre historique et assurer une articulation et une couture entre les deux entités
- La projection d'un équipement d'hébergement (hôtel) et d'une esplanade pour assurer la transversalité du projet avec la mer, tout en requalifiant la porte de Ténès.

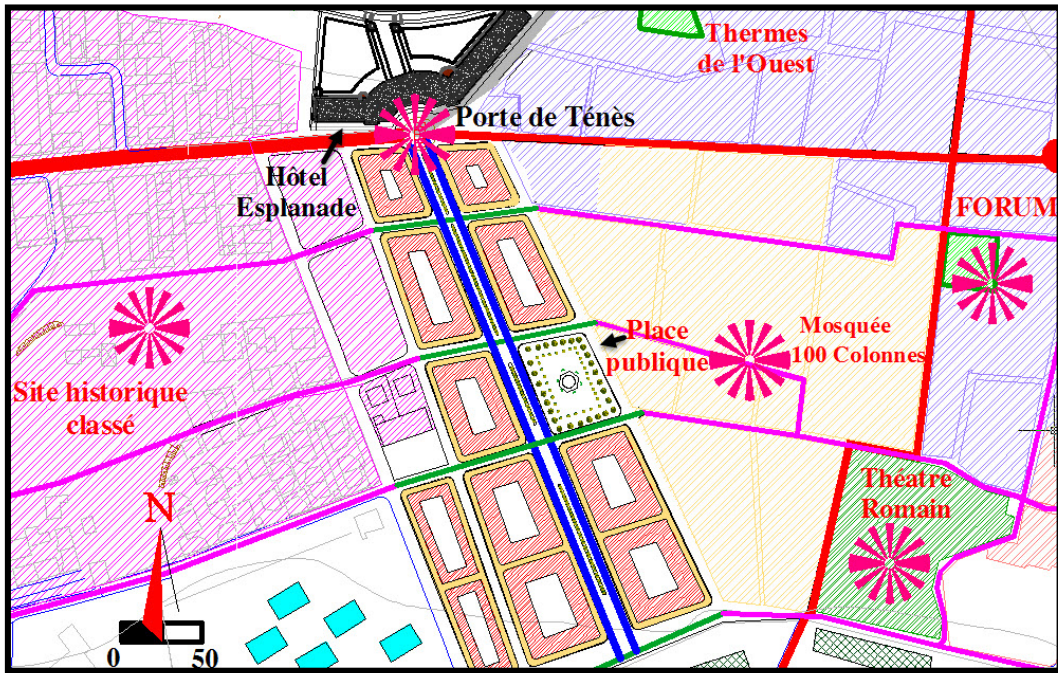
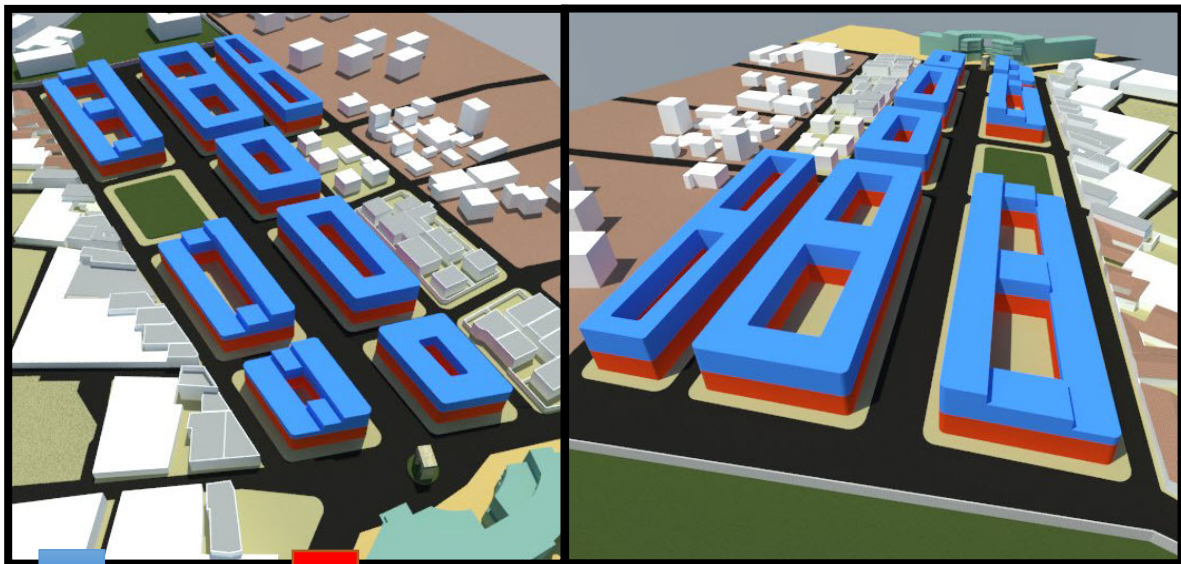


Figure : Genèse du projet étape 03.

Source : PDAU de la ville de Cherchell traité par l'auteur.

- Assurer la continuité morphologique et le champ visuel par un gabarit qui ne dépasse pas R+2 pour les corps de bâtiments qui donnent sur le tissu ancien.



ments

Equipements et commerces

Loge

Figure : Genèse du projet étape 03.

Source :3D Schématique du projet.

2.5. Le plan de masse : figure 4.7

Le programme du projet :

La situation de centralité du projet suggère un programme d'habitat intégré, assurant une mixité fonctionnelle, (logements, bureaux, commerces, équipements culturels, etc.)

Les façades :

Pour intégrer notre projet dans le centre historique et ses extensions, on a choisi le style néoclassique qui se caractérise par :

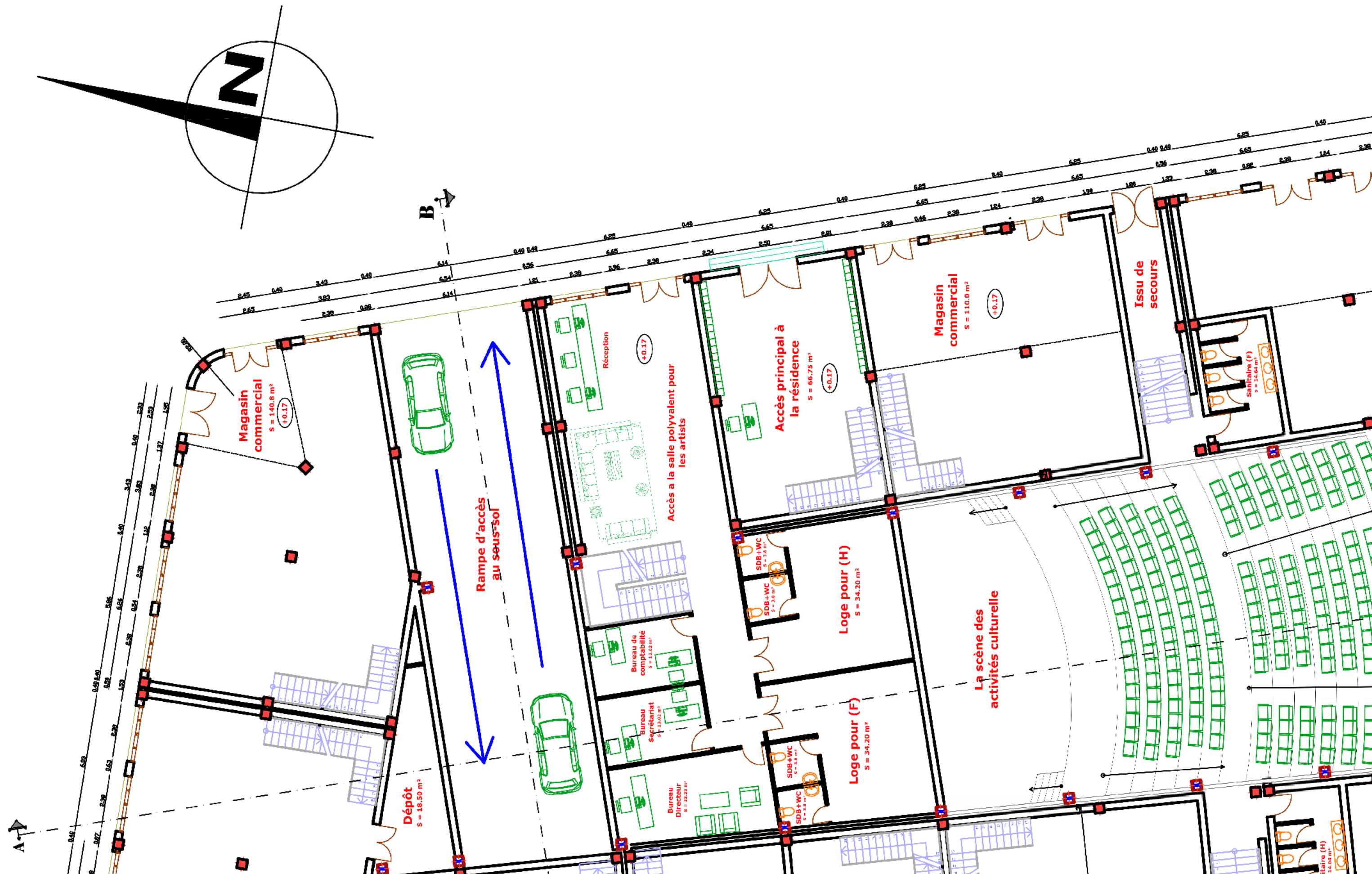
Le style classique:

- La façade composée de : 3 parties soubassement, Corps, Couronnement.
- Les fenêtres sont disposées régulièrement selon une grille.
- Des bandeaux qui marquent la division de la façade.
- En haut la corniche franche.
- Symétrie par rapport à un axe.
- Le soubassement est destiné à des boutiques limitées par une corniche saillant.

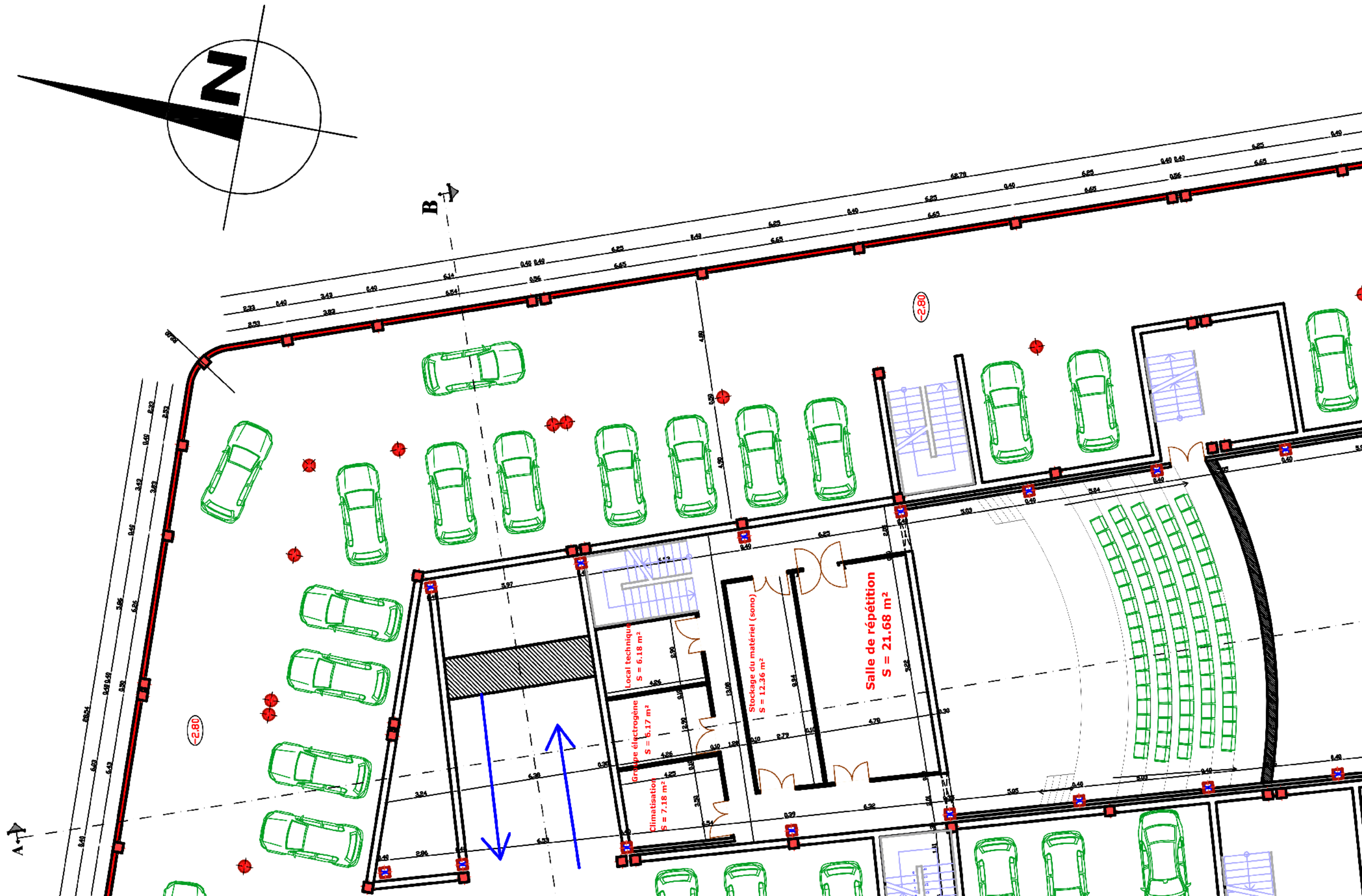
La structure :

La structure dans notre projet est mixte béton armé et charpente métallique, l'utilisation de la charpente est dans le cœur de l'ilot pour profiter de la grande portée pour les équipements tel que la salle polyvalente, par contre l'utilisation de la structure béton armé (poteaux-poutres) est dans la partie des magasins commerciaux et les logements aux niveaux supérieures.

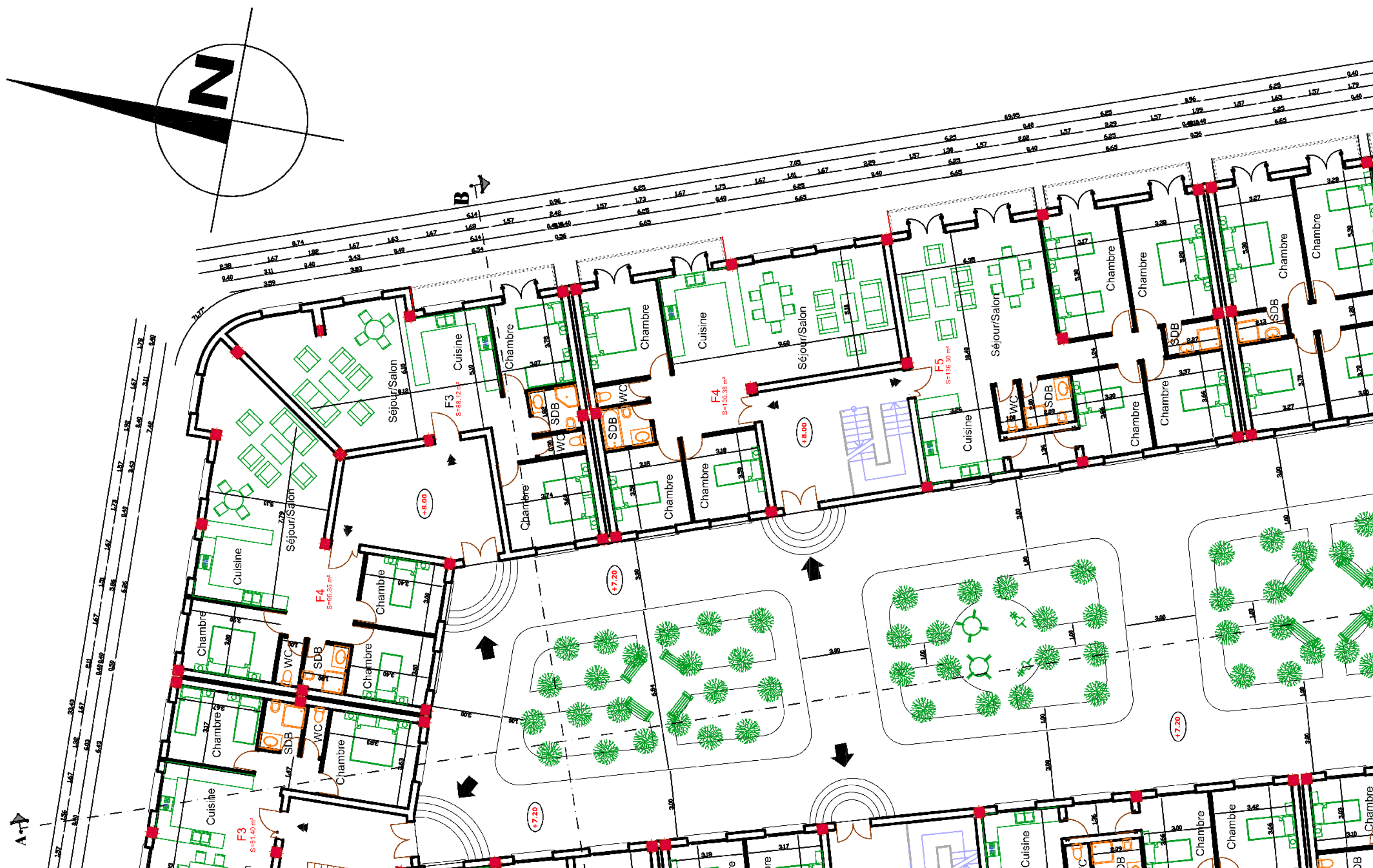




CHAPITRE 4

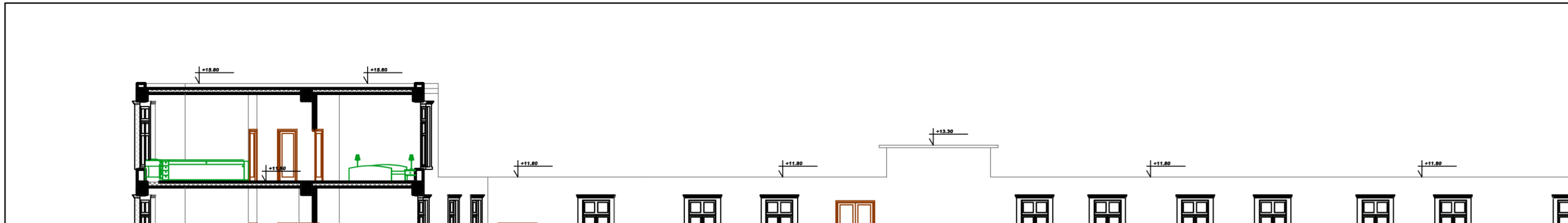
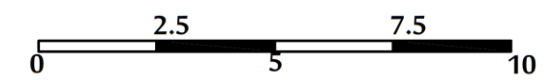


CHAPITRE 4

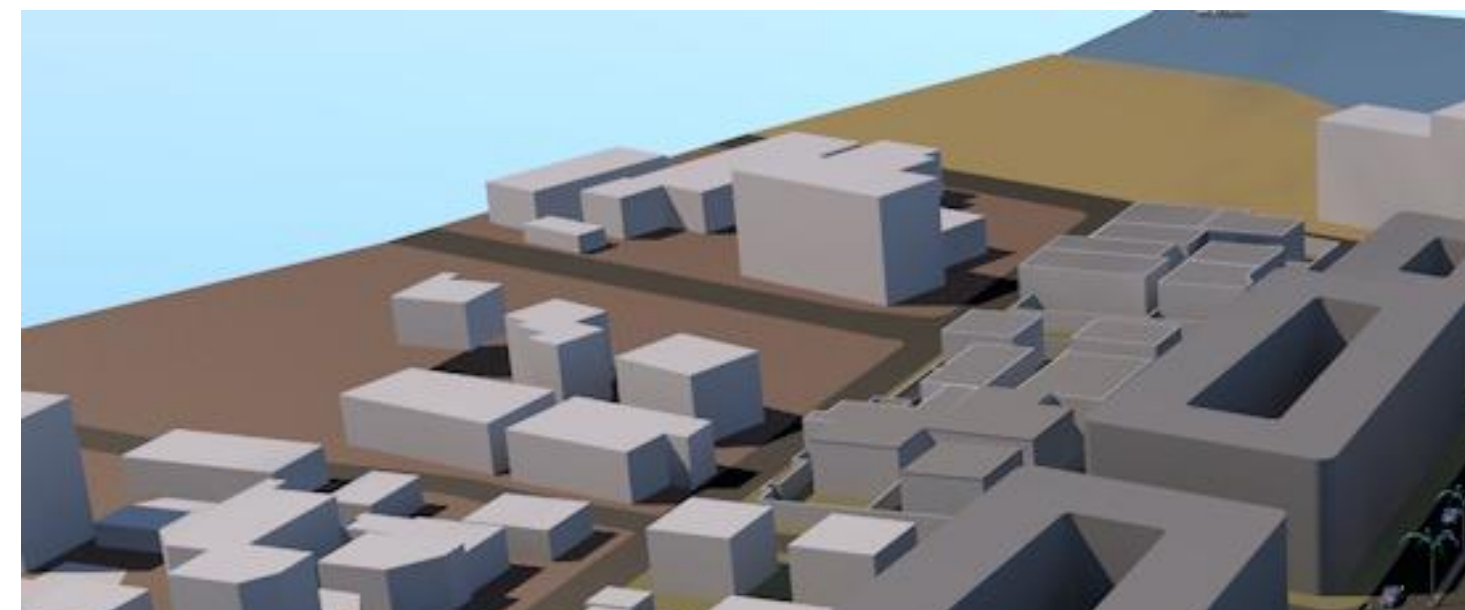




Façade Principale.



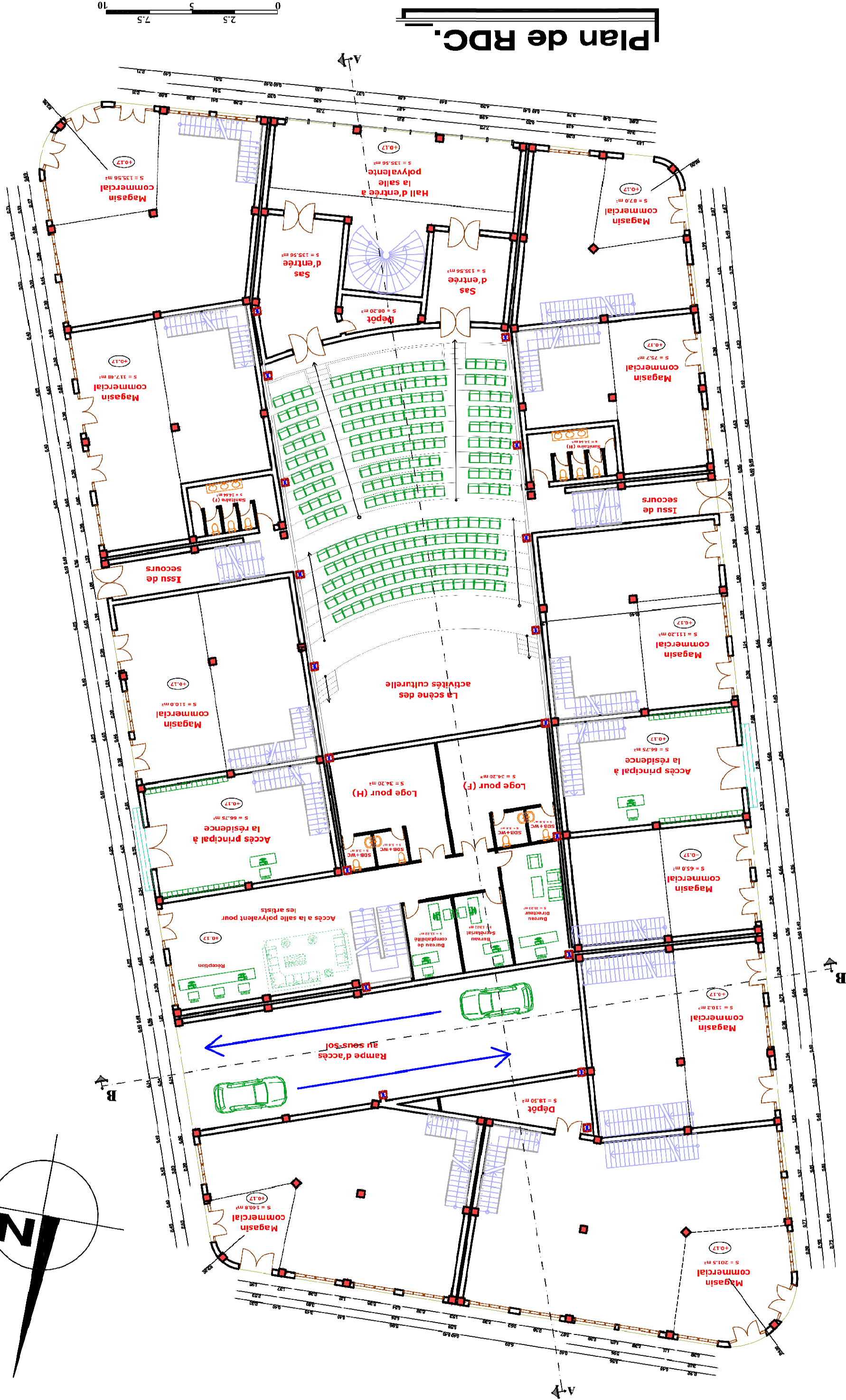
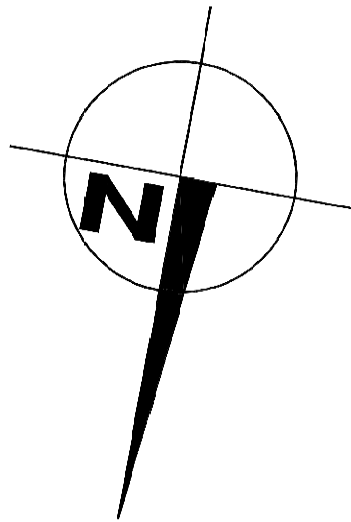
CHAPITRE 4



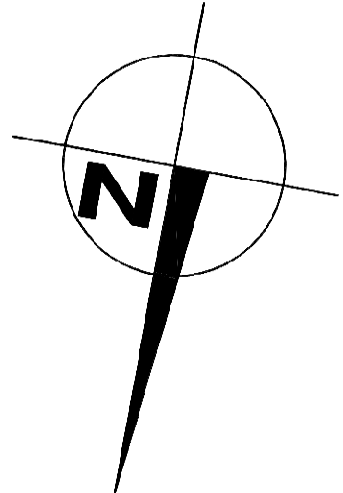


Plan De Masse.



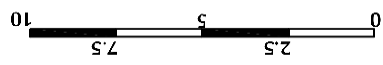


Plan de RDC.

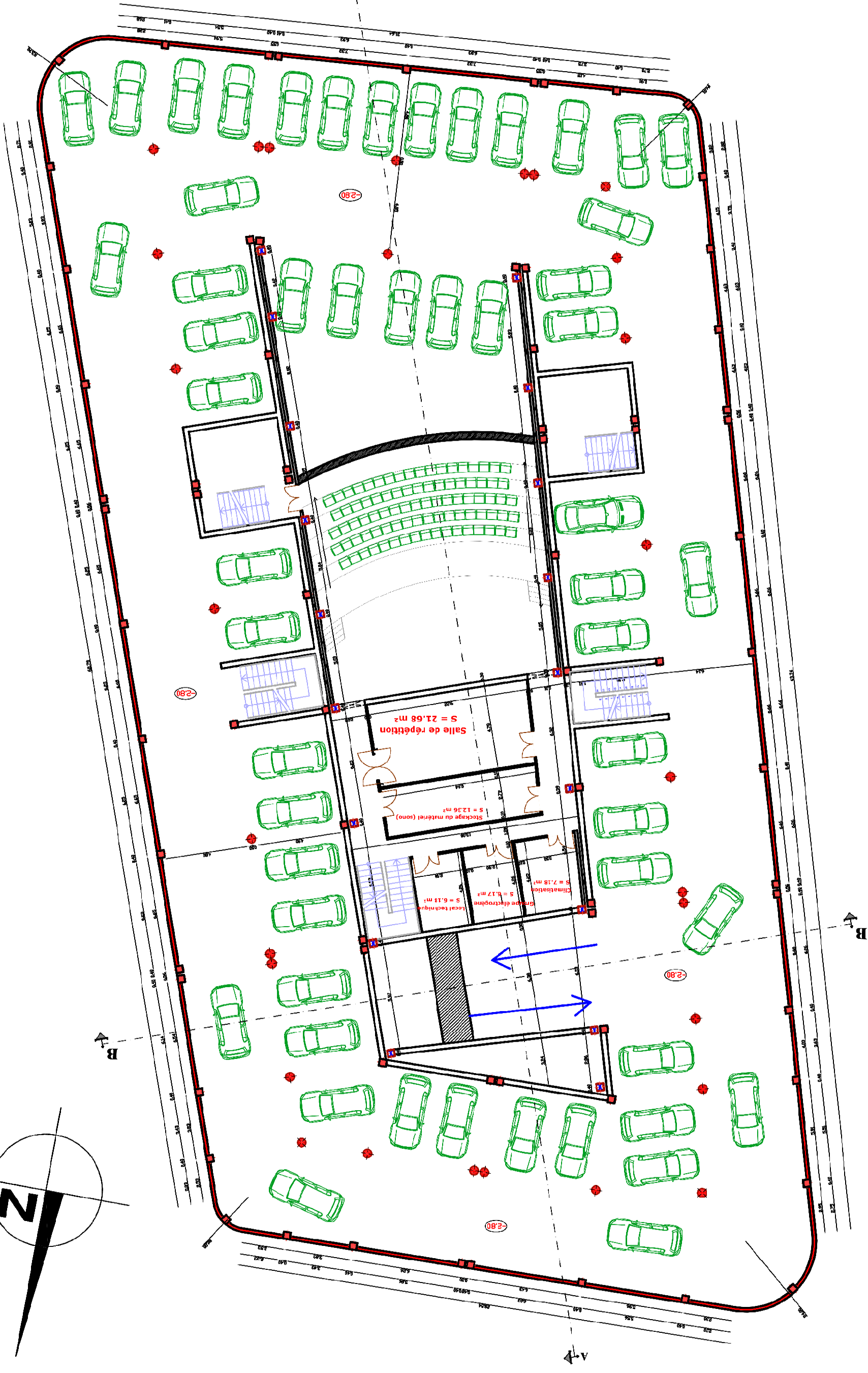


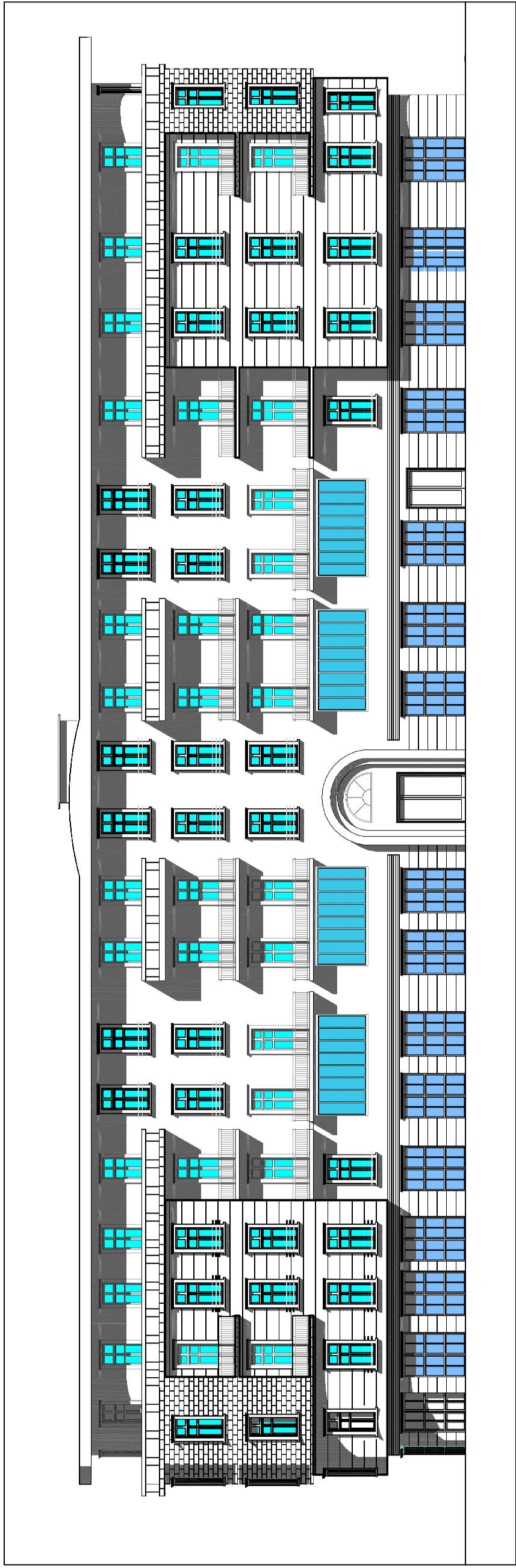
B

A

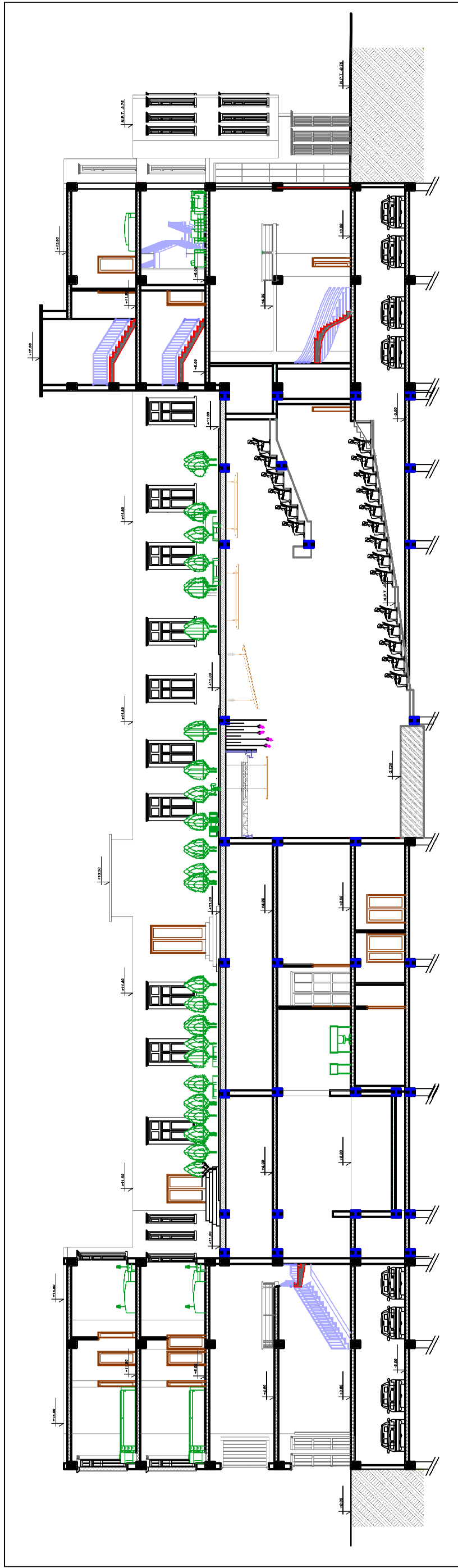


Plan de Sou-sol.

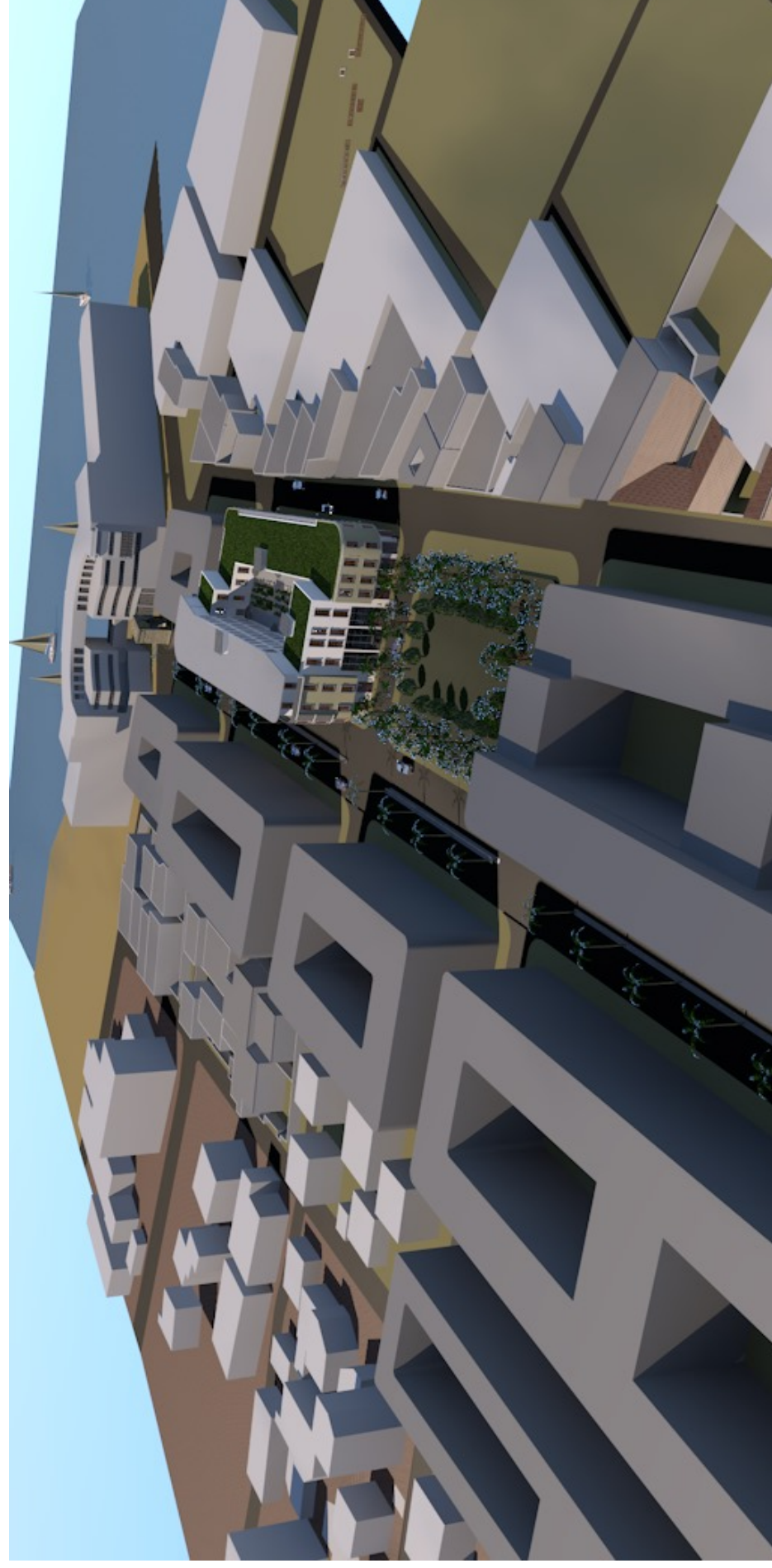




Façade Principale.



Coupe AA.



Bibliographie :

- Les ouvrages :

- Aurore JORIS, ODIT France, Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance, 2008.
- COLLIN M. Ville portuaire, acteur du développement durable. (Ed.) L'Harmattan (Collection Maritimes), Paris, 2003.
- Gianfranco CANIGGIA et Gian Luigi MAFEI, Composition architecturale et typologie du bâti, Lecture du bâti de base, tard. Pierre LAROCHELLE, ville recherche diffusion, Paris, 2000.
- Hoyle, B.S. « *Development dynamics at the port-city interface* », Ed ; Revitalising the waterfront : Institutional Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London, 1988.
- MALFROY, Sylvain et CANIGGIA. L'approche morphologique de la ville et du territoire, Reprint de la ETH-Z, Zurich, 1986.
- Michèle Collin, *Villes et ports XVIIIè-XXè siècles*, Ed L'Harmattan, Paris, 1994.
- P. Gras, Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, Tallandier, 2010.
- R. Brunet. « Villes moyennes : point de vue de géographe ». les villes moyennes, espace, société, 1997.

Les revues :

- Colette Renard-Grandmontagne, Réhabilitation et reconversion des espaces industriels et urbains dégradés, in Revue Géographique de l'Est, vol. 46 / 3-4 | 2006.
- Ricaud-Dussarget Jean-Luc. La reconversion des arsenaux en Grande-Bretagne. Les expériences de Chatham, Portsmouth et Plymouth. In : Norois. N°184, 1999-4. Pp. 605-61.
- Simon Edelbutte, Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, in *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48 / 1-2 | 2008.

Mémoires et thèses :

- Mémoire de magister, La stratification comme valeur de la ville, Présenté par Mr. Chennaoui Youcef, encadré par Attilio Petruccieli, soutenu juillet 1993
- Mémoire de magister, présenté par Mr AOUISSI Khalil Bachir, encadré par Mr. BAOUNI Tahar, Soutenu le 12 décembre 2013.
- Mémoire « réhabilitation urbaine dans le tissu colonial à Cherchell » présenté par Mr BENDRIS. A.E.K, encadré par Mme HAJIK, Mr DJERMOUNE N, Mlle YOUCEF.L, Mlle KHETTAB. S Mr TAHARI. H, Soutenu l'année 2004/2005.