

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET

DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE BLIDA -1-

Institut d'Architecture et d'Urbanisme



MEMOIRE DE MASTER II

Spécialité : Architecture et Habitat

AIN BENIAN : recomposition et ouverture maritime

Projet : conception d'un condominium

Présenté par :

BELGUET Houssam

BOUCHERIT Mohamed

Encadré par :

M .BEN KARA Omar

Assisté par :

M .ZOUGARI Zakaria

M^{elle} BENCHABANE Leila

Septembre 2015

RESUME

La politique d'aménagement menée dans la ville d'Ain Benian a entraîné entre autre la dégradation du centre-ville véritable vitrine de la ville, la rupture entre la ville et la mer. L'essor touristique a lui aussi été mis en hypothèque par une détérioration du potentiel touristique et l'émergence d'un risque majeur accrue ainsi que les méfaits d'une pollution qui ont porté une atteinte grave à l'environnement compromettent la durabilité de la ville.

L'orientation du travail s'est effectuée à la base de l'introduction de la notion du « Waterfronts » et la relation « ville-mer » comme concepts, modèles et instruments de recomposition des villes côtières.

Les mutations spatiales du territoire historique du Sahel, et plus spécialement celles du village de Ain Benian (premier centre agricole colonial important du littoral) se situent dans les années 90, dans le cadre de la politique de production de masse du logement social. La réflexion urbanistique actuelle et les politiques de développement des centres urbains en Algérie s'intéressent au thème de la réorganisation et de l'intégration des petites villes côtières du Sahel d'Alger, comme nouvelles polarités à promouvoir dans le processus de métropolisation du Grand Alger (l'aménagement de la baie d'Alger 2009-2029).

Tout en s'inspirant de ces expériences en cours ; certes mais aux résultats déjà perceptibles et rassurantes le plus souvent et du courant de pensée novateur en matière d'aménagement et de gouvernance urbaine ; nous avons essayé de proposer un processus avec multiples axes d'intervention. Une démarche qui sera appropriée à la spécificité de Ain Benian, à ses fragilités et potentialités et en apportant dans la mesure du possible des réponses plausibles sans prétendre toutefois donner la résolution miracle aux problèmes ou établir un modèle.

Dans le cas de notre projet, l'expérimentation que nous avons faite est très particulière; un programme de taille importante mises à part ses exigences fonctionnelles et techniques et un contexte qui réclame une prise en charge.

Quant au thème du projet, celui-là était novateur et présentait de nouveaux enjeux pour le développement de l'habitat en zone littorale.

Bien que l'Algérie soit encore un pays tiers-mondiste, cela ne l'empêche pas de rattraper un niveau technologique, on peut quand même engendrer une architecture propre à nous en essayant de créer un équipement viable, viable et économique.

Mots clés : Waterfronts / façade maritime, Ville-mer, processus de littoralisation, habitat côtier, Condominium.

ملخص

إن سياسة التهيئة و التعمير التي انتهجتها مدينة عين البنيان في السنوات الأخيرة قد تسببت في مشاكل عديدة من بينها تدهور البنايات بوسط المدينة، الفجوة الكبيرة بين المدينة و البحر . المستقبل السياحي للمدينة هو الآخر يعاني من جراء المساس بالإمكانات الطبيعية و الثقافية للمدينة و تزايد المخاطر الصناعية و التلوث الذين يؤثران سلبا على المحيط.

هذا العمل مبني على تقديم فكرة " الواجهات البحرية " و العلاقة " بحر – مدينة " كمفهوم، نموذج و وسيلة لاعادة بناء المدن الساحلية.

تطور الساحل عبر التاريخ و بالخصوص قرية عين البنيان (أول مركز زراعي الاستعماري كبير من الساحل) حدث خلال التسعينات في اطار الإنتاج الضخم للسكن الاجتماعي.

التوجه الحضري الحالي و سياسات التطور في المراكز الحضرية في الجزائر مهتمة بموضوع إعادة تنظيم ودمج المدن الساحلية الصغيرة في الساحل الجزائري ، على أنها أقطاب جديدة للمضي قدما في اطار سيرورة مشروع تطوير خليج الجزائر العاصمة 2009-2029.

مستلهمين من التجارب الحالية ، . ولكن من المؤكد أن هنالك نتائج ملموسة بالفعل ومعظمها مطمئنة و مبتكرة الفكر من حيث التنمية والإدارة الحضرية.

حاولنا أن نقترح عملية من محاور متعددة. فهذا النهج يكون مناسباً لخصوصية مدينة عين البنيان، نقاط ضعفها وإمكانياتها و جلب إجابات معقولة و ممكنة مع اعطاء حلول و فرضيات مناسبة.

أما بالنسبة لموضوع المشروع ، فهو مبتكر و يطرح تحديات جديدة لتنمية قطاع الإسكان في المناطق الساحلية. على الرغم من أن الجزائر لا تزال بلد من بلدان العالم الثالث فهذا لا يمنعها من اللحاق بالركب التكنولوجي، ولا يزال بوسعنا خلق بنية نظيفة و محاولة إنشاء معدات ملائمة للعيش وقابلة للحياة الاقتصادية.

كلمات البحث: الواجهات المائية / الساحل، مدينة- بحر، عملية التنمية الساحلية، البيئة الساحلية، عمارات.

REMERCIEMENT

Suite à la clôture de notre cursus universitaire, et à la présentation de notre mémoire ; nous tenons à remercier :

En premier lieu ALLAH LE TOUT PUISSANT, de nous avoir donné la volonté et le courage afin d'arriver à la finalité de ce modeste travail.

Nos parents qui nous ont beaucoup soutenus pendant toute notre formation, et qui continueront à nous aider dans tous les projets de l'avenir.

Par ailleurs nous souhaiterons manifester notre reconnaissance particulièrement à notre promoteur Mr BENKARA.O pour tout le savoir qu'il nous a apporté ainsi que pour nous avoir encadré et dirigé au cours de notre projet de fin d'études,

Nous tenons aussi à remercier nos assistants Mr ZOUGARIZ et M^{elle} BENCHABANE .L Pour leur disponibilité, leurs conseils, leurs suggestions et leurs encadrement qui nous ont été d'un grand apport.

Plus généralement tout le personnel enseignant du département d'architecture de l'université BLIDA – 1 - qui ont participé à notre formation en particulier Mr AIT SAADI, ainsi qu'à tous les étudiants qui nous ont aidés de près ou de loin.

Notre gratitude va aussi à tous les enseignants de nos années précédentes.

MERCI A TOUS

CONCLUSION GENERALE :

Sans prétendre apporter la solution à un éventuel retour des têtes et des esprits vers la mer; (se sera en contradiction d'ailleurs avec le principe du projet urbain);

nous avons essayé à travers ce travail; de définir des pistes, et des axes de mise en valeur d'un site, d'un environnement, d'un centre et d'un littoral, pour concilier les habitants avec leur ville, et concilier l'ensemble avec la mer; dans le cadre du mouvement mondial d'ouverture des villes littorales sur la mer.

L'eau sera dans les années à venir le nerf d'un bon nombre de conflit, pour la survie et le développement. Un développement économique et social bien évidemment pour le cas de la ville de Skikda. avec l'eau ; la ville doit inventer une nouvelle économie basée sur le tourisme, le loisir et la plaisance

Cette recherche thématique que nous avons entreprise sur le rapport «ville – Mer » ou la notion de « Water fronts » comme concepts, modèles et instruments de recomposition des villes côtières est un thème relativement nouveau. Jusqu'aux années 1980, traiter de la ville portuaire consistait le plus souvent pour les chercheurs et les décideurs à formuler des approches sectorielles avec une nette distinction entre les territoires qui la composent : espace urbain, espace portuaire et industriel associé. L'émergence de la notion des water front urbain a été circonscrite dans ces cycles de transformation historique de ces différents d'usage (pêche, défense, commerce et industrie, transport, loisir et récréation)

A travers l'analyse de l'état des lieux nous avons mis à nu: les défaillances, les inconvénients et les fragilités du site, des rapports tendus entre les composantes de notre aire d'étude (entre le littoral et l'industrie, entre le centre-ville et la mer et entre une réalité urbaine et une politique d'aménagement en total déphasage), ainsi que la difficile cohabitation entre des espaces et des acteurs.

Face à l'interrogation majeure, comment ouvrir la ville sur la mer, qui sous-entend: une réconciliation, une harmonisation ou du moins une homogénéisation et une cohabitation sereine entre les différents espaces du littoral, nous avons opter pour la démarche de projet urbain. Un processus qui s'impose partout comme étant la meilleure démarche pour aller vers des objectifs stratégiques

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

CHAPITRE I :

Figure 1.01	Situation de la ville de AIN BENIAN	04
Figure 1.02	Coupe topographique.....	04
Figure 1.03	Le grand projet urbain.....	05
Figure 1.04	L'éco-métropolisation d'Alger.....	05
Figure 1.05	Plan d'aménagement : projet structurant	06
	(AIN BENIAN)	
Figure 1.06	Dégradation urbanistique	07
Figure 1.07	Absence d'espace d'aboutissement	07
Figure 1.08	Blocage des ouvertures maritimes	08
Figure 1.09	Absence d'espace d'aboutissement	08

CHAPITRE II :

Figure 2.01	Perspective sur le projet de casa marina.....	18
Figure 2.02	Situation du projet de casa marina.	18
Figure 2.03	Programme	18
Figure 2.04	Concept piéton	19
Figure 2.05	Les commerces	19
Figure 2.06	Intégration dans la ville	19
Figure 2.07	L'ovalisation des activités	19
Figure 2.08	Situation du projet de l'hôtel 5 étoile	20
Figure 2.09	Perspective	20
Figure 2.10	Perspective	20
Figure 2.11	Perspective	20
Figure 2.12	Situation du projet tour d'affaire	21
Figure 2.13	Perspective du projet tour d'affaire	21
Figure 2.14	Programme du projet tour d'affaire	21
Figure 2.15	Perspective du projet tour d'affaire	22
Figure 2.16	Vue sur le projet d'Alger 2010 2029	22
Figure 2.17	Perspective du projet d'Alger 2010 2029	22
Figure 2.18	Vue sur la place des martyrs	22

Figure 2.19	Vue sur l'hôtel Sheraton	.....23
Figure 2.20	Vue sur Oued el Harrach	.....23
Figure 2.21	Vue sur la rue Tripoli	.....23
Figure 2.22	Vue sur la grande promenade	.....23
Figure 2.23	Vue sur la grande promenade	.....24
Figure 2.24	Plan de Singapour	.....24
Figure 2.25	Marina Bay hôtel	.....24
Figure 2.26	Vue 3D du projet EMIRAL	.....25
Figure 2.27	Vue 3D du projet EMIRAL	.....25
Figure 2.28	Aménagement proposés à Sidi Fredj	.....25

CHAPITRE III :

Figure 3.01	Situation du projet	.....27
Figure 3.02	Vue sur l'ensemble d'habitation de l'OPGI	.....27
Figure 3.03	Coupe schématique du terrain	.....27
Figure 3.04	Détermination de la période estivale	.....28
Figure 3.05	L'ensoleillement et le vent dominant	.....28
Figure 3.06	Schéma de synthèse	.....28
Figure 3.07	Vue sur Guyotville	.....29
Figure 3.08	Site d'implantation	.....29
Figure 3.09	Deux dolmens au milieu des villages	.....29
Figure 3.10	Période Romaine	.....30
Figure 3.11	Création du village	.....30
Figure 3.12	Création du village	.....30
Figure 3.13	Formation village	.....31
Figure 3.14	Formation village	.....31
Figure 3.15	Vue sur l'entrée du village en 1902	.....31
Figure 3.16	Vue sur la place en 1908	.....32
Figure 3.17	Développement urbain	.....32
Figure 3.18	Occupation du rivage côtère	.....32
Figure 3.19	Vue sur le casino en 1920	.....33
Figure 3.20	Vue sur la place le 25-08-1920	.....33
Figure 3.21	Formation de l'espace périphérique	.....33

Figure 3.22	Vue sur l'église en 1960	.....34
Figure 3.23	Vue générale de la ville de Guyotville à partir de la mer	.....34
Figure 3.24	Plan de Constantine habitat collectif à Guyotville	.....34
Figure 3.25	Période postcolonial	.....35
Figure 3.26	Vue générale de la ville après 1962	.....35
Figure 3.27	Vue générale de la ville en 2005	.....35
Figure 3.28	Schéma de structure fonctionnel	.....36
Figure 3.29	Plan historico-morphologique	.....37
Figure 3.30	PDAU d'Ain Benian 1994	.....37
Figure 3.31	CNERU 2008	.....38
Figure 3.32	Proposition de la DUCH en 2010	.....38
Figure 3.33	Proposition de PDAU en 2011	.....39
Figure 3.34	Situation de l'aire d'étude	.....40
Figure 3.35	Délimitation de l'aire d'étude	.....40
Figure 3.36	Carte du flux	.....41
Figure 3.37	Système de circulation	.....42
Figure 3.38	Espaces centraux	.....43
Figure 3.39	Carte de zoning	.....46
Figure 3.40	Axe structurant	.....51
Figure 3.41	Axe structurant	.....51
Figure 3.42	Axe structurant	.....51
Figure 3.43	Schéma d'implantation du projet	.....52
Figure 3.44	Schéma d'implantation du projet	.....52
Figure 3.45	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.46	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.47	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.48	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.49	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.50	Esquisse du projet	.....53
Figure 3.51	Trame du centre-ville	.....54
Figure 3.52	Trame urbain	.....54
Figure 3.53	Trame urbain	.....54

Figure 3.54	Les étapes	.....56
Tableau 3.01	Programme générale	.....60
Tableau 3.02	Programme des logements	.....62
Tableau 3.03	Surfaces des logements en Algérie	.....62
Figure 3.55	Affectation de programme	.....63
Figure 3.56	Système de circulation	.....65
Figure 3.57	Vue sur le projet	.....66
Figure 3.58	Vue sur le projet	.....66
Figure 3.59	Le dynamisme	.....66
Figure 3.60	La modénature	.....66
Figure 3.61	Le fusion	.....67
Figure 3.62	La chromatique	.....67
Figure 3.63	La transparence	.....67
Figure 3.64	La structure	.....68
Figure 3.65	Les joints	.....69
Figure 3.66	Les contreventements	.....69
Figure 3.67	Les contreventements	.....69
Figure 3.68	HQE	.....70
Figure 3.69	Développement durable	.....70
Figure 3.70	Panneaux photovoltaïques	.....70
Figure 3.71	Les éoliennes	.....70
Figure 3.72	Gestion de l'eau pluviale	.....71
Figure 3.73	Gestion de déchet	.....71
Figure 3.74	Gestion de déchet	.....71

SOMMAIRE

RESUME

REMERCIEMENTS

SOMMAIRE

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

I. CHAPITRE INTRODUCTIF

I.1 INTRODUCTION.....	01
I.1.1 Introduction à la thématique générale du master.....	01
I.1.2 Introduction au thème spécifique.....	02
I.2 PRESENTATION DU CAS D'ETUDE.....	04
I.3 PROBLEMATIQUE.....	05
I.3.1 Problématique générale.....	05
I.3.1.a. problématique général au niveau métropolitaine.....	05
I.3.1.b. problématique général au niveau de la ville.....	06
I.3.2 Problématique spécifique.....	07
I.4 PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIUE	08
I.4.1 Etude de la ville.....	08
I.4.2 Problématique.....	09
I.4.3 Recherche thématique.....	09
I.4.4 Présentation du projet.....	09
I.5 PRESENTATION DE CONTENU DE CHAQUE CHAPITRE	11

II. CHAPITRE II : ETAT DE L'ART

II.1 INTRODUCTION.....	12
II.2 LA RELATION ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LA MER.....	12
II.3 LE CONCEPT DU LITTORAL.....	13
II.3.1 Le littoral, un espace attractif.....	14
II.3.2 L'espace littoral est un espace commandé.....	14
II.3.3 L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé.....	14
II.3.4 L'espace littoral est convoité.....	15

II.4 L'AMENAGEMENT DE LA FAÇADE MARITIME	15
II.5 LA REOUVERTURE DE LA FAÇADE MARITIME AUX CITOYENS...	16
II.6 DEFINITION D'UN CONDOMINIUM.....	17
II.7 ETUDE D'EXEMPLES.....	18
II.7.1 Projet de Casablanca marina.....	18
II.7.2 Projet de la Baie d'Alger.....	22
II.7.3 Projet de Marina Bay et l'aménagement du front de mer à Singapour.....	24
II.7.4 projet condominium Sidi Fredj (Emiral).....	25
II.7.5 Conclusion.....	26
III. <u>CHAPITRE III : CAS D'ETUDE</u>	
III.1. PRESENTATION DE SITE :.....	27
III.1.1. Situation et limite	27
III.1.2. Morphologie	27
III.2. Analyse diachronique.....	29
III.2.1 Site d'implantation.....	29
III.2.2 Période romaine.	30
III.2.3 Période ottoman.....	30
III.2.4 Période coloniale.....	30
III.2.5 Période postcoloniale.....	34
III.3. Analyse synchronique	36
III.3.1 Analyse morphologique de l'aire de référence.....	36
III.3.2 Analyse fonctionnelle de l'aire de référence.....	37
III.4. Analyse de l'aire d'étude	38
III.5. Principes de compositions urbaines.....	49
III.5.1. Principes de compositions urbaines à l'échelle de la ville	49
III.5.2. Principes de compositions urbaines à l'échelle de l'aire de référence.....	51

III.6. Genèse de la forme :.....	56
III.6.1 Principes du tracé	56
III.6.2 Les Etapes	57
III.7. PRINCIPES D'ORGANISATION FONCTIONNELLES :.....	58
III.7.1. Programme	59
III.7.2. Typologie de logement en Algérie	62
III.7.3. Affectation Programme.....	63
III.8. Système distributif :.....	64
III.9. L'expression de projet.....	66
III.9.1. Lecture des façades	66
III.9.2. Logique structurelle	68
III.9.3. La durabilité.....	69
CONCLUSION GENERALE	72
REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE.	
ANNEXES.	

PRESENTATION DU MASTER ARCHITECTURE ET HABITAT :

Architecture et habitat est une option qui s'intéresse à la production architecturale et urbanistique en matière d'habitat avec toutes ces particularités, ses réglementations et ses propres caractéristiques qui s'impliquent dans toutes les situations existantes d'où ressort le rapport site projet comme critère capital de la réalisation des projets qui diffèrent selon leur typologie de l'individuel, semi collectif, collectif et d'autres formes qui s'incluent dans notre champ d'étude.

Notre choix pour ce master est basé essentiellement sur les particularités et la complexité de l'habitat et aussi par rapport à ses problèmes majeurs dans le monde entier et particulièrement en Algérie dont on peut citer: la production mal pensée de l'habitat qui répondent juste aux demandes d'urgences et qui présentent peu de considération aux standards de base de la qualité du cadre de vie, et à ce propos on peut citer le problème du manque des espaces d'accompagnement qui suivent en principes tout projet d'habitat à savoir (les équipements de proximité, les espaces verts et les lieux de divertissements).

I.1. INTRODUCTION :

Depuis quelques années, il y a comme un regain d'intérêt pour les villes côtières à la fois chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens, intérêt qui a une remise en question d'une conception classique et figée de la ville côtière¹.

La nécessité de décoder les raisons, les conséquences des différentes mutations que connaît la ville côtière, semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique ; la question n'est pas résolue et la ville côtière continue d'interroger les chercheurs de toutes disciplines, puisque les mécanismes de son développement sont très complexes.

Le renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme de ces villes côtières. Cet urbanisme de valorisation se traduit à travers la notion de projet urbain en actions durables et ambitieuses pour la réconciliation de la ville et ses habitants avec la mer et son histoire².

La réhabilitation des water fronts a commencé aux Etats-Unis dans les années soixante, elle fait suite à deux mouvements a priori distincts : d'une part la crise des centres aux Etats-Unis, avec les Central District Business qui se vident de leurs habitants et plus globalement les centres villes qui connaissent un processus de paupérisation, suite à la migration des classes moyennes et aisées en banlieue ; cet étalement urbain pose le problème de la centralité urbaine et d'autre part la constitution de friches portuaires, sur les aires les plus anciennes et proches des anciens centres, inadaptées aux mutations des transports maritimes. La réhabilitation des friches portuaires a été perçue comme un moyen de renouer avec la centralité : en effet, les premières opérations à Baltimore et Boston ont abouti à la construction des Festival Market Place, par James W. Rouse. Ces centres commerciaux visent à attirer les populations des banlieues. Comme le souligne L. Vermeersch³, il ne s'agit pas d'équipements destinés aux populations pauvres des centres : le but est bien de reconstruire la centralité par la marge portuaire, pour amorcer une requalification plus générale du centre-ville.

¹ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 01

² Baudouin TH et Collin M, *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Caen, paradigme 1991.

³ Chaline, Claude, *Ces ports qui créèrent des villes*, edit. Harmattan, Paris 1994, pp. 71-102.

Mais dans de nombreux cas, au lieu d'entraîner la transformation des centres villes, le front portuaire devient ce que Vermeersch appelle un « ghetto doré », enclave touristique et récréative alors que les centres villes ne connaissent pas d'inversion de tendance. Comme la patrimonialisation, ces phénomènes se développent rapidement. Rachel Rodrigues décrit le processus de diffusion des politiques de réhabilitation des waterfronts : à partir des Etats-Unis les politiques de réhabilitation ont gagné le Canada, puis Londres et Glasgow avant d'être adaptées en Europe continentale⁴. Aujourd'hui ce processus touche tous les continents : Buenos Aires, Sidney, Hong Kong ont mis en place des politiques de réhabilitation des waterfronts. Elle parle de « mondialisation du phénomène ». Mais avec cette mondialisation, il y a eu également une diversification des approches concernant les modalités des transformations et le rôle des pouvoirs publics, les types d'usages des fronts d'eau.

Ainsi au Canada on oppose souvent Montréal à Toronto. Toronto adopte le modèle étasunien, avec la rousification du front d'eau, c'est-à-dire construction d'un Mall. A Montréal en revanche un groupe de citoyens s'est fortement opposé à ce type d'évolution, réclamant une prise en compte du patrimoine portuaire, un aménagement prioritaire des espaces publics et une limitation des densités de construction. Les réhabilitations des waterfronts ne conduisent pas aux mêmes résultats. Les friches portuaires des Docklands de Londres⁵ (au total plus de 2000 hectares le long de la Tamise à proximité de la City) ont été transformées en bureaux, équipements de loisirs et habitations pour classes aisées, prolongeant vers l'est et l'Isle of Dogs la centralité de la City. Mais à Amsterdam ou Anvers ce sont des logements sociaux qui ont été construits dans les années 1980. De nombreuses villes françaises ont choisi d'autres évolutions : Dunkerque avec le projet Neptune, Nantes et sa volonté de renouer avec l'insularité de ses espaces centraux, Marseille et le projet d'une nouvelle centralité tertiaire (Euromed)⁶. Il n'y a donc pas une seule voie d'évolution des waterfronts, ce qui permet d'élaborer des comparaisons. Claude Chaline comme Vermeersch proposent des critères permettant de comprendre les évolutions différentes :

- Les caractéristiques spatiales et paysagères des friches : étendue, importance patrimoniale des équipements industriels, configuration des plans d'eau.
- Les relations à la ville : topographie (comme le rappelle Vermeersch le port dans une ville comme San Francisco - ou Valparaiso et Gênes - est plus visible en raison de la topographie générale), position par rapport au centre-ville, degré de connexion à la ville⁷.

⁴ Rachel Rodrigues La ville et le port. Le réaménagement des espaces portuaires délaissés. – Thèse de doctorat, Paris, 1996.

⁵ Claude Prélorenzo, Docklands de Londres, habiter la ville portuaire édit London. Dock lands Développement, Londres 1997, pp 30-39.

⁶ Borruey R. et Fabre M., Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaires, Annales de la recherche urbaine, 2001

⁷ Bonillo J.L, Ville et port, Parenthèses, Paris, 1992

- Le contexte culturel que rappelle mais cette notion reste à préciser
- Les usages et destinations des waterfronts : privés / publics/ résidentiels / touristiques/récréatifs / ludiques / mixtes, que l'on peut également classer en fonction de leur rapport à la "maritime"

On peut relever en outre deux oppositions fondamentales. Pour Claude Chaline il s'agit de deux partis pris différents : créer un morceau de ville banal ou profiter des atouts du site et de localisation par rapport au centre pour réaliser une opération urbaine d'envergure. Vermeersch oppose les opérations à vocation urbaine, où le front d'eau est réhabilité à partir de la ville et l'élément aquatique n'agit que comme cadre et plus-value, à des opérations menées avec des finalités plus maritimes, pour des usages liés à la présence de l'eau (port de plaisance, mise en valeur du patrimoine portuaire et industriel, promenades, pêche). Pour lui cela révèle un passage à un urbanisme du signifiant également, où l'élément maritime est réinterprété. A partir de cette « *remaritimation* » (qui peut être « *atmosphérique* » ou « *fonctionnelle* ») des opérations de waterfronts on retrouve cette volonté de marquer la spécificité de la ville côtière ⁸.

« Dans son paysage physique comme dans son paysage humain, la Méditerranée carrefour, la Méditerranée hétéroclite se présente dans son souvenir comme un système où tout se mélange et se recompose en une unité originale » ⁹.

La méditerranée se définit en effet comme éclatée en éléments qui tous réunis forment l'image d'une « Méditerranée », d'une idée de ce qu'est la Méditerranée. Il ne faut pas oublier que si la mer constitue un élément commun à tous types méditerranéens, chacun a développé sa propre culture, son propre mode de développement ; ce qui se marque dans le paysage vécu ou perçu¹⁰. Si le concept de ville côtière est établi peut-on parler spécifiquement de « ville mer méditerranéenne », autrement dit y a-t-il une identité des villes côtières méditerranéennes ? Et si elle existe, comment la ville de Ain Benian s'intègre-t-elle dans le réseau des villes méditerranéennes, et dégage-t-elle vraiment ces critères identitaires, auxquels les chercheurs de géographie et de paysage tentent de cerner. Ain Benian est une ville méditerranéenne sans aucun doute, nous allons dans ce travail, juste situer la ville d'Ain Benian, dans son contexte naturel, c'est-à-dire la méditerranée.

⁸ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006, pp. 71-72-73.

⁹ Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, pp.48

¹⁰ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 158

I.2. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE :

La ville de Ain Benian est située sur la bande côtière algérienne, à 15 Km à l'Ouest de la capitale Alger. Elle est délimitée au Nord par la mer Méditerranée, à l'Est par les hauteurs ses 1326.5 hectares partage des frontières avec Hammamet et Beni Messous à l'Est, et Chéraga au sud et à l'ouest. Lors du découpage administratif de 1984, Ain Benian est devenue l'une des communes de la Wilaya de Tipaza, malgré les 65 km qui la sépare du chef-lieu de Tipaza. Après la création du Gouvernorat du Grand Alger, Ain Benian rejoint sa place avec les communes de la capitale et elle constitue avec celles de Chéraga, Dely Ibrahim, Hammamet, Ouled Fayet la Circonscription Administrative de Chéraga. Sur le plan géographique, à travers la route nationale N°11, elle constitue un point de relais entre la zone Ouest et la zone Est de la côte Algéroise, et ce malgré son isolement des autres villes avoisinantes en raison des obstacles naturels qui l'entourent, par le Nord et l'Ouest¹¹.

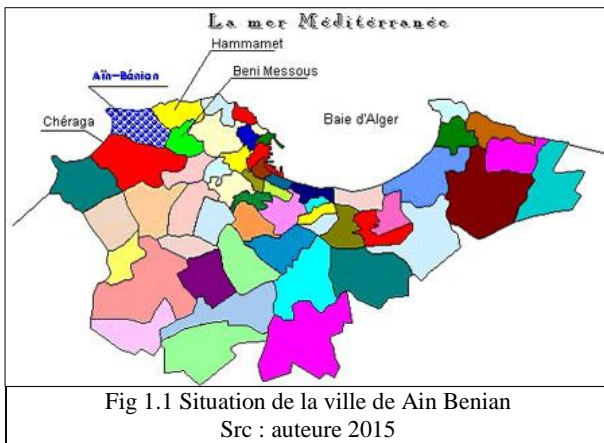


Fig 1.1 Situation de la ville de Ain Benian
Src : auteure 2015

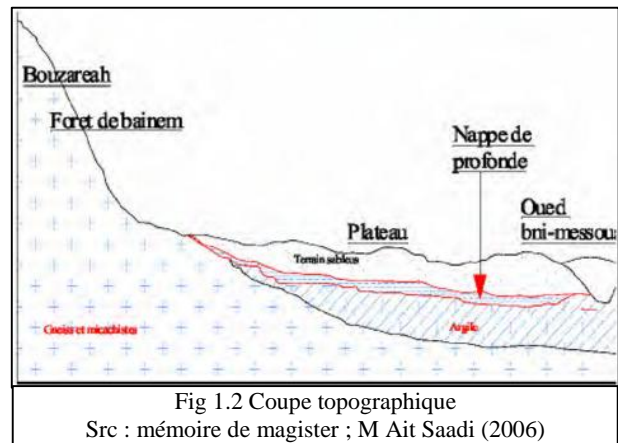


Fig 1.2 Coupe topographique
Src : mémoire de magister ; M Ait Saadi (2006)

La Topographie Du Site :

Le Sahel représente une topographie variée composée de collines reliant le massif de Bouzréah à l'Est et le massif de Chenoua à l'Ouest, ainsi que de nombreux plateaux : tel que ceux d'El Biar et Ain Benian. La ville d'Ain Benian est composée de trois grands ensembles topographiques qui sont¹² ;

- Le massif d'Ain Benian qui se localise sur la partie Est de la ville, l'altitude moyenne est de 180m et les pentes se situent entre 10et 20% sur les versants Nord et sud.
- Le plateau d'Ain Benian située à 150 m d'altitude, il se situe sur la partie centrale et sud de la commune.

Le secteur côtier : 10Km de cote allant de Bainem, falaises à Ras Acrata au Nord à L'embouchure de l'oued Beni Messous, cette bande côtière est composée de Rochers escape, falaises et plages.

¹¹ P GOINARD''CHEZ NOUS A GUYOTTVILLE ' ', 1980, pp 4.

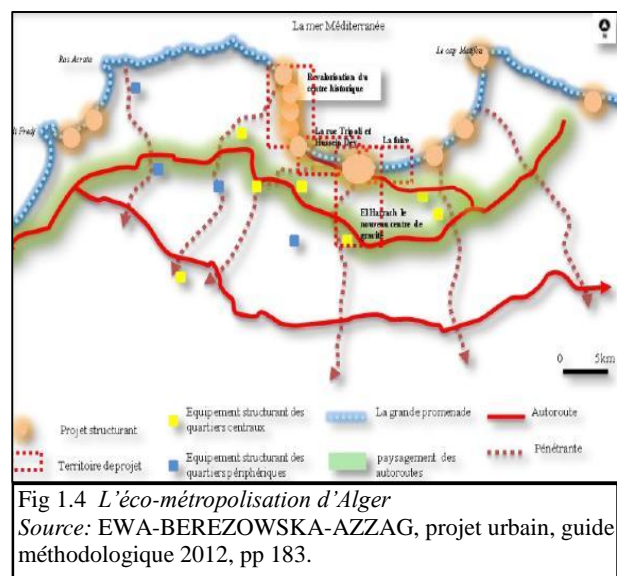
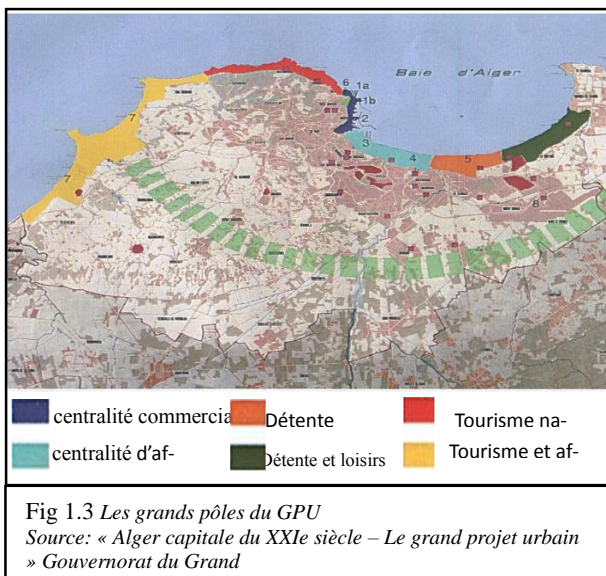
¹² AIT SAADI H, « Rappports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006, pp. 164.

I.3. PROBLEMATIQUE :

I.3.1 Problématique général

I.3.1.a. Problématique général au niveau métropolitain

A la fin des années 90, alors que la majorité de grandes villes en Europe était en train de se doter de leur projet urbain spécifique dessinant une stratégie de développement qui correspondait le mieux aux besoins et aspirations locales, et qu'au Maghreb la Tunisie, la Maroc et l'Égypte étaient aussi en train de se mettre au diapason, en Algérie la conscience de la nécessité de développer une réflexion stratégique de développement s'est manifestée à l'occasion de concept de grand projet urbain d'Alger intervenue à la faveur des instruments de planification¹³.



Grand projet urbain d'Alger GPU 1997 ; le concept de projet urbain basé sur une stratégie d'ensemble ; Vision de métropolisation d'Alger, Vision d'ouverture sur l'international, Vision de rayonnement culturel et scientifique, Vision d'organisation de la centralité, Vision de renouvellement quartiers, Vision de modernisation de l'habitat¹⁴.

PDAU 2029 d'Alger ; l'aménagement de la baie d'Alger constitue des opérations principales basé sur le développement de l'attractivité, l'embellissement, la maîtrise d'extension spatiale, l'amélioration de la mobilité et de circulation la prise en charge de problématique environnementale, formule des ambitions intéressantes pour Alger à l'horizon 2020 à travers les 8 défis à relever¹⁵ :

- Alger ville emblématique ; capitale du territoire national et porte du Maghreb vers la Méditerranée et le monde.

^{13,15} EWA-BEREZOWSKA-AZZAG, projet urbain, guide méthodologique 2012, pp 183, pp165.

¹⁴ Grand projet urbain d'Alger GPU 1997.

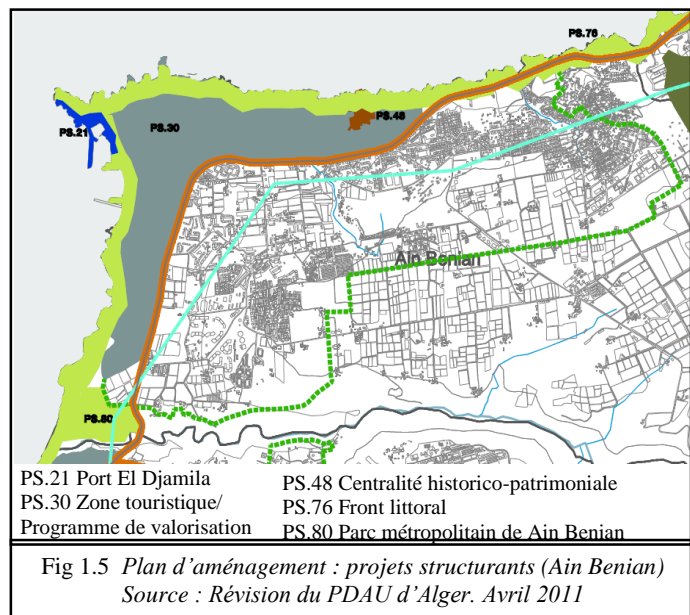
- Alger ville territoire : le pivot d'un développement équilibré et solidaire de sa région.
- Alger pôle d'excellence ; le moteur et la vitrine du développement de l'Algérie.
- Alger demain ; un territoire qui maîtrise son étalement et organise ses extensions.
- Alger ville des mobilités et des proximités ; une ville pratique et facile à vivre.
- Alger ville jardin ; un exemple en matière de préservation et de mise en valeur de la nature.
- Alger ville sûre ; un exemple en matière de gestion des risques naturels et technologiques¹⁷.

Comment inscrire la ville de AIN BENIAN dans le grand projet urbain d'Alger ? Et quelles sont les stratégies qui permettent de classer la ville de AIN BENIAN comme un pôle qui rentre dans la vision de la métropolisation d'Alger ?

I.3.1.b. Problématique général au niveau de la ville

Durant ces deux dernières décennies, l'accroissement de la population a engendré une forte urbanisation dans la ville de AIN BENIAN dont il y a des problèmes au niveau sociale, économique, et au niveau de bâti¹⁸.

L'extension de la ville a été faite dans une seule sens vers le ouest –vers DJMILA- donc cette situation crée un problème de dégradation soit au niveau fonctionnel soit au niveau de bâti surtout avec l'extension anarchique et fragmentaire vers le sud de la ville, en plus La dégradation des capacités touristiques, par la perte de qualité paysagère. -une relation fragile entre la ville et la mer à cause de La rupture dans la continuité de la logique d'implantation de l'ancien tissu urbain et L'occupation anarchique du littoral par des constructions illicites¹⁹.



¹⁷ EWA-BEREZOWSKA-AZZAG, projet urbain, guide méthodologique 2012, pp 176.

¹⁸ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006, pp. 30 37.

¹⁹ GERARD B, Le littoral: Problèmes et pratiques de l'aménagement; Ed. BRGM ; Coll. Manuels et méthodes, 1999, 351 p

- Le délaissement des capacités foncières et l’empiétement des terres agricoles.
- La fragmentation de la ville en zone homogène.

Comment mettre les bases d’une nouvelle stratégie économique, urbain, et sociale pour diminuer le phénomène de dégradation ?et comment renforcer la relation entre la ville et la mer ?



Fig 1.6 Dégradation urbanistique /densification du bâti sur le parcours littoral. Source ; photo pris par l’auteur 2015.



Fig 1.7 Absence d’espace d’aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre-ville, Source ; photo pris par l’auteur 2015.

I.3.2 Problématique spécifique

Le tâtonnement a même eu raison du centre-ville, véritable élément identitaire de la ville, un centre tombé en désuétude, avec parfois des démolitions délibérées au profit d’une rente foncière galopante, vu la proximité de la mer²⁰.

Certains terrains sont mêmes restés abandonnés et Des terrains délaissés ont donc fait leur apparition au centre-ville et aux abords de la mer, des zones devenues mal vues par les habitants, où il y a de l’insécurité, une image ternie au fil des années par des indu occupants de ces lieux, qui sont l’objet de grand rapports de tensions²¹.

L’abandon et La dégradation du front de mer par conséquent l’inexistence d’une façade maritime digne à cause d’Un manque des espaces aménagés mettant la ville en relation avec la mer, et à cause de l’insuffisance d’ouvertures vers la mer sauf quelques percées étroites qui n’offrent pas de réelles perspectives ni la liberté d’accès à la mer²².

²⁰ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006, pp. 125

²¹ problématique spécifique ; marginalisation du centre-ville par rapport aux ouvertures maritimes .Src ; auteur 2015

²² problématique spécifique ; marginalisation du centre-ville par rapport aux ouvertures maritimes .Src ; auteur 2015

La fermeture de la façade maritime à côté Est par le nouveau projet de l'OPGI, ce projet est occupé tous la surface de l'ilot et il ne reste pas des ouvertures vers la mer.



Fig 1.8 Blocage des ouvertures maritimes transversales du centre-ville, Source ; photo pris par l'auteur 2015.



Fig 1.9 Absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre-ville, Source ; photo pris par l'auteur 2015.

Quel projet urbain pour un retour de la ville de AIN BENIAN à la mer ? Comment donc renforcer le réaménagement de front de mer par un volet identitaire qui au même titre que l'eau peut représenter un atout et un enrichissement de l'environnement urbain ainsi qu'un facteur de développement durable ? Comment revaloriser le noyau historique de la ville ?

I.4. PRESENTATION DE LA DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Etudes de la ville : L'étude sera abordé d'une manière analytique et dialectique dans les rapports de la ville avec la mer, et les incidences de différents rapports sur à la fois la façade maritime voire le littoral et le centre-ville constitué par le noyau historique de la ville,

La position de la recherche s'appuie sur trois courants d'étude, d'abord l'étude diachronique pour comprendre l'évolution de la ville tout au long d'un intervalle de temps depuis la période pré coloniale puis la période coloniale jusque l'état actuelle ,ensuite l'analyse synchronique qui étudie la ville de AIN BENIAN selon les orientations des instrument de planification ,CNERU 2008²³, DUCH 2010 ,PDAU 2010²⁴, PUP...etc. et comment inscrire ses orientation sur la réouverture de la ville sur la mer , enfin l'étude de l'état de lieu de la ville à l'échelle de l'aire de référence ce étude sur l'état de bâti , système de circulation et le flux , les espaces collectifs et tous les composante de la ville.

²³ CNERU 2008 : Centre National d'Etudes & de Recherches Appliquées en Urbanisme

²⁴ PDAU ; plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

L'étude de la ville est divisé en trois phases ;

- Phase I ; étude à l'échelle métropolitaine-Baie d'Alger-1/10000
- Phase II : étude à l'échelle d'étude-la ville de AIN BENIAN 1/5000
- Phase III ; étude à l'échelle de projet –noyau historique de la ville 1/1000

Problématiques : D'après toutes les analyses on a identifié des problèmes soit à l'échelle régionale soit à l'échelle de la ville et à l'échelle de l'aire de référence.

- Problématique général au niveau métropolitaine et au niveau de la ville ; l'étude de la ville de AIN BENIAN comme un partie de la baie d'Alger, Comment inscrire la ville de AIN BENIAN dans le grand projet urbain d'Alger ?
- Problématique spécifique au niveau de noyau historique de la ville ; l'étude de la ville avec les instruments de planification, comment renforcer la relation entre la ville et la mer ?

Recherche thématique : Nous allons consacrer notre étude thématique à la manière dont les villes littorales ont évolué à travers le monde, Nous allons étudier surtout la démarche suivie pour atteindre la notion de ville-mer et des projets élaborés et réalisés à cet effet. Donc l'étude thématique pour traiter la relation entre le centre-ville et la mer à travers le concept du littoral(Le littoral ; un espace attractif, un espace commandé, un espace inégalement aménagé et urbanisé ²⁶

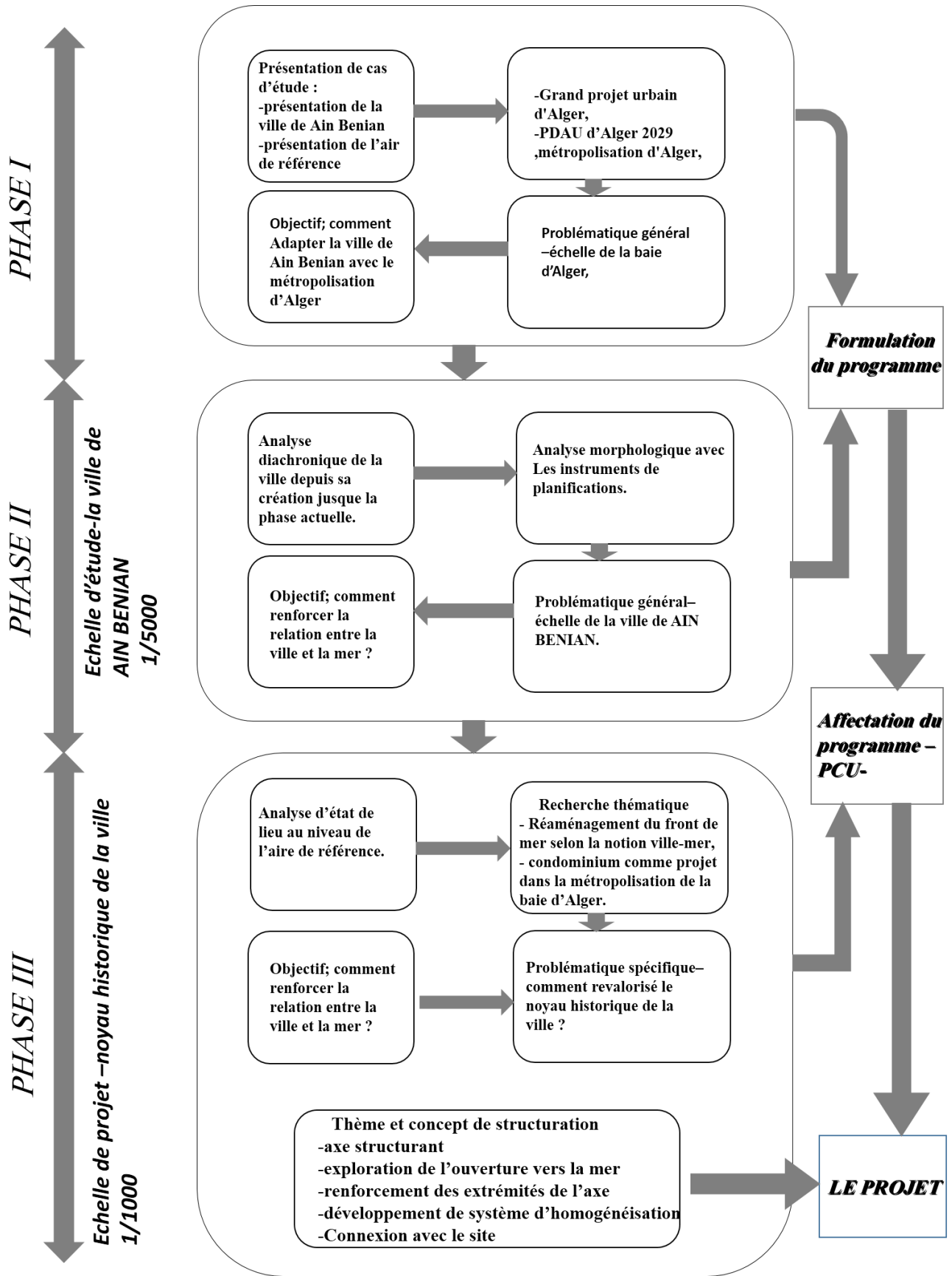
Quel sont les stratégies pour l'aménagement de la façade maritime et comment ouvrir la façade maritime aux citoyens ? L'étude d'exemples : Casablanca marina, la baie d'Alger.

Présentation du projet : nous allons exploiter les différentes cartes et plans du plan d'aménagement de la ville; les différents rapports et projets des secteurs en relation avec les espaces de notre aire d'étude pour réaliser Un projet urbain qui devrait investir la façade maritime, qui amènerait au contre les activités qualitatives et mettrait en place des méthodes , des procédures ,des Dispositifs et des stratégies communes pour donner naissance à l'opération ville- mer nécessaire et emblématique pour le retour de la ville à la mer²⁷.

²⁶ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 77 – 275.

²⁷ Travaux pédagogique de projet de master en architecture 2015. Sous la direction de Mr BEN KARA Omar

ORGANIGRAMME METHODOLOGIQUE



I.5. PRESENTATION DES CHAPITRES

CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF

Ce chapitre est destiné à la présentation de la situation du projet – la ville de AIN BENIAN- ce chapitre divisé en 5 sous-titre, d'abord l'introduction à la thématique générale du master « ARCHITECTURE et HABITAT» et au notre thème spécifique - RECOMPOSITION ET OUVERTURE MARITIME SUR FRONT DE MER AIN BENIAN, et comment s'inscrit l'étude dans cette thématique, ensuit la présentation de la ville de AIN BENIAN comme cas d'étude, la situation et la délimitation de la ville et la topographie du site les collines les reliefs ...etc., enfin la présentation des problématiques de recherche au niveau de trois échelle, premièrement l'échelle régional –la ville de AIN BENIAN par rapport la baie d'Alger, deuxièmement l'échelle de la ville – les problématique liée au tissu urbain-, troisièmement l'échelle de l'aire de référence –au niveau de noyau historique de la ville .

La présentation de démarche méthodologique comme un processus de recherche sur notre cas d'étude la ville de AIN BENIAN , ce recherche basé sur l'étude de la ville diachroniquement et synchroniquement plus les orientation des instruments de planification en tenant compte les problématique de recherche et les objectifs de recherche à atteindre.

CHAPITRE II : L'ETAT DE L'ART

synthèse d'une recherche bibliographique dont l'objectif est de cerner et comprendre les différentes approches qui ont été formulées concernant le réaménagement et l'ouverture des fronts de mer, éléments théoriques de base qui contribuent à la focalisation de la présente recherche vers les objectifs ciblés, dans ce chapitre l'étude thématique pour traiter la relation entre le centre-ville et la mer à travers le concept du littoral.

CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE

Ce chapitre présentera le cas d'étude et l'interprétation des résultats par un projet urbain et architecturale, l'analyse du cas d'étude –la ville de AIN BENIAN –diachroniquement pour comprendre l'intervention de la ville à travers le temps et synchroniquement à l'aide des instruments d'urbanisme en Algérie tell que le PDAU, DUCH,PUP, puis l'analyse de noyau historique de la ville comme aire de référence .enfin la présentation du projet ; le projet doit présenter en deux parties

- Une partie écrite constitué les différentes approches et méthodes qui ont été formulées comme solution des problématique de recherche, la formulation et l'affectation de programme, les concepts de structuration...etc.

- Une partie graphique constitue les plans, les coups les façades...

II.1. INTRODUCTION

La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau: ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau. Cette relation sera au centre du projet urbain, qui faut-il le rappeler diffère du projet architectural. Certes des croisements existent entre les deux, mais l'urbaniste travaille beaucoup plus en amont, dans un autre rapport au temps. La production architecturale est en fait l'œuvre d'acteurs bien identifiés, pour s'affirmer, elle doit résister au temps. Il y a un «avant» et un «après» des bâtiments réalisés La ville au contraire est une œuvre collective sans fin. Certaines villes ont été conçues comme des «architectures» en plus grand. Ce sont souvent des œuvres mortes: la ville est le mouvement de la civilisation. Il n'est pas possible d'y faire œuvre d'auteur, de terminer la ville¹.

II .2 LA RELATION ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LA MER

La relation entre le centre-ville et la mer n'est pas satisfaisante, la morphologie urbaine façonnée par l'histoire du développement économique de la ville a fait que L'accès à l'eau n'est pas immédiat².

Or la nouvelle vision, à travers le monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tout projet de renouvellement urbain des centres villes côtières. La Réconciliation de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prendra En charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact. Alors, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait préconiser La Conquête des friches urbaines, et instaurer un dialogue direct entre la ville et la mer³.

¹ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 77 - 275

² Baudouin T et Collin M, *Urbanité des cités portuaires*, Paris,l'Harmattan, 1996.

³ BRUTTOMESSO, Rinio (ed.), - *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venice: International center cities on water, 1993.- 351 p.

II.3 LE CONCEPT DU LITTORAL

La zone littorale est définie comme « *une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. Elle correspond rarement à des entités administratives ou de planification existantes. Les systèmes naturels côtiers et les zones dans lesquelles les activités humaines sont liées à l'exploitation des ressources littorales peuvent donc s'étendre bien au-delà des eaux territoriales et à des kilomètres à l'intérieur des terres* »⁴

La proximité de l'eau développe un environnement particulier: dunes, galets, falaises, estuaires. Il se développe un microclimat spécifique au littoral, la majorité des hommes, vit sur les littoraux. Ceux-ci sont propices aux différents flux d'échanges commerciaux, déplacements⁵.....etc.

La loi algérienne, enfin, définit le littoral comme suit : *le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents (800m) longeant la mer et incluant* ⁶:

- *Les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.*
- *Les plains littorales de moins de trois kilomètres (3km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes.*
- *L'intégralité des massifs forestiers.*
- *les terres à vocation agricoles.*
- *L'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe sur le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus.*
- *Les sites présentant un caractère paysagers culturel ou historique.*

⁴ Le programme européen pour l'aménagement intégré des zones côtières, office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg 92, p11

⁵ Lamoureux J, Aménagement du littoral, revue Urbanisme n°123-124,1971.

⁶ La loi n°02-02 relative à la protection et à la valorisation du littoral du 05 Février 2002

II .3.1 Le littoral, un espace attractif

Il convient de bien cerner les caractéristiques suivantes :

L'originalité ; L'espace littoral est un milieu original, singulier. Original, donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux terrestre et Maritime, entre:

- Un avant: la mer, à la nature influente par ses vagues, ses marées, ses courants, son autre rivage.
- Un arrière: pays tout aussi influant par sa profondeur, son développement, ses propres dynamiques naturelles.

Enfin attractif, par sa définition déjà, mais aussi pour d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable⁷.

II .3.2 L'espace littoral est un espace commandé

Le littoral est comme les montagnes, un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, et c'est toute la géographie...!C'est un espace contradictoire en apparence du sujet! C'est l'homme en effet qui détermine, s'il occupe, aménage, pour quelles raisons et pour quoi faire⁸.

II .3.3 L'espace littoral est un espace inégalement aménagé et urbanisé

Les différents types d'aménagement: portuaires, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activités de certaines façades maritimes. Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et s'y traduisent des volontés d'acteur⁹ :

- Les habitants.
- Les pêcheurs qui veulent plutôt conserver.
- Les écologistes.
- Les touristes qui souhaitent un cadre agréable, mais aussi de pouvoir installer village et font de mer.
- Les industriels, commerçants, marchands de tourisme.

^{7 8 9} HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 82 87

Ce sont ces actes qui, pour des enjeux parfois contradictoires, ont modifié moult littoraux et cela se traduit par des paysages qui évoluent en traduisant la compétition des activités.

II .3.4 L'espace littoral est convoité

C'est un espace modifié, menacé: convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjuguent l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante¹⁰.

II .4 L'AMENAGEMENT DE LA FAÇADE MARITIME

Tout en favorisant le développement des activités portuaires, la ville doit procéder à l'aménagement de son front de mer et des espaces ville –mer afin de renforcer son attractivité.

L'animation de ces nouveaux quartiers côtiers résultera de l'association d'activité de commerce, de loisirs, de tourisme, de bureaux, de logements et d'équipements publics.

Ces aménagements permettront d'implantation d'activités tertiaires de hautes valeurs ajoutées qui recherchent une qualité d'environnement, de travail et de vie au bord de l'eau.

L'aménagement englobera des opérations diverses, complexes parfois, complémentaires le plus souvent, et le tout doit renforcer l'objectif de restituer la rive aux habitants par l'aménagement de promenades et de parvis, d'esplanade sur mer, un ensemble d'équipement et d'animation : aquarium, théâtre, restaurants voire des commerces d'évasion et des fêtes du poisson¹¹.

Le long de la façade maritime, de nouvelles activités de loisirs, de commerces et de résidences peuvent être imaginées., d'autres projets peuvent connaître un nouvel essor, comme l'implantation d'une partie de l'université le long du littoral ou une école dédiée au tourisme et à l'hôtellerie, ou au développement durable et à la globalisation, un musée pour la mer et l'écologie ou encore des hôtels et des anneaux de plaisance, autant de projets innovateurs et pertinents qu'on peut prévoir sur cette façade maritime ¹².

¹⁰ BECET J.M., L'aménagement du littoral.Ed. P.L.J.F.Coll. Que Sais je ? Paris. 1987, 125 p.

^{11 12} HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 83-281.

II .5 LA REOUVERTURE DELA FAÇADE MARITIME AUX CITOYENS

Cette ouverture doit s'opérer par :

II .5.1 La réouverture par les espaces publics

Elle nécessite l'aménagement des placettes en belvédère, sur la mer, qui seront placées de façon à donner l'impression d'être dans la mer sans que l'on y soit, et d'être en contact avec la mer à tout moment.

Mettre en évidence la placette qui doit s'ouvrir davantage sur la mer, par la création de construction en cascade, des terrasses surplombant la mer, une placette à étage serait une réponse possible en diversifiant l'offre, la création des promenades, des équipements et bien sur l'accès aux logements¹³.

II .5.2 La réouverture par des îlots

Les programmes de logements et d'équipements qui seront retenues devront être animés par une succession de piques belvédères émergeant des constructions qui constituent des îlots.

Le principe d'immeubles en cascades doit être retenu, cette solution permettra la mise en place de grandes terrasses panoramiques dominant toute la baie Des percées aménagées dans le centre-ville et les nouveaux îlots pour permettre des ouvertures sur sa profondeur. Cette disposition donnera à la ville une façade perméable ouverte sur la mer tout en préservant des espaces privilégiés et privés aux habitants et aux usages des différents équipements. Au centre de ces îlots, des jardins privés, procurant une sensation de calme. Logements et équipements offriront sur la mer une façade homogène dominante et forte¹⁴.

II .5.3 La réouverture par la plaisance

Cela peut se traduire par l'implantation d'un port de plaisance, ou la reconversion, ou l'extension du port de pêche mais également par la reconversion portuaire, Tout cela procurera le développement de l'apprentissage de la mer. Ces projets permettront aux citoyens de découvrir, de voir autrement la mer, ses contraintes et d'avoir une nouvelle vision de la ville¹⁵.

¹³ GERARD B. (*Sous la direction*), *Le littoral : Problèmes et pratiques de l'aménagement* ;

Ed. BRGM; Coll. Manuels et méthodes, 1999, 351 p...

¹⁴ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 83-281.

II .5.4 La réouverture par les équipements

Les divers équipements permettront également la reconquête de la façade maritime car suffisamment attractive pour la population locale et étrangère.

Ces équipements précédemment cités seront ainsi dotés d'une image dynamique et poétique liée à la magie des lieux .à l'image d'une base nautique ou d'un musée de la mer, d'autres équipements doivent associer animation, volumétrie distinctive, connexion entre de grands bassins d'eau et de large plages ombragées par des pergolas, autant d'idées novatrices et osées que les architectes auront à imaginer pour retenir l'attention, attirer de nouvelle clientèle et satisfaire la curiosité. Sur le même alignement que les logements, hôtellerie et restauration, ils auront à renforcer le caractère commercial et économique de la façade urbaine, à travers ces équipements, la ville affirmera un peu plus sa dimension de cité côtiers tournée vers la mer, tournée vers le monde¹⁶.

II .6 DEFINITION D'UN CONDOMINIUM

Le développement de l'enfermement résidentiel à l'échelle planétaire ne fait aucun doute. il semble bien être l'un des modes d'habitation dans de nombreuses régions du monde ,le CONDOMINIUM représentent plus qu'une barrière physiques et portent des significations tant socio-spatiales que politique.il incarne un ensemble de tensions entre les aspirations exclusivistes fondées par la peur et la protection des privilèges et les valeurs des responsabilités civiles ; entre le mode vers la privatisation des services publics et les idéaux du bien commun et de l'état providence ;entre les besoin d'outils de contrôle personnels et communautaires de l'environnement et les dangers d'exclure des concitoyens¹⁷.

Malgré les différences nationales et régionales, certaines caractéristiques communes permettent d'établir et synthétiser les critères de définition de ce mode d'habitat tel que résumé en 3 :

1-La combinaison des propriétés (espaces verts, installations sportives, infrastructures d'approvisionnement et d'évacuation....etc.) et des prestations de services utilisées en commun (services de surveillances, de gardiennage et de maintenance) avec le bien individuel ou le droit de jouissance d'une unité d'habitation¹⁸.

¹⁶ HADEF Rachid, « *QUEL PROJET URBAIN POUR UN RETOUR DE LA VILLE A LA MER ?* ». Mémoire de magister. Université Mentouri, Constantine. 2007-2008, pp. 83-281.

^{17 18} BERTRAND, M.J : *Architecture de l'habitat urbain, la maison, le quartier, la ville.* Ed Dunod, Espace et Architecture, Paris, 1980

2-l'auto administration

3-la limitation d'accès, qui est la plupart du temps garantie 24h/24 par un service de sécurité : les invités sont annoncé et peuvent seulement accéder au terrain après l'accord de l'hôtel.

II.7 ETUDE D'EXEMPLES :

1) Projet de Casablanca marina¹⁹ :

Casablanca représente la capitale économique du pays du Maroc.

Le projet Casablanca Marina se situe au cœur de cette ville. Ce dernier a pour but de créer une façade maritime à l'échelle de l'extraordinaire position sur la mer avec une surface de 26 hectares (dont 12 ha gagnés sur la mer).

• **Objectifs du projet :**

- ❖ Créer une architecture intégrée au climat local.
- ❖ La réhabilitation des plages.
- ❖ Variations des espaces publics.
- ❖ Création des perspectives urbaines.

Casablanca marina est structuré en 4 secteurs à vocations distinctes :

- Le secteur marina. (Showroom, Hôtel de luxe, Port de plaisance, Palais des congrès).
- Secteur Ramblas. (Tour hôtel, Centre commercial).
- Secteur portes océanes. (Centre d'affaires, Résidences).
- Secteur jardins de la Mosquée. (Aquarium, Parc)



Fig 2.1 Perspective sur le projet
Source : CGI



Fig 2.2 Situation du projet
Source : CGI

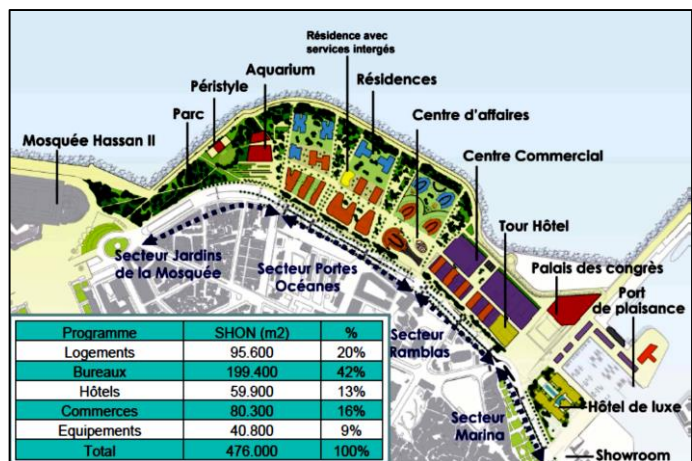


Fig 2.3 Programme
Source : CGI

¹⁹ Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ».

(Consulter en ligne le 21-05-2015) disponible à l'adresse : <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/le-concept>

Le projet Casablanca Marina a un objectif global similaire à notre objectif, la création d'une relation forte entre la ville et son littorale.

Casablanca Marina s'inscrit dans une dimension environnementale et citoyenne confirmée.

Le concept d'aménagement du projet est basé sur :

- Une vocation verte affirmée puisque les deux tiers de l'assiette foncière du projet sont consacrés aux espaces verts et aux promenades piétonnes qui s'étalent sur plusieurs kilomètres ;
- Toute la circulation automobile est systématiquement orientée vers les sous-sols ;
- Une ouverture du projet sur l'Océan à travers de nombreuses places publiques animées
- Une continuité architecturale et visuelle, à travers le projet, entre la ville et l'océan.
- Une dimension de revalorisation du cœur historique de Casablanca et de restructuration de la zone mitoyenne, en particulier la Médina²⁰.



Fig 2.4 Concept piéton
Source : CGI

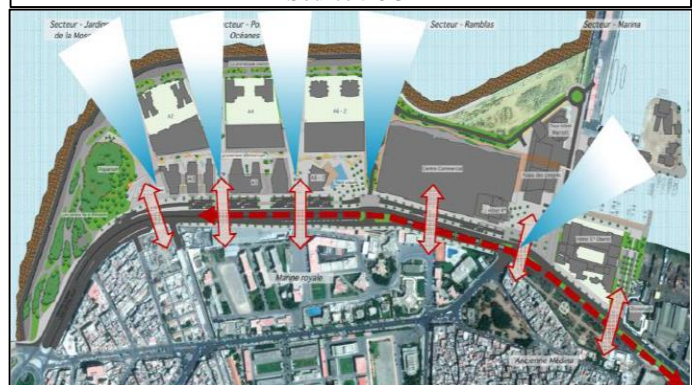


Fig 2.5 Locomotive du concept piéton : Les commerces
Source : CGI

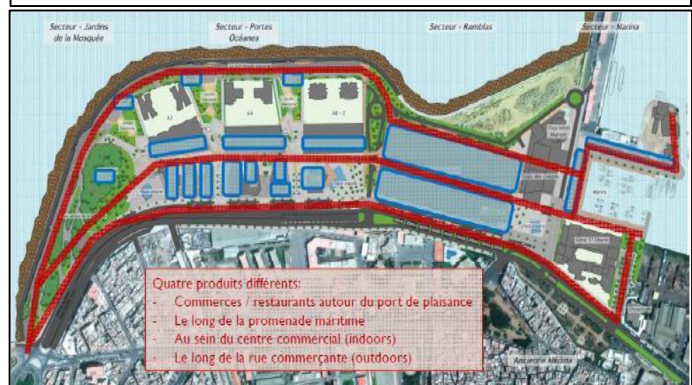


Fig 2.6. Intégration dans la ville
Source : CGI



Fig 2.7. L'ovalisation des activités
Source : CGI

²⁰ Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ».

(Consulter en ligne le 21-05-2015) disponible à l'adresse : <http://www.casablancomarina.ma/le-projet/le-concept>

Quelques projets :

1) Hôtel 5 étoiles luxe & Marina²¹ :

- Situation dans le projet :

L'hôtel 5* luxe et la marina constituent un seul lot, à l'extrémité sud est du projet. Donnant sur la grande place du projet, l'hôtel bénéficie des vues sur le port de plaisance, la mer et l'ancienne médina. Le port est entouré d'une zone de circulation piétonne de 15 m de large et accueille, sur ses quais, des unités de commerce, loisirs, animation et de restauration ainsi que les activités nautiques.

- Consistance :

L'hôtel 5* luxe est conçu pour une capacité de 150 unités, sur une surface au sol d'environ 13.400 m², sous forme pavillonnaire au milieu d'un espace paysagé, lui donnant ainsi un environnement privatif exceptionnel. La surface construite développée sera de l'ordre de 16.000 m² SHON.

Le gestionnaire hôtelier devra bien connaître ce type de produit et définir les niveaux de prestations, d'équipements et de finitions qu'il souhaite. Il pourra éventuellement redéfinir l'affectation des surfaces entre les différents éléments de l'hôtel.

Le port de plaisance a une capacité d'amarrage de 130 anneaux. Une superficie de 7.500 m² sera développée en activités de loisirs, de commerce, de restauration avec un yacht club et les services techniques du port.

Le port de plaisance a été réalisé (quais et fond) et est en cours d'équipement par la société Al Manar.

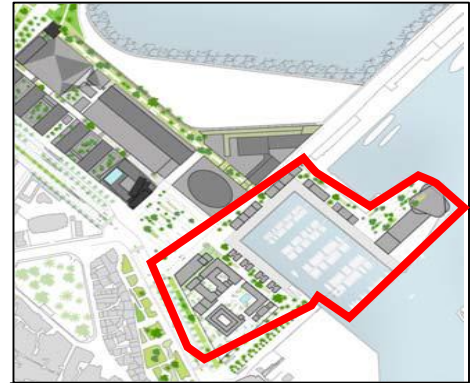


Fig 2.6 Situation du projet
Source : CGI



Fig 2.7 Perspective
Source : CGI

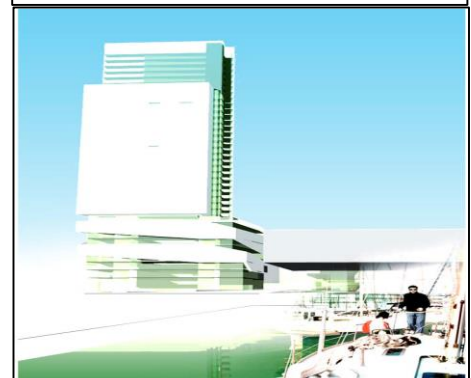


Fig 2.8 Perspective
Source : CGI



Fig 2.9 Perspective
Source : CGI

²¹ Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ».

(Consulter en ligne le 21-05-2015) disponible à l'adresse : <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/le-concept>

Les études de marché préliminaires réalisées par Al Manar ont abouti à des concepts qui ont été testés auprès des marchés cibles. Les résultats de ces études seront remis aux candidats dans la phase suivante de sélection ⁸.

2) Tour hôtel Affaires ²² :

- Situation :

La tour hôtel est située sur le secteur Ramblas à proximité du palais des congrès et du centre commercial. Elle donne sur le port de plaisance et sur la grande place du projet. Elle se trouve également à proximité du centre d'affaires du projet.



Fig 2.10 Situation du projet
Source : CGI

- Consistance :

D'une capacité de l'ordre de 350 clés, la tour hôtel affaires se développera sur 35 étages, face à la mer.

Sa surface construite développée sera d'environ 40.000 m² SHON. Il comportera un spa-fitness d'environ 1.000 m², des restaurants et bars se développant sur une surface de 1.200 m², des salles de réunions et de conférences d'une surface de 1.800 m² et une galerie commerciale de 400 m², une piscine en terrasse.



Fig 2.11 Perspective
Source : CGI

Le gestionnaire hôtelier devra définir les niveaux de prestations, d'équipements et de finitions qu'il souhaite. Il pourra éventuellement redéfinir l'affectation des surfaces entre les différents éléments de l'hôtel. La classification de l'hôtel fera l'objet de discussions avec l'investisseur et le gestionnaire qualifiés. L'étude de marché préliminaire réalisée par Al Manar a abouti à un concept qui a été testé auprès des marchés cibles. Les résultats de cette étude seront remis aux candidats dans la phase suivante de sélection.

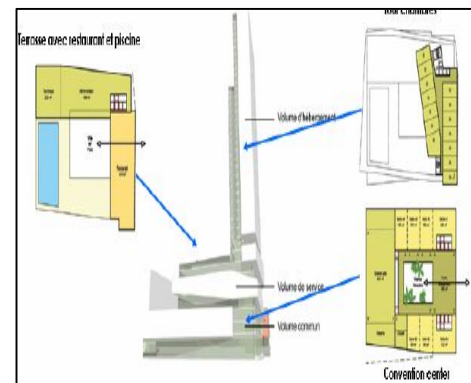


Fig 2.12 Programme
Source : CGI

²² Compagnie Générale Immobilière. El Manar. « Appel à manifestation d'intérêt pour le projet CASABLANCA MARINA ». (Consulter en ligne le 21-05-2015) disponible à l'adresse : <http://www.casablancomarina.ma/le-projet/le-concept>

- Schéma de cession :

Le schéma de cession proposé est identique à celui de l'hôtel 5 étoiles luxe, via une filiale dédiée à la tour hôtel Affaires.

La construction de l'hôtel sera assurée en maîtrise d'ouvrage déléguée (cost plus fee) par la Compagnie Générale Immobilière.

2) Projet de réaménagement de La baie d'Alger :

La Baie d'Alger est l'une des plus belles baies du monde, un site d'exception comme Hong-Kong, Rio de Janeiro ou encore Istanbul. Aujourd'hui coupée de la mer par le port, les industries, le train et les routes, la ville tourne le dos à son littoral et ne dispose plus de lieux d'urbanité au bord de l'eau : espaces commerciaux et de loisirs, promenades et grandes plages bien aménagées²³...

Le projet d'aménagement de la Baie d'Alger s'inscrit dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2030, porteur d'ambitions clefs pour la capitale : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité...

Il en constitue l'armature principale, la façade maritime et la vitrine avec comme objectif de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.

Le projet de la Baie d'Alger décline les ambitions du Plan Stratégique de la capitale algéroise sur le territoire particulier de la zone côtière sur plus de 70 km de long, du Cap Caxine au Cap Matifou²⁴.



Fig 2.13 Perspective
Source : CGI



Fig 2.14 Vue sur le port.
Source : Google image



Fig 2.15 Perspective.
Source : Google image



Fig 2.16 Vue sur la place des martyrs.
Source : Google image

²³ ANTONIO FRAUSTO. « NUEVA ORGANIZACION TERRITORIAL EN CHINA Y ARGELIA, DOS PAISES, DOS PROYECTOS » Arte charpentier architectes. Paris.2013

²⁴ EWA-BEREZOWSKA-AZZAG, projet urbain, guide méthodologique 2012, pp 183

Il se décline selon plusieurs axes ²⁵ :

- la reconquête des espaces portuaires à travers la délocalisation des activités industrielles et commerciales vers un nouveau port en eau profonde ;
- le rééquilibrage de la centralité en articulation avec un nouveau réseau de transport structurant et hiérarchisé ;
- la maîtrise de l'étalement urbain à travers la reconquête des espaces centraux et des grandes friches industrielles ;
- la restructuration du tissu urbain à travers la revalorisation du centre historique et la requalification des quartiers contemporains ;
- la restauration des grands équilibres et des continuités écologiques à travers la consolidation des grandes entités naturelles et agricoles, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la restauration des berges d'oued, la valorisation des unités paysagères et le développement d'un maillage cohérent ²⁶;
- la préservation de la ressource en eau, à travers la mise en œuvre de solutions de traitement hiérarchisées et adaptées aux différents types de pollution, visant un objectif « zéro rejet » en mer ;
- la reconquête des espaces littoraux à travers la stabilisation du trait de côte, la réhabilitation du cordon dunaire, la consolidation des zones de falaises et la restauration des grandes plages sableuses²⁷ ;
- la réduction des risques naturels et technologiques à travers la mise en œuvre de nouveaux principes d'aménagement.



Fig 2.17 Vue sur Sheraton.
Source : Google image



Fig 2.17 Vue sur Oued El Harrach.
Source : Google image



Fig 2.18 Vue sur la rue Tripoli.
Source : Google image



Fig 2.19 La grande promenade.
Source : Google image

^{25 26 27} ANTONIO FRAUSTO. « NUEVA ORGANIZACION TERRITORIAL EN CHINA Y ARGELIA, DOS PAISES, DOS PROYECTOS » Arte charpentier architectes. Paris.2013

- ❖ Les attentes du projet de la baie :
- Projet ambitieux contribuant à faire d'Alger une ville métropolitaine.
- Projet qui rendra d'Alger une ville économique.
- Projet qui réconciliera les algérois avec la mer en rendant la vie à cette partie de la ville.
- Projet de grande envergure qui fera d'Alger une grande ville touristique.
- Projet attractif, qui fera d'Alger un centre de détente ; loisirs et relaxation.

3) Projet de Marina Bay et l'aménagement du front de mer à Singapour²⁸

L'aménagement du front de mer dans le centre historique de Singapour entamé au début des années 1980, et qui se poursuit aujourd'hui par la réalisation du grand complexe de récréation et de loisirs de Marina Bay, est singulier. Alors que dans les pays développés d'Europe occidentale ou d'Amérique du Nord le réaménagement des waterfronts au cours des dernières décennies a pris l'allure d'une reconquête d'espaces délaissés, les opérations singapouriennes ne se limitent pas à une simple entreprise de reconversion de friches urbaines et industrielles

« Dans le monde entier, les villes sont entrées en compétition pour attirer les investissements, les emplois et les touristes. Singapour a besoin de planification et

d'investissements pour sauvegarder sa position de premier centre d'affaires et attirer les talents. Localisé en front de mer, avec de l'espace toujours disponible, le downtown de Marina Bay, en permettant de développer un business et financial hub unique dans le prolongement direct du CBD actuel, peut constituer l'avantage compétitif de Singapour. » (URA2004)



Fig 2.20 La grande promenade.
Source : Google image

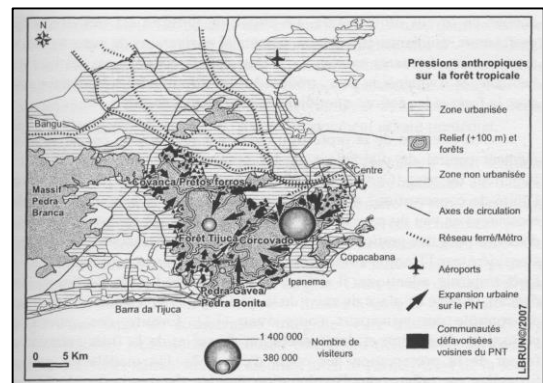


Fig 2.21 Plan de Singapour.
Source : Olivier Sevin 2008

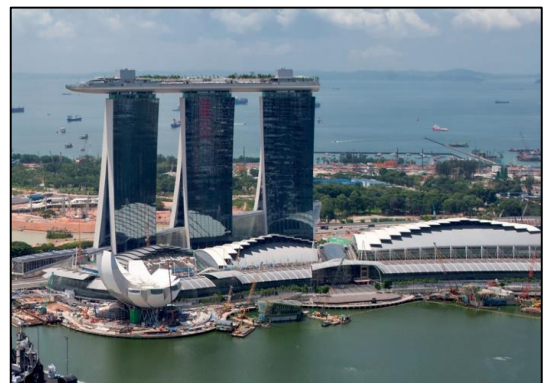


Fig 2.22 Marina Bay hotel
Source: <http://www.marinabaysands.com>

²⁸ Seah, 2006, p. 10. (Consulter en ligne le 02-06-2015) disponible à l'adresse : <http://http://www.marinabaysands.com/le-projet/le-concept>

4) projet condominium Sidi Fredj (Emiral):

Le Maître d'Ouvrage s'est fixé comme souhait la réalisation dans la zone de Moretti (banlieue ouest d'Alger) en Algérie d'un complexe intégré touristique et immobilier comprenant notamment : 4 tours d'appartements, des appartements en terrasse en bord de plage, des bureaux, une polyclinique, un shopping Mall, un ensemble hôtelier, un club de remise en forme et une marina.



Fig 2.23 : vue en 3D des 4 tours



Fig 2.24 : vue en 3D d'un autre angle

- Les études nécessaires à la réalisation du projet, seront constituées d'un ensemble formé par 5 pôles :
 - * Pôle 1 : 4 tours résidentielles de 26 étages et des appartements en terrasses
 - * Pôle 2 : les 3 immeubles de bureaux et la polyclinique
 - * Pôle 3 : le shopping Mall et fitness
 - * Pôle 4 : un ensemble hôtelier 5 étoiles et des appartements hôteliers
 - * Pôle 5 : la marina et le tunnel.



Fig 2.25 : vue en 3D des aménagements proposés

Conclusion :

- 1) Le littoral est et doit rester un espace de liberté, qui continue d'incarner la fonction de plaisir et de ressourcement dont témoignent sa fréquentation estivale et l'attrait croissant du public pour les propriétés du conservatoire du littoral.
- 2) La préservation de la liberté de l'accès à la mer et le maintien de la diversité et de la typicité des paysages maritimes restent des priorités. Mais l'attraction du littoral ne produit pas que de l'imaginaire. Elle entraîne aussi l'installation de nouveaux occupants et d'activités nouvelles (commerces, consommation, expositions..).
- 3) Bénéficier de la diversité des paysages et promenades qui caractérisent les fronts de mer méditerranéens et la nouvelle baie d'Alger spécialement.
- 4) L'inspiration: la proximité de la mer doit avoir un impact sur le projet réalisé.
- 5) La symbolisation de notre site « l'ancien noyau historique » par un bâtiment phare.

Cette architecture moderne qui vise la symbolisation des villes et des lieux, tout en offrant aux visiteurs des vues et des panoramas exceptionnels.

III.1. Présentation de site :

Situation et limite :

Notre site se trouve au centre de noyaux historique de la ville d'Ain Benian dans une parcelle donnant directement sur la mer, d'où il bénéficie de vues magnifiques sur la mer.

Sa Facilité d'accessibilité ainsi que sa situation permettra le bon déroulement des activités ainsi que sa gestion technique.

Notre site est bordé à :

L'est : Logements collectif de l'OPGI ¹.

L'ouest : ensemble d'habitat colonial en mauvaise état.

Le nord : La mer méditerrané.

Le sud : Boulevard Si M'hamed.

Morphologie :

Le terrain d'intervention a une forme rectangulaire (60*160m) dont la superficie est 9600m². Avec une pente très forte 22.5% vers la mer qui terminée par une falaise.

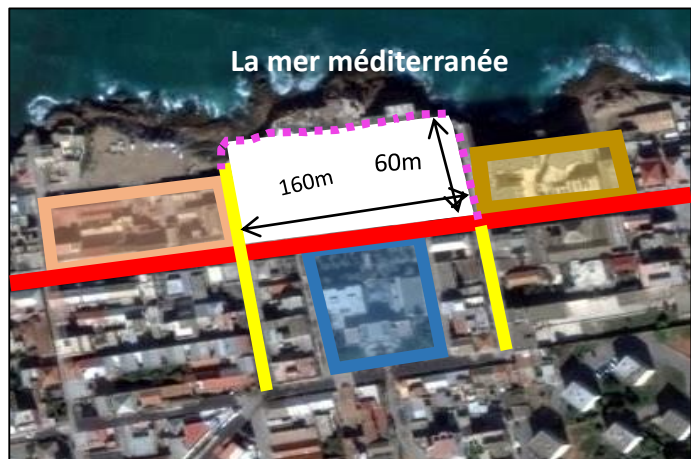


Fig 3.01 Situation et limite.
Source : Auteur 2015



Fig 3.02 Vue sur l'ensemble d'habitat de l'OPGI.
Source : Prise par l'auteur 2015

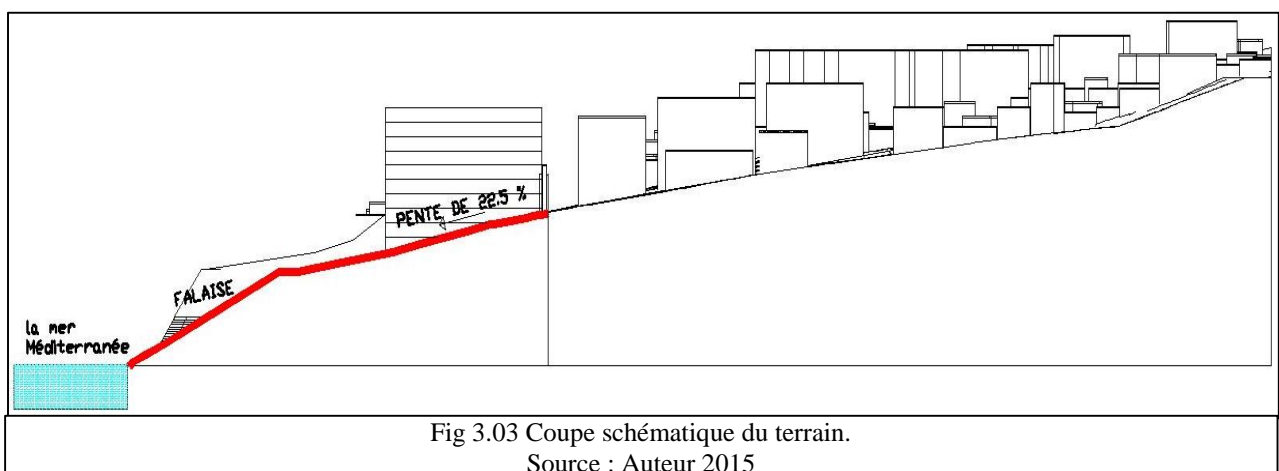


Fig 3.03 Coupe schématique du terrain.
Source : Auteur 2015

¹ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian » Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006.

² Office de Promotion et de Gestion Immobilière.

Il peut jouer un rôle positif s'il est faible, où il rafraîchit le climat avec douceur surtout en été.

C'est justement le cas à Ain -Benian où le vent est faible, de direction Ouest- Est- Ouest pratiquement toute l'année. Cependant, en été, il change de direction de temps en temps vers l'Est Nord-Est, ce qui rafraîchit l'air humide en donnant une douceur agréable au climat de la ville. Le climat d'Ain-Benian se décompose en 2 périodes :

1. Périodes froide et pluvieuse : Octobre à Mars.
2. Périodes chaude et sèche : Mai à Septembre, ce qui offrent des potentialités de développement du tourisme balnéaire ³.

Ensoleillement :

Notre site est exposé au soleil de trois côtés : l'est, l'ouest et le sud.

Les précipitations ⁴:

Les pluies sont souvent irrégulières d'une année à l'autre et pour un même mois. Ainsi, les précipitations moyennes enregistrées font sortir une moyenne annuelle de **541mm**.

Les températures:

La température varie entre 33°C pour les mois chauds de l'été (Juillet, Aout) et 5.7°C pour les mois les plus froids (Décembre à Février) ⁵.

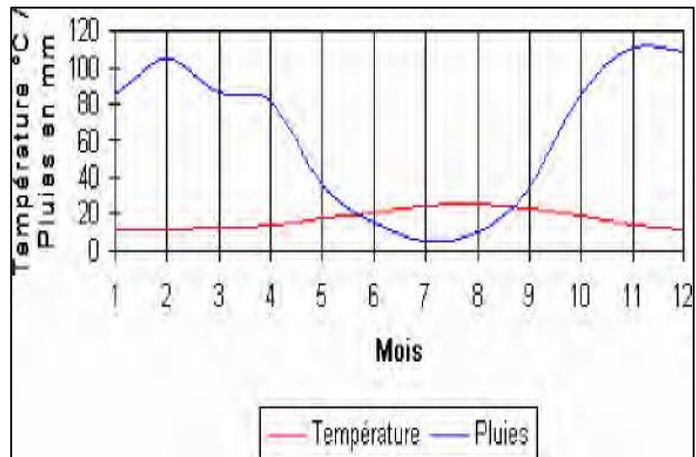


Fig 3.04 Détermination de la période estivale. Source : www.iqubec.com/nabla. Décembre 2000

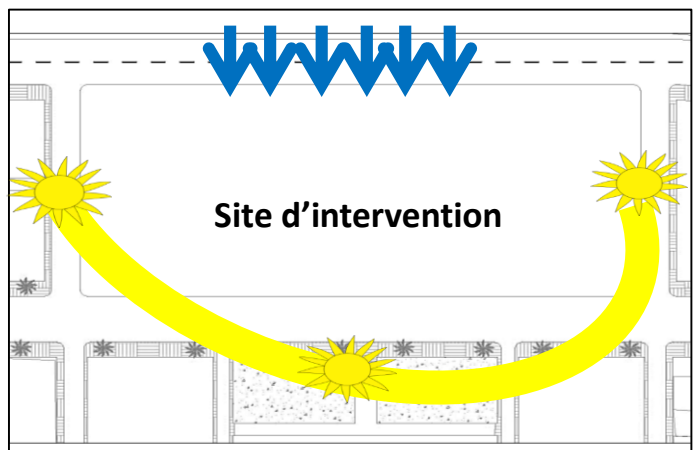


Fig 3.05 L'ensoleillement et le vent dominant. Source : Auteur 2015

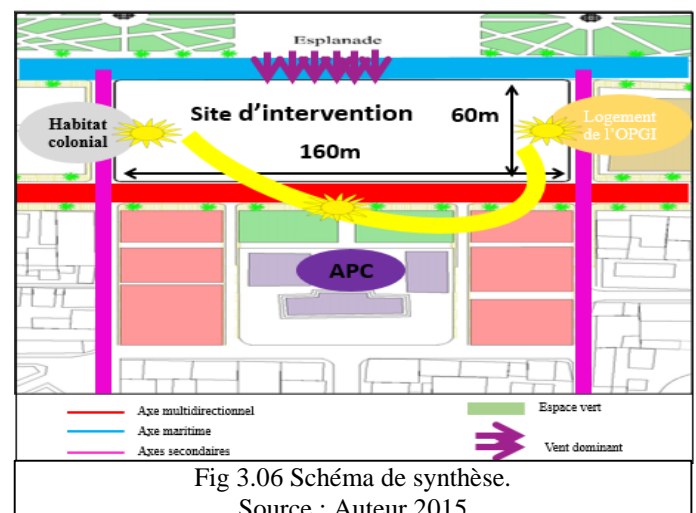


Fig 3.06 Schéma de synthèse. Source : Auteur 2015

³⁵ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006.

⁴ En météorologie, le terme précipitation désigne des cristaux de glace ou des gouttelettes d'eau qui, ayant été soumis à des processus de condensation et d'agrégation à l'intérieur des nuages, sont devenus trop lourds pour demeurer en suspension dans l'atmosphère et tombent au sol ou s'évaporent ...

III.2. Analyse diachronique :

Un bâtiment est construit à partir d'un besoin et d'une commande et est soumis à des contraintes liées au site, au règlement, au coutetc. Il est également le fruit des idées de l'architecte.

Le but de notre intervention dans le site consiste à élaborer un projet qui s'intègre dans son environnement tout en exprimant un langage différent de celui des bâtiments déjà existant, et offrir ainsi à cette partie de ville, un certain cachet à travers notre projet qui sera considéré comme monument tant par sa taille que par son architecture particulière⁵.

A. Site d'implantation :

La topographie devise la ville d'Ain Benian en trois grands ensembles topographiques distincts:

- Le massif de Bainem.
- Le plateau d'Ain Benian.
- Le secteur côtier.

La région dispose d'une dizaine de km de côte allant de la falaise Bainem à Ras Acrata à oued Beni Messous ou nord-ouest.

Les types de reliefs que présente la bonde côtière sont: Rochers escarpés, Falaises, et Plages.⁶



Fig 3.07 Vue sur Guyotville.
Source : Chez nous à Guyotville

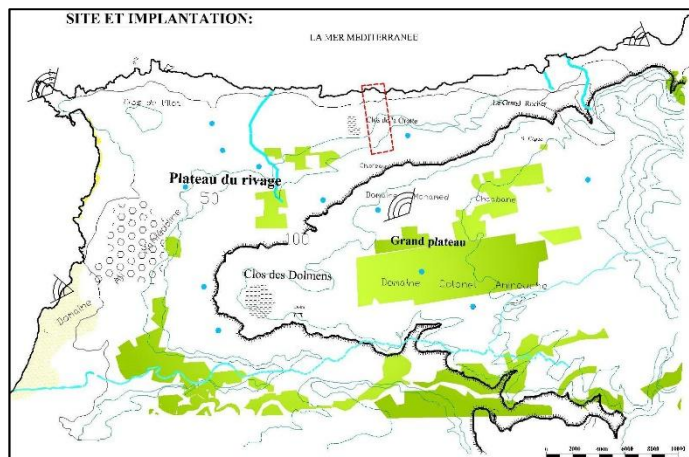


Fig 3.08 Site d'implantation.
Source : Mémoire de magister : M Ait Saadi (2006)



Fig 3.09 Deux dolmens au milieu des villages.
Source : Chez nous à Guyotville

⁵ ABED ADNANE ; « FAIRE COEXISTER LE PASSE AVEC LE FUTURE » ; Mémoire de fin d'étude ; université Saad Dahleb. Blida. 2006.

⁶ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 175-176.

B. Période romaine⁷ :

Il existe de nombreux vestiges de la civilisation romaine implantés autour la route romaine, à l'îlot et au bord d'El Djamila (surtout à la Ras-Acrata). Ces vestiges romains ont été détruits lors de la construction du village colonial en 1847.

Ajouté à cela, les vestiges romains implantés autour d'une source d'eau indiquent les premiers faits urbains qui ont donné la naissance à la ville (des restes de bassins et de pans de murailles en blocs; recouverts d'un solide crépi, entourent cet établissement³) ainsi que deux parcours : le parcours reliant Alger - Cherchell et le parcours reliant Ain Benian - Chéraga.

C. Période Ottomane :

L'absence de documents écrits et graphiques durant cette période amène à supposer que les modifications urbaines durant ce laps de temps comptent peu. Marquée seulement par la présence d'un palais turque d'été, qui a appartenu au trésorier du Bey d'Alger.

D. Période coloniale :

a) **Periode 1830-1853 : Création du village**

Les troupes françaises débarquent à SIDI FERRUCH le 14 juin 1830, le village n'existait pas, le Maréchal Soult, alors ministre de la guerre, adresse le 28 janvier

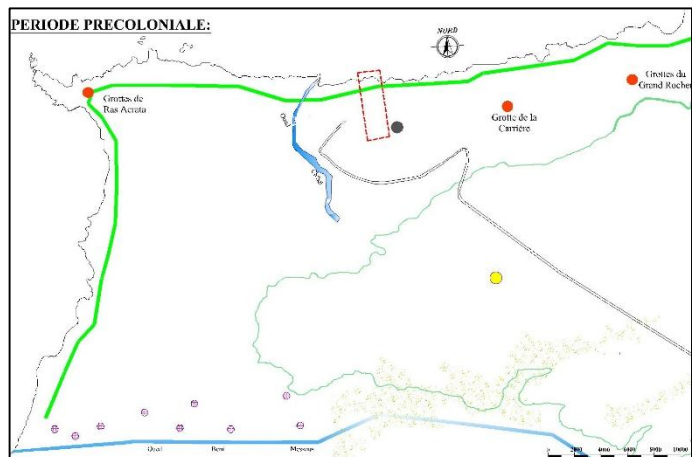


Fig 3.10 Période romaine.

Source : Mémoire de magister : M Ait Saadi (2006)

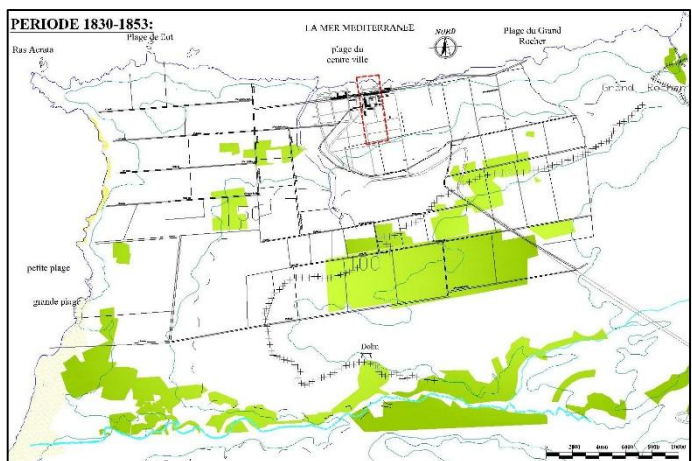


Fig 3.11 Création du village.

Source : Mémoire de magister : M Ait Saadi (2006)

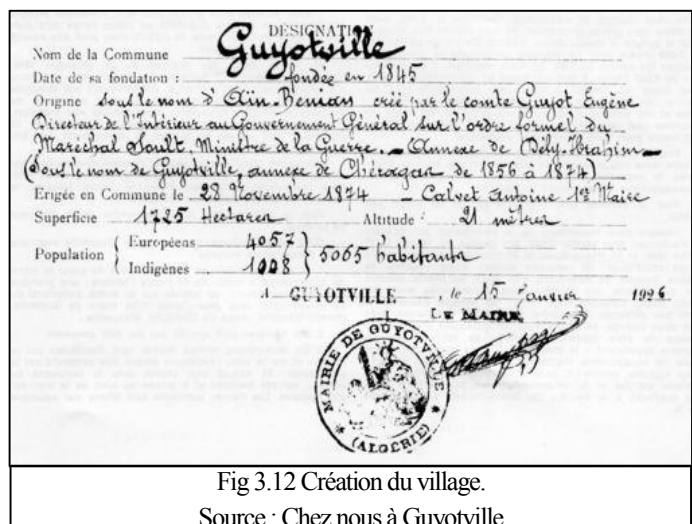


Fig 3.12 Création du village.

Source : Chez nous à Guyotville

⁷ Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de Guyotville.

1843 au compte Guyot (directeur civil de l'intérieur à Alger), des instructions formelles pour faire explorer le Sahel, d'ALGER à SIDI FERRUCH, son but est d'y faire construire deux villages de pêcheurs et d'ouvrir une route littorale. Le 19 avril 1845, l'arrêté de création du village de Ain Benian est signé par le Maréchal BUGEAU, alors gouverneur de l'Algérie. Mr TARDIS, le 1er entrepreneur du village, Propose au compte FUGENE GUYOT de donner son nom au premier village maritime algérien "Guyotville", avec 20 maisons et 5 colonnes le 19 avril 1845. En 1852 le village comptait 53 familles françaises (tous militaires), 19 espagnoles et une seule algérienne⁸.

b) Periode 1853-1869: Formation du village

Onze années après sa création (en 1856), Ain Benian quitte la tutelle de la commune de Dely-Brahim, pour être annexée à la commune de Chéragas. Dans cette période, l'étendu de Guyotville était vouée à l'agriculture. En 1852 à cause du manque d'eau, la question de quitter Guyotville se pose, une autre fois la ville semble devoir être rayée de la carte, mais c'est le nouveau préfet Latour-Mézeray qui va sauver Guyotville avec une série d'importantes mesures⁹:

- Six hectare sont ajoutés aux six déjà concédés.



Fig 3.13 Formation du village
Source : Chez nous à Guyotville

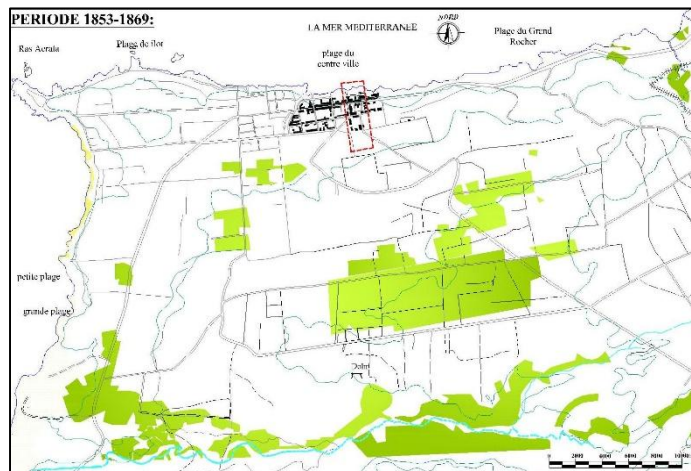


Fig 3.14 Formation du village
Source : Mémoire de magister ;M Ait Saadi (2006)



Fig 3.15 Vue sur l'entrée du village en 1902.
Source : Chez nous à Guyotville

⁸ Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de Guyotville.

⁹ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006.

- De nombreuses fermes isolées sont créées: 31 fermes sont dans la campagne plaine, et 8 fermes au bord de la mer.

En 1859, une paroisse est érigée, dans un hangar, sur l'étable d'un menuisier. Après quelques mois, elle est transférée vers une salle dans la maison de M. Berthier¹⁰.

c) Période 1869-1910: Développement urbain

En 1874, vingt années se sont écoulées depuis les premières tentatives de création du village maritime d'Ain Benian. De nombreuses pétitions de colons demandant la création d'une commune, indépendante de Chéraga, vont aboutir le 28 Novembre 1874 à un décret du général Chanzy qui érige la ville en commune de pleins exercices. La superficie de la commune est fixée à 1.725 hectares, Guyotville demeurera toujours sous la dépendance juridique de Chéraga. La première école fût fondée le 12 octobre 1870, ainsi le village commença à se développer et à se doter en équipements : école des garçons, école des filles, école maternelle¹¹.

d) Période 1910-1932: Occupation du rivage côtier

Grâce aux opportunités qu'offre la ville aux nouveaux colons qui s'installent, en effet le nombre d'habitants passe de 3 507 en 1906, à plus de six mille en 1935¹². Ceci a induit :



Fig 3.16 Vue sur la place en 1908.
Source : Chez nous à Guyotville

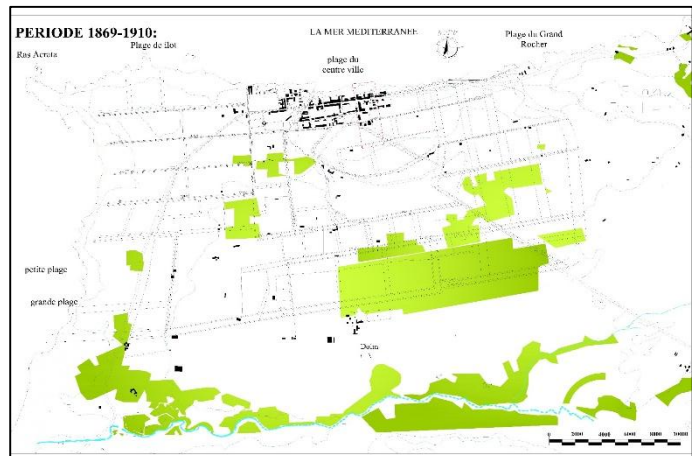


Fig 3.17 Développement urbain.
Source : Mémoire de magister ;M Ait Saadi (2006)

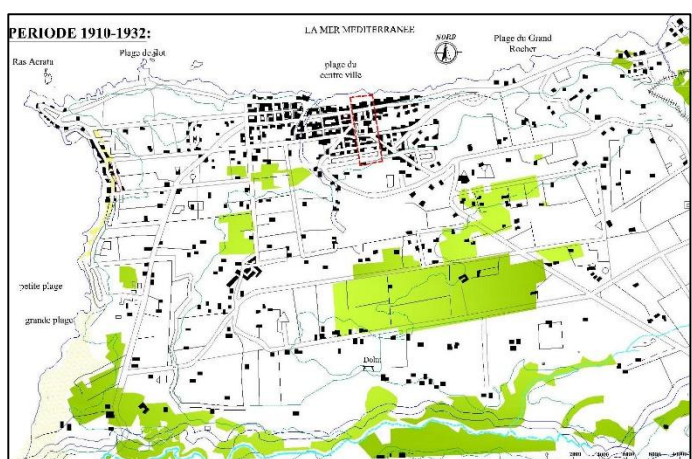


Fig 3.18 Occupation du rivage côtier.
Source : Mémoire de magister ;M Ait Saadi (2006)

¹⁰ ¹² Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de Guyotville.

¹¹ Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de l'école Saint-Joseph Guyotville.

- La distribution de nouveaux terrains agricoles sur le plateau du côté Sud de la ville, aux nouveaux colons installés dans la région.
- L'extension du village au-delà de la barrière naturelle et vers l'Ouest, suivant le chemin de fer.
- Densification du noyau urbain existant et l'apparition de nouveaux quartiers et de nouveaux faits urbains le long du parcours romain.
- L'aménagement de la place de la république.
- La construction de la première jetée du futur port de pêche en 1920, ainsi que la construction de restaurants, villas et cabanons, ce qui a guidé la ville vers une vocation touristique. C'est d'ailleurs dans cette période qu'on a commencé à parler d'exploitation des capacités paysagères.
- L'élargissement du parcours Alger - Cherchell et abandon du tramway.
- Construction de plusieurs cités de recasement pour les algériens¹³.

e) Période 1932-1962: Formation de l'espace périphérique

Avec l'attraction que présente Guyotville, la population ne cesse de s'accroître, ce qui fait qu'en 1936 on est passé de 6 726 habitants à 8 050 habitants, dont 3 361 en 1948. D'autres quartiers ont été créés pour héberger la main d'œuvre algérienne, d'où en 1957 le projet de Constantine.



Fig 3.19 Vue sur le Casino en 1920.
Source : Chez nous à Guyotville



Fig 3.20 La Place le 25-08-1934.

Source : http://alger-roi.fr/Alger/guyotville/pages_liees/27_Guyotville_fete_1934_oliver.htm

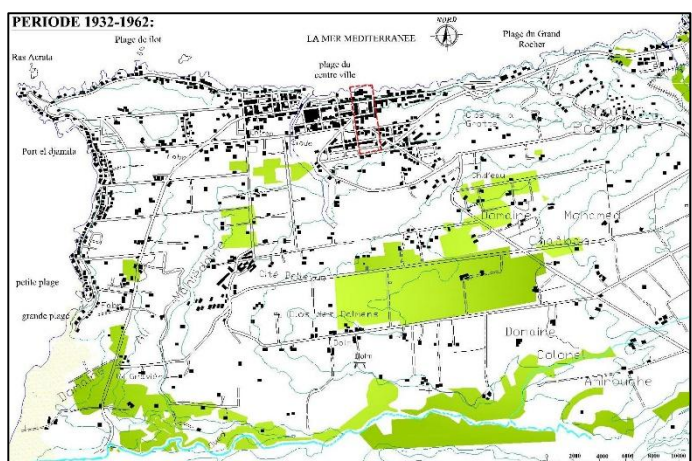


Fig 3.21 Formation de l'espace périphérique.

Source : Mémoire de magister ; M Ait Saadi (2006) Ait Saadi

¹³ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian » Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 184-185.

Ce plan marque le paroxysme de l'industrialisation et de la normalisation de la construction en Algérie et à Alger en particulier. Les besoins en dix ans sont évalués à 600 000 logements (à réaliser, à rénover et à remplacer). Le plan prévoit donc la réalisation de 53 000 logements pour Alger pour le premier quinquennal. Les problèmes se posent dans ce contexte, en termes d'économie, de rapidité et d'efficacité. Les méthodes de planification urbaine sont purement quantitatives et se traduisent en des normes de répartitions de surfaces d'habitat et d'équipements et en zonage des fonctions. Parallèlement, sont instaurées les ZUP¹⁴. La ville de Ain Benian comme toutes les villes algériennes a bénéficié de ce plan, d'où la réalisation de la cité Belle Vue et la cité Evolutive en 1958¹⁵.

Ces deux projets ont renforcés la présence des algériens à Ain-Benian devenant pour la première fois majoritaire par rapport aux colons, ce qui amenait le nombre de la Population en 1960 à 21000 habitants dont 13000 algériens.

Autres faits marquants entre 1932 et 1962¹⁶ :

- 3La transformation de la place de la république en perdant sa forme initiale.
- La disparition (par remblaiement) de l'Oued qui a permis l'élargissement du parcours de liaison territoriale (Alger - Cherchell).

E. Période postcoloniale :

Après l'indépendance on assiste à un triplement de la population qui passe de 6 700 habitants en 1954, à 17 430 habitants en 1966, avec une croissance faible de l'urbanisation et des transformations



Fig 3.22 Vue sur l'église en 1960.
Source : Chez nous à Guyotville

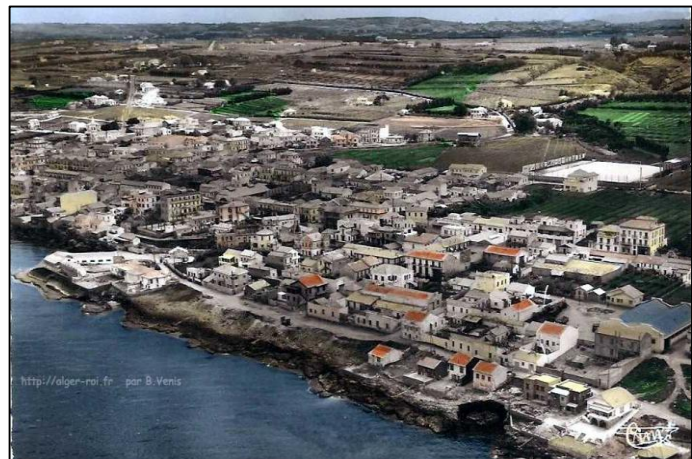


Fig 3.23 Vue générale de la ville de Guyotville à partir de la mer.
Source : <http://algerroi.fr/Alger/guyotville>



Fig 3.24 Plan de Constantine habitat collectif à Guyotville.
Source : Mémoire de magister ;M Ait Saadi (2006)

¹⁴ Zone à urbanisé en priorité.

¹⁵ Le journal de la ville, édition de l'Amicale des Anciens de l'école Saint-Joseph Guyotville.

¹⁶ AIT SAADI H, « Rappports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 184-185.

fonctionnelles, à titre d'exemple, l'église fût reconvertie en mosquée (mosquée Bachir Ibrahim), La place Marguerite, fût transformée en stade de handball, ainsi que la construction d'une annexe de l'A.P.C et d'un bâtiment de l'état civil. La route nationale qui passait autrefois par le centre-ville est déplacée plus loin de celui-ci.

La ville d'Ain Benian connaît aujourd'hui, une stagnation d'urbanisme à l'intérieur de son périmètre urbain, ainsi que la modification et la reconversion de quelques faits urbains. Cette structure a pris un tracé linéaire suivant le grand axe routier, en partant du noyau initial du centre-ville (conçu linéairement). En plus de la perte du rôle et du caractère de la place de la république, il y a eu le début de la fragmentation et l'éclatement de la ville en secteurs monofonctionnelles, ainsi qu'une expansion rapide incontrôlée, ceci a engendré la dégradation de la structure urbaine et du bâti. Notant aussi que l'occupation anarchique du littoral par des habitations illicites, provoque la dégradation de ce patrimoine maritime et que l'existence des activités industrielles au milieu des habitations pose d'innombrables problèmes¹⁷.

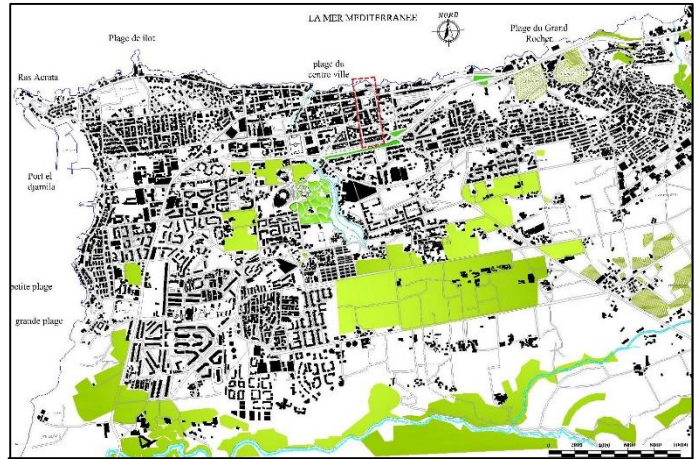


Fig 3.26 Période postcolonial.
Source : Mémoire de magister ;M Ait Saadi (2006)



Fig 3.27 Vue générale de la ville de Guyotville après 1962.
Source : <http://algerroi.fr/Alger/guyotville>



Fig 3.28 Vue générale de la ville de Guyotville en 2005.
Source : <http://algerroi.fr/Alger/guyotville>

¹⁷ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 188-190.

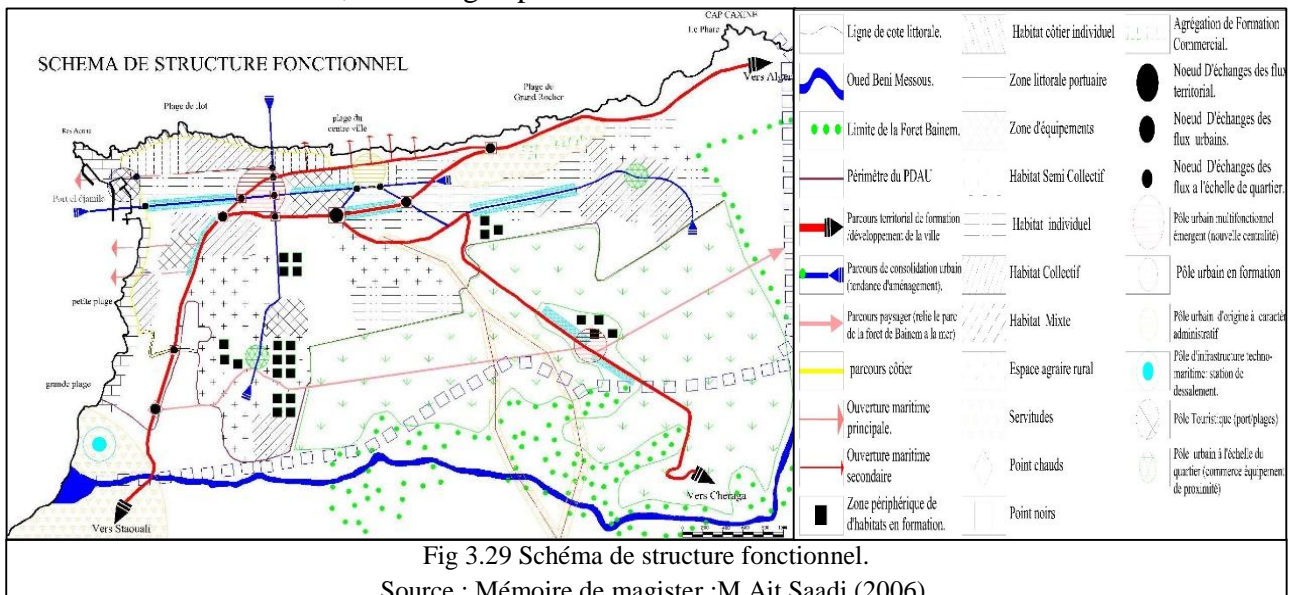
III.3. Analyse synchronique :

A. Analyse morphologique de l'aire de référence:

- Schéma de structure fonctionnel :

Le schéma englobe les éléments indicateur et ordonnateurs de la croissance et les aires qui composent la ville. Ceci permet de saisir les relations de dépendance et de correspondance entre les différentes composantes.

La ville de Ain Benian, se distingue par :



- * La source d'eau : Pôle indicateur de la croissance.
- * Les deux parcours: Eléments artificiels ordonnateurs de la croissance qui permettent la localisation et l'implantation du tissu urbain.
- * La formation et la transformation s'est effectué selon une structure linéaire le long du parcours matrice Alger / Cherchell.
- * Une aire de forte concentration de fonction publico-collectif ¹⁸.

- Plan historico-morphologique : L'analyse du processus historique de formation et de transformation de la ville permet l'élaboration du plan historico-morphologique duquel ressort le découpage de l'aire de référence en zone homogènes. Cette grille d'analyse permet de vérifier et de valider le périmètre d'intervention et la délimitation des POS de la ville.

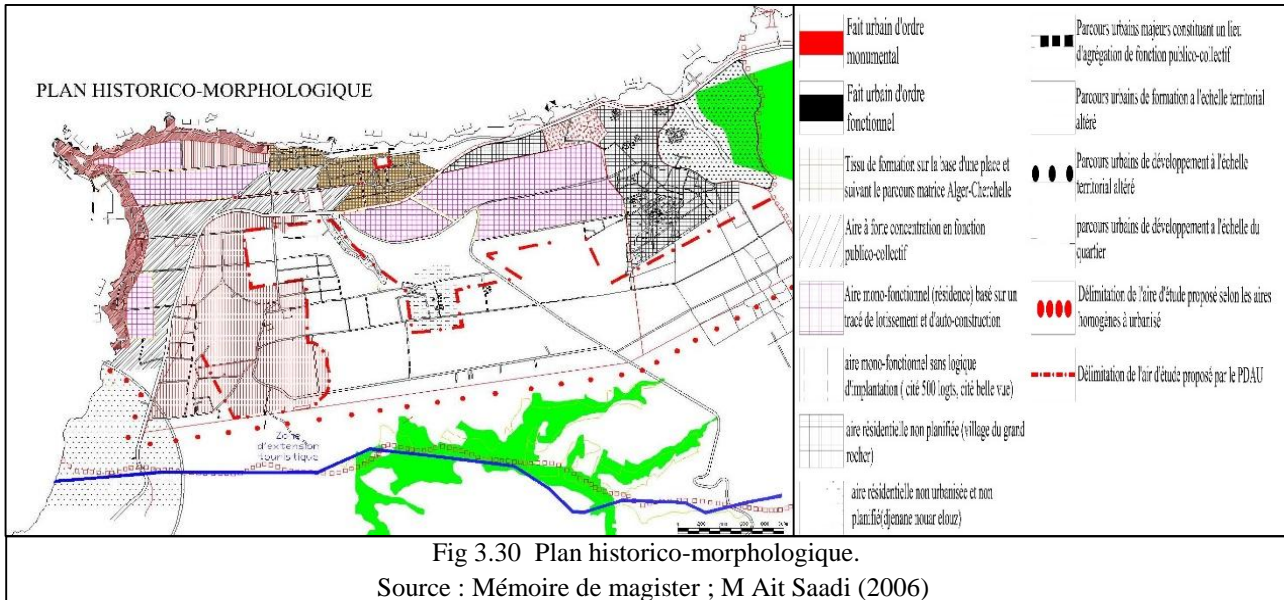
La ville est composée des aires suivantes¹⁹:

- Aire monofonctionnelle (résidence) basée sur un tracé de lotissement et d'autres constructions (Madrague).

¹⁸ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 242

¹⁹ AIT SAADI H, « Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière de Ain Benian »Mémoire de magister. Université Saad Dahleb. Blida, 2006. Pp 228

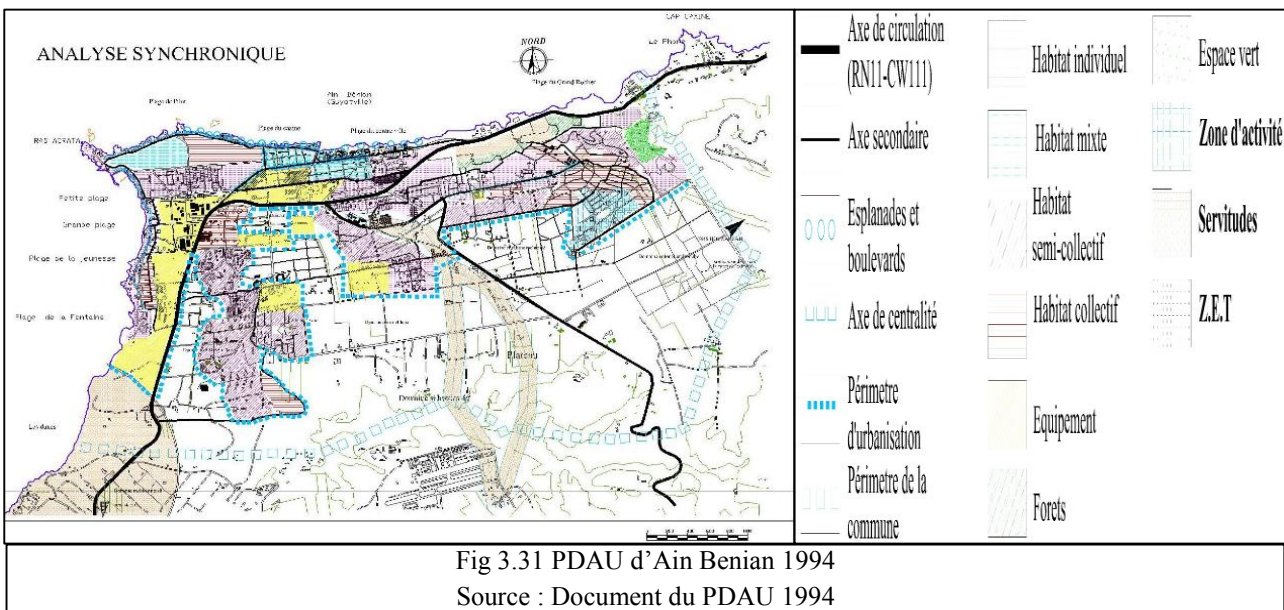
- Aire monofonctionnelle sans logique d'implantation (éparpillée).
- Aire non urbanisée et non structurée.
- Tissu haut degré de permanence physico morphologique.



B. Analyse fonctionnelle de l'aire de référence:

- Proposition du PDAU de 1994 :

Le PDAU permet d'étudier les règles d'aménagement et les conditions d'orientations ainsi le développement urbain et les mutations des différents types d'activités. Il étudie les différents types d'aménagements et d'interventions qui sont prévus dans chaque zones avec la mise en valeurs des



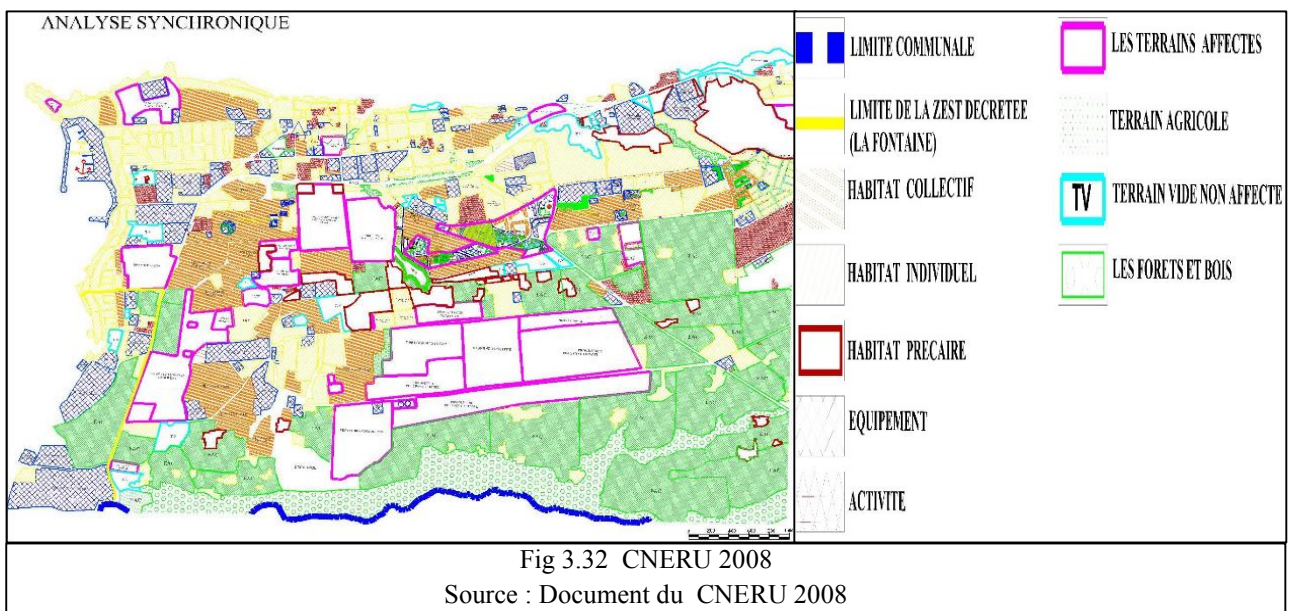
différents activités (agricole, touristique, industriels...). Suivant le PDAU de 1991 la ville de Ain Benian est divisée en 13 zones réglementaires. Pour le développement urbain, le choix fait par le PDAU est l'extension sur les terrains agricoles périphériques des versants:

- Au Sud-est de l'agglomération (clos de la grotte).
- Au Sud-ouest (cité Bellevue).
- À l'Est, mise en réserve par l'agriculture estimant les terrains agricoles.

• Propositions du CNERU en 2008 :

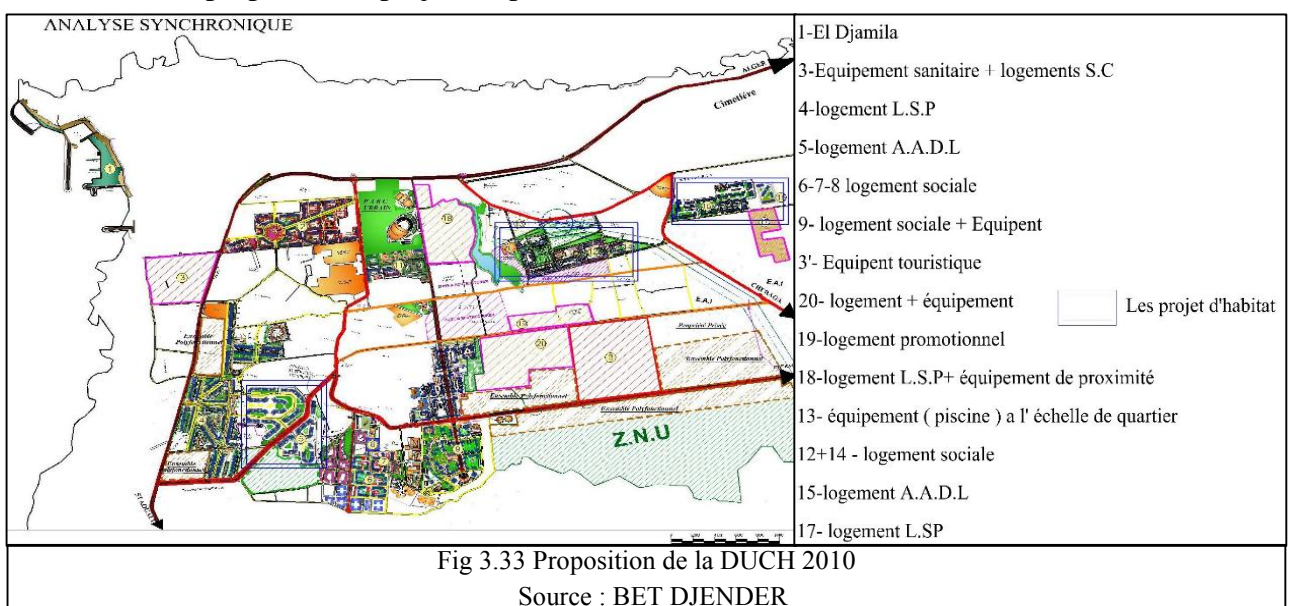
Cette proposition du CNERU Date de 2008.

Le choix s'est porté sur la proposition de projets structurants qui vont remplir la poche vide du tissu urbain et au même temps l'affectation de projets à la périphérie afin d'élargir le périmètre urbain²⁰.



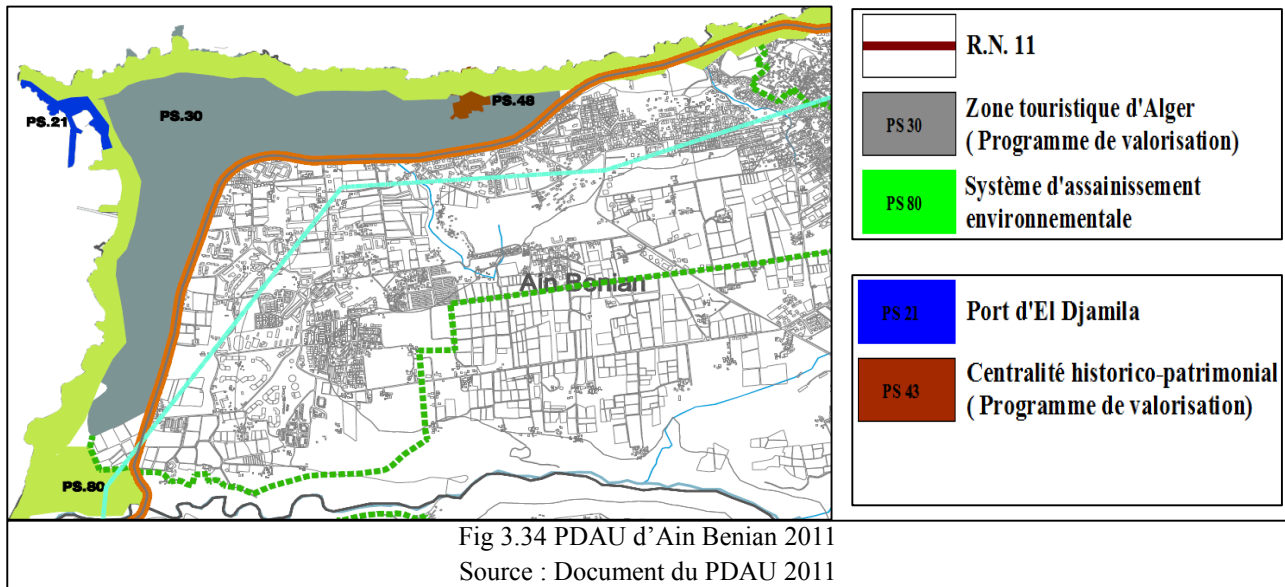
• Propositions de la DUCH en 2010 :

La nouvelle proposition d'aménagement élaborer en 2010 par la DUCH ne s'est intéresser qu'à la périphérie de la ville (à partir de la R.N 11 et vers le sud) et le centre-ville ville est laisser en tache blanche. Ils ont proposé trois projets important d'habitat dans les POS 2, 9, et 10. ²¹



- Propositions du PDAU d'Alger 2011 :

La révision du PDAU de la Wilaya d'Alger est une occasion de doter la ville d'Alger d'un nouvel instrument et modèle de valorisation et de management territorial qui va se révéler dans la possibilité de développer stratégiquement, une 'nouvelle ville' jusqu'en 2029.



Cette vision de l'aménagement du territoire revêt, à sa base, un dessin stratégique consolidé par un ensemble de sept 'ambitions' qui, dans le cadre politique, visent à configurer l'« Alger de demain » :

- Positionnement : Alger, « ville emblématique »
- Socio-économie : Alger, « moteur du développement tertiaire de l'Algérie »
- Occupation du territoire : Alger, « ville belle qui maîtrise son étalement »
- Environnement : Alger, « éco-métropole de la Méditerranée et ville jardin »
- Mobilité : Alger, « ville des mobilités et des proximités »
- Risques : Alger, « ville sûre »
- Gouvernance : Alger, « ville, empreinte de bonne gouvernance »

Dans ce plan d'aménagement Ain Benian est un pôle qui va contribuer à l'ouverture de la capitale sur le monde, cette internationalisation sera basée sur les qualités touristiques de la ville ²².

²⁰ Groupe Centre National d'Etudes et Recherches appliquées en Urbanisme.

²¹ Archive de l'APC d'Ain Benian.

²² Le document écrit du PDAU 2011.

III.5. Principes de compositions urbaines

III.5.1. Principes de compositions urbaines à l'échelle de la ville :

Dans cette étape Il s'agit de déterminer le squelette (la matrice géométrique) du plan d'aménagement, cela est à travers la confrontation des éléments permanent avec une hypothèse de programme de transformation .La matrice géométrique c'est la structure de conformation qui est la structure géométrique organisatrice de la forme urbaine, elle servira de base pour l'élaboration d'un tracé futur.

Le but de l'intervention

- Le prolongement des voies existantes à partir du centre historique pour assurer la continuité du flux.
- Dans le but de revalorisation de noyau historique de la ville Ain Benian et l'ouvrir vers la mer un prolongement des voies existantes et même une création des voies piétonnes sont prévus dans les futures interventions
- La création de nouveaux espaces publics « places, esplanades, ... » : Notre aire d'étude a grandement besoin d'un peu de cette vivacité qui est quasiment absente vue l'omniprésence des voitures. Nous avons répondu à ce manque par une place publique au centre de la zone d'intervention, qui relie la ville à la mer et une esplanade sur le front de mer.
- D'une autre part, et afin de renforcer la notion du paysage l'intégration de la notion paysagère sera marquée dans notre future intervention.
- Prévoir des parkings et des aires de stationnement pour régler le problème de stationnement.
- Pour diminué le phénomène de dégradation au niveau de boulevard Si M'hamed on a renforcé le commerce au long de ce boulevard.
- Revalorisation du cadre bâti:
- Redonner une certaine valeur aux bâtiments sur le plan architectural, et donner une nouvelle vie aux bâtiments existants ceci dit il faudra réorienter la vocation du site vers un aménagement à dominance résidentielle et commerciale.

III.5. Principes de compositions urbaines

III.5.1. Principes de compositions urbaines à l'échelle de la ville :

Dans cette étape Il s'agit de déterminer le squelette (la matrice géométrique) du plan d'aménagement, cela est à travers la confrontation des éléments permanent avec une hypothèse de programme de transformation .La matrice géométrique c'est la structure de conformation qui est la structure géométrique organisatrice de la forme urbaine, elle servira de base pour l'élaboration d'un tracé futur.

Le but de l'intervention

- Le prolongement des voies existantes à partir du centre historique pour assurer la continuité du flux.
- Dans le but de revalorisation de noyau historique de la ville Ain Benian et l'ouvrir vers la mer un prolongement des voies existantes et même une création des voies piétonnes sont prévus dans les futures interventions
- La création de nouveaux espaces publics « places, esplanades, ... » : Notre aire d'étude a grandement besoin d'un peu de cette vivacité qui est quasiment absente vue l'omniprésence des voitures. Nous avons répondu à ce manque par une place publique au centre de la zone d'intervention, qui relie la ville à la mer et une esplanade sur le front de mer.
- D'une autre part, et afin de renforcer la notion du paysage l'intégration de la notion paysagère sera marquée dans notre future intervention.
- Prévoir des parkings et des aires de stationnement pour régler le problème de stationnement.
- Pour diminué le phénomène de dégradation au niveau de boulevard Si M'hamed on a renforcé le commerce au long de ce boulevard.
- Revalorisation du cadre bâti:
- Redonner une certaine valeur aux bâtiments sur le plan architectural, et donner une nouvelle vie aux bâtiments existants ceci dit il faudra réorienter la vocation du site vers un aménagement à dominance résidentielle et commerciale.

III.5.2. Principes de compositions urbaines à l'échelle de l'aire de référence

III.5.2.a. Thème et concept de structuration de nouveau projet :

A .L'axe structurant de la ville

La première tracé de la ville de AIN BENIAN ça fait par la création d'un axe perpendiculaire à la ligne de la mer et également perpendiculaire a le parcours structurant SIDI M'HAMED, cet axe relie la mosquée et la mairie avec la mer ,la structuration de la ville a été sur cet axe mais avec le temps la ville est développé vers le ouest et avec la phénomène de dégradation le noyau historique de la ville est perdue sa valeur ,donc le nouveau projet doit implanter sur cet axe structurant pour revaloriser le tracé ancien de la ville et pour diminuer la phénomène de dégradation , cet projet doit être un pôle attractif dans la ville.

B .la renforcement des extrémités de l'axe structurant :

Pour la revalorisation de l'axe structurant de la ville il faut renforcer ses extrémités par des projets attractifs c'est pour ça on a utilisé cet axe comme un axe de symétrie de notre projet, donc les extrémités de l'axe sera renforcer par deux pôles attractifs, le premier c'est la mosquée et le deuxième c'est notre projet.

C .Exploration de l'ouverture vers la mer :

Durant l'analyse qui on fait sur la ville de AIN BENIAN surtout au niveau de noyau historique ont remarqué qu'il n y a pas des ouvertures vers la mer sauf quelque percée étroites, donc la ville est nécessite d'aménagement des ouvertures pour dégager et pour relié la ville avec la mer, donc le nouveau projet doit implanter autour d'une placette en belvédère sur la mer, pour réaliser la relation ville-mer.

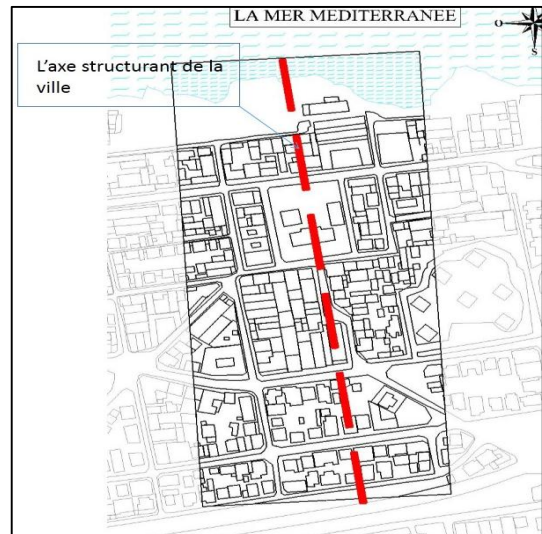


Fig 3.45 Axe structurant
Source : Auteur 2015

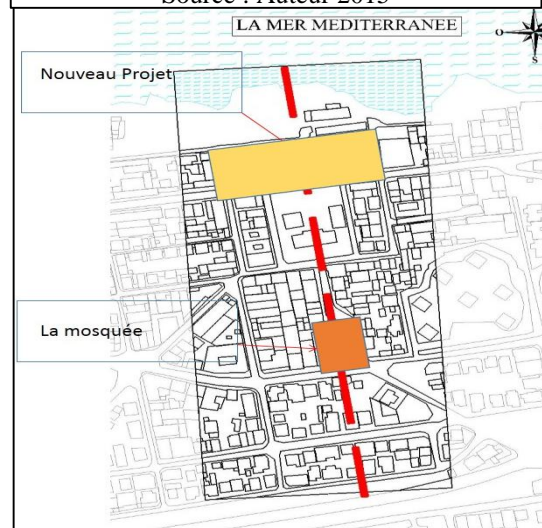


Fig 3.46 Axe structurant
Source : Auteur 2015

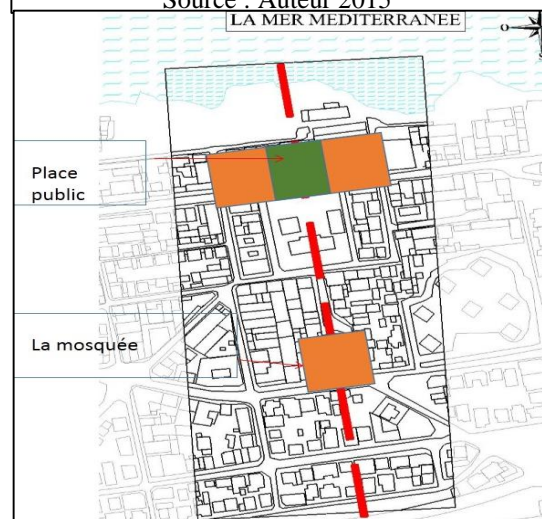


Fig 3.47 Axe structurant
Source : Auteur 2015

III.5.2.b. Processus Projectuelle :

Etape 01 :

La réalisation d'un édifice doit se conformer à plusieurs contraintes relatives à de nombreux paramètres liés au site , au règlements , à sa propre fonction , au programme , au coût , et aussi à la sensibilité personnelle de l'architecte²³ .

De ce fait, notre future intervention sera établie sur la base de trois concepts :

A- Ancrage :(en rapport à l'urbain) :

Afin d'avoir une intégration harmonise, et un projet ancré dans son site, le projet doit respecter les alignements imposés par le voies existantes. Comme notre intervention consiste aussi à la restructuration de l'ancien îlot il faut établir le rapport avec la mer²⁴ .

B- Unification :(en rapport à l'architecture):

Pour une densification et une bonne rentabilisation du foncier il est préférable de regrouper les différentes activités au sein d'une même entité.

C- Diversité :(en rapport au programme) :

La hiérarchisation et la diversification des différentes fonctions (commerciales - sportives - résidentielles) est indispensable dans notre future intervention.

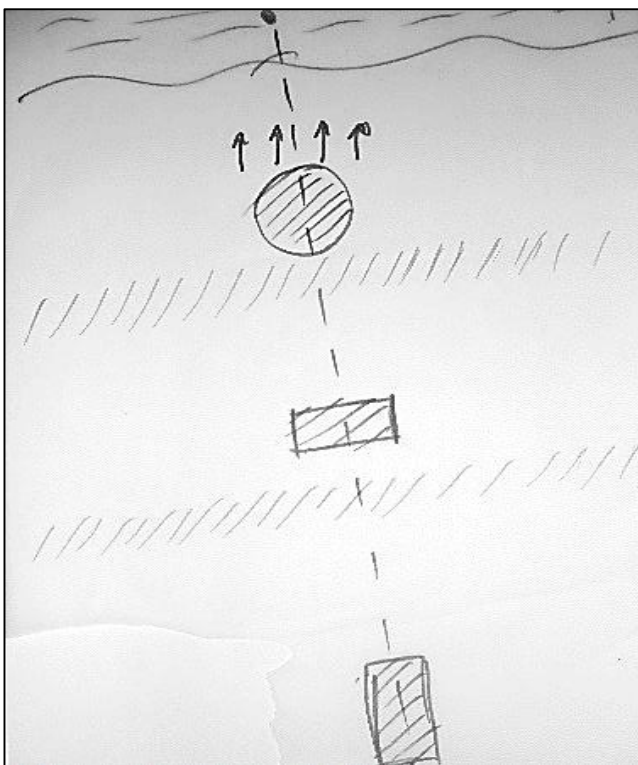


Fig 3.48 schéma d'implantation du projet.
Source : Auteur 2015

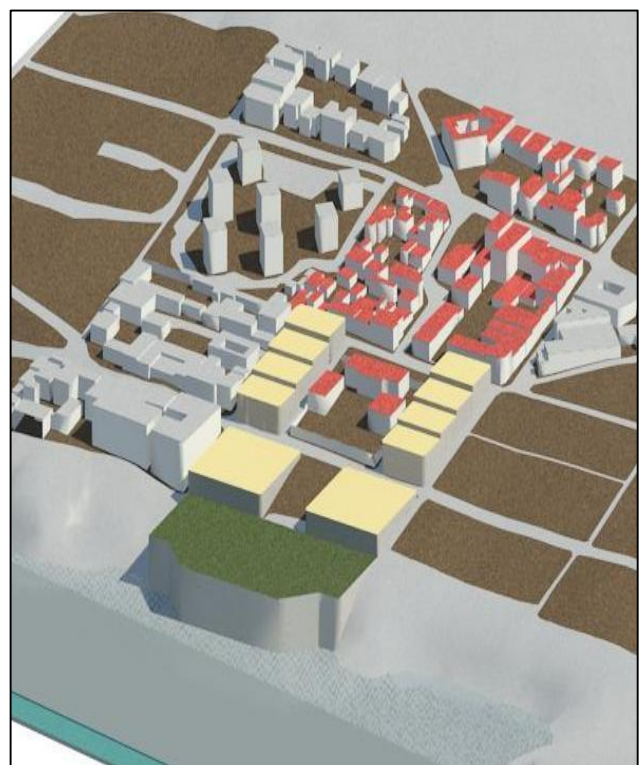


Fig 3.49 schéma d'implantation du projet.
Source : Auteur 2015

²³ AKACEM D ; DJEMACI A. « RESTRUCTURATION DE LA PLACE DE LIBERTE – CONSTRUCTION D'UN POLE SPORTIF A BLIDA ». Mémoire de fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida.2013. pp 84-85.

²⁴ AKACEM D ; DJEMACI A. « RESTRUCTURATION DE LA PLACE DE LIBERTE – CONSTRUCTION D'UN POLE SPORTIF A BLIDA ». Mémoire de fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida.2013. pp 90.

Etape 02 :

L'esquisse de projet s'est développée à travers :

- La réouverture de la ville vers la mer : cela à travers la création des espaces de transition visant à renforcer les relations visuelles: balcons, belvédères et percées attractives...
- Aménagement d'une esplanade maritime : Reliant les deux façades maritimes Est et Ouest, avec une multiplication de séquences et d'aspects.

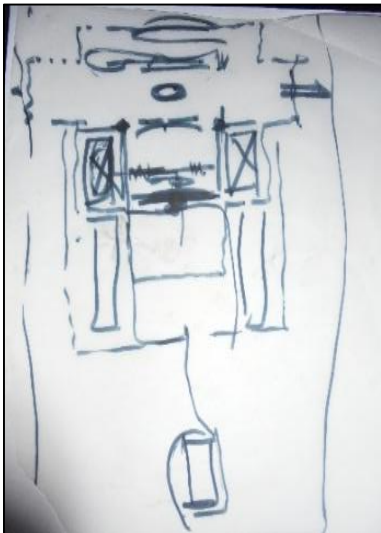


Fig 3.50 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

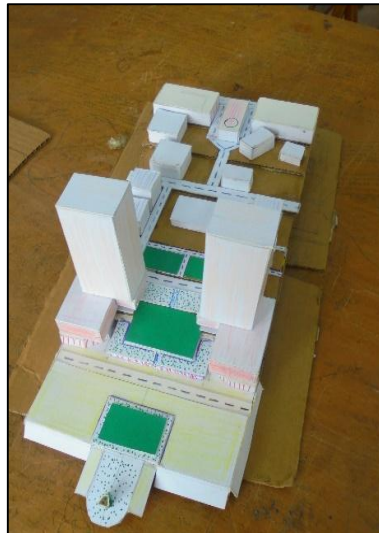


Fig 3.51 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

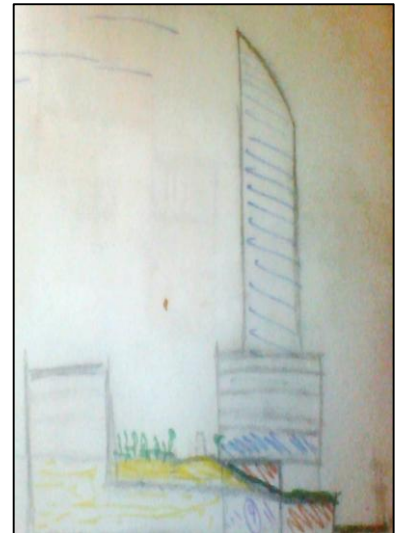


Fig 3.52 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

Etape 03 : Pour cet étape on a essayé de réaliser notre intervention en double échelle :

- Une émergence: à l'échelle de la métropole d'Alger. Avec la verticalité on voulut assurer la perception signalétique du projet
- Le socle: dans une démarche d'insertion urbaine; le soubassement est à l'échelle de l'homme de la ville, il assure la transition entre la ville et la mer.



Fig 3.53 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

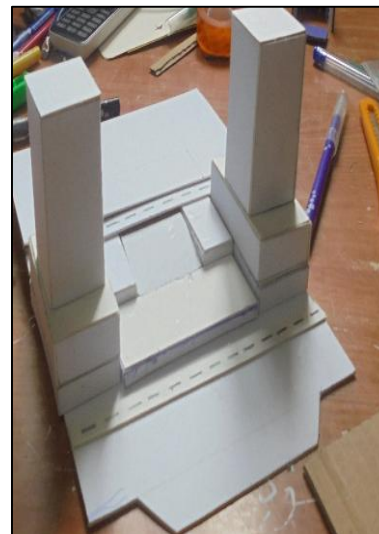


Fig 3.54 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

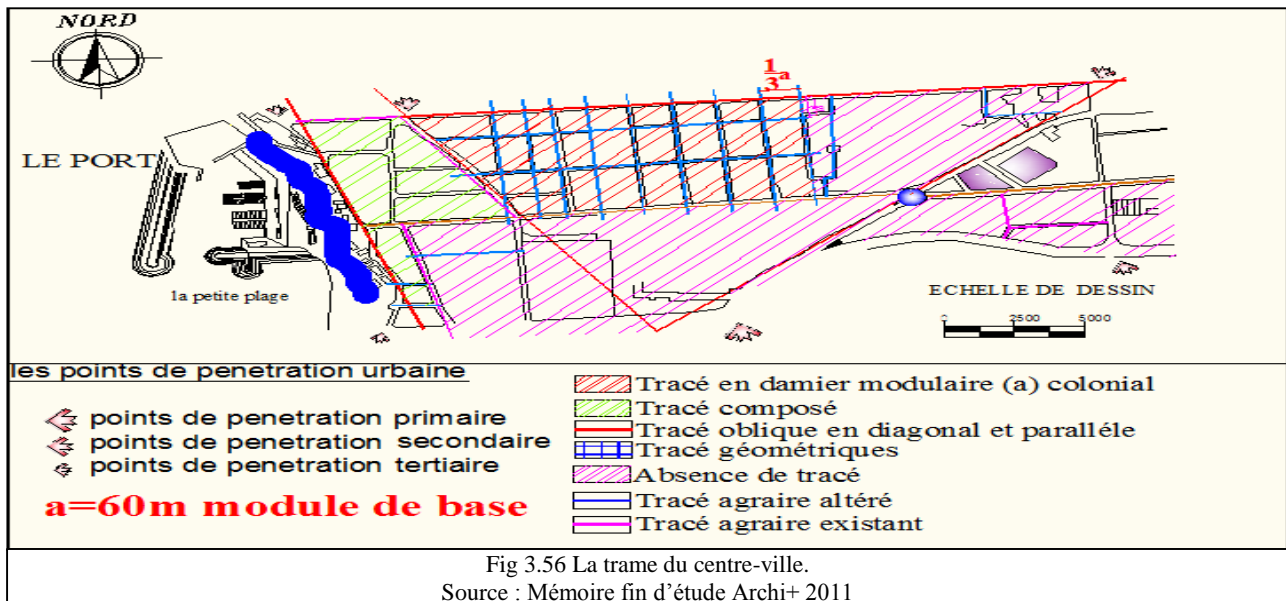


Fig 3.55 esquisse du projet.
Source : Auteur 2015

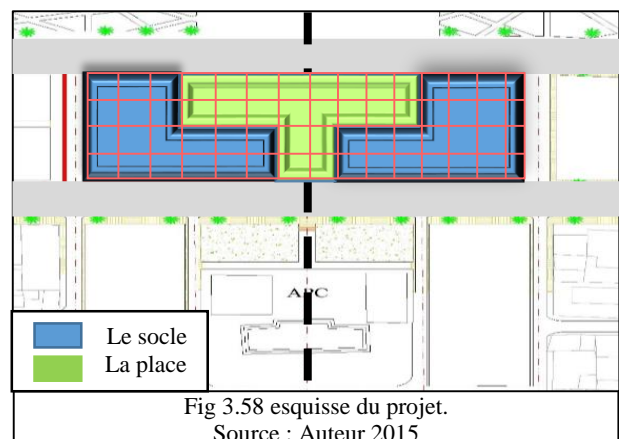
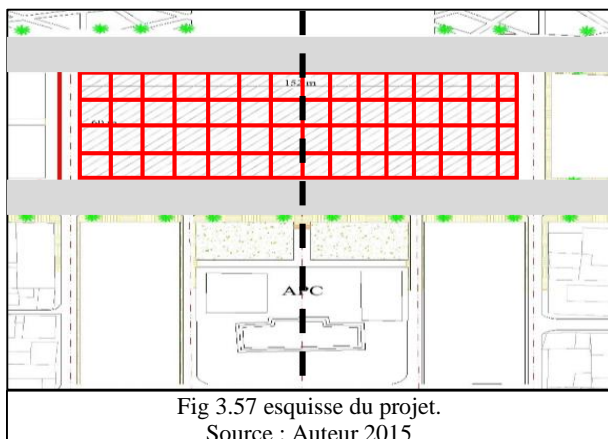
III.5.2.c. Trame urbaine :

L'étude du processus de formation et de transformation de la ville de Ain Benian nous a permis d'identifier 4 tracés régulateurs de la forme urbaine de la ville de Ain Benian²⁵.

- 1- Tracé en damier modulaire (le centre historique).
- 2- Tracé composé (les lotissements de la madrague).
- 3- Tracé oblique et parallèle (système de triangulation).
- 4- Absence de tracés.



L'étude de la trame du centre-ville nous a permis d'identifier un module de base carré de **60m**, pour notre projet nous avons divisé ce module sur 2 pour avoir un module rectangulaire de **60 x 30m** qui facilitera l'implantation du projet dans le terrain et cela s'est fait par plusieurs étapes tel que mettre le tracé géométrique 90° par rapport (perpendiculaire) à l'axe structurant de la ville cet position du



tracé nous a permis de faire construire 2 tours avec un socle et une place au milieu qui les relie et qui sont aligné sur le boulevard. L'orientation du tracé géométrique pour le rendre parallèle à la mer ce position du tracé nous a permis de faire construire un socle qui fait le tour du terrain.

²⁵ HAMZAOUIS et All «ALTERNATIF DE PROJET DE Z.E.T» Mémoire du fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida 2011. P 22.

III.5.2.d plan de composition urbain pg 43

III.6. Genèse de la forme :

Le choix du style architectural permet au projet de s'inscrire dans un **cadre référentiel** à travers différents courants architecturaux pour répondre aux exigences des problématiques posées dans un cadre de modernité et de la métropolisation de la ville

III.6.1 Principes du tracé :

1. Implantation selon le tracé historique :

Le terrain est un îlot ancien suivi le « *tracé historique de la ville* »²⁴. j

2. Module de base :

D'après l'analyse on constate que la ville est tracé selon un module de base de 60*30 m donc notre aire d'intervention est divisé on quatre module.

3. Ouvertures maritimes :

Pour assurer la continuité dans la structure de la ville ainsi l'accessibilité on a percée l'îlot selon deux axe perpendiculaire ; l'axe structurant de la ville et l'axe transversale de l'îlot²⁵.

4. Soustraction :

Pour faire une relation entre la ville et la mer on a créé une place dans l'intersection de l'axe structurant de la ville et l'axe de terrain.

5. Emergence :

Pour redonner la valeur de centre historique on a devisé les deux entités en deux est les monté en gabarit (R+24).



Fig 3.60 Les étapes.
Source : Auteur 2015

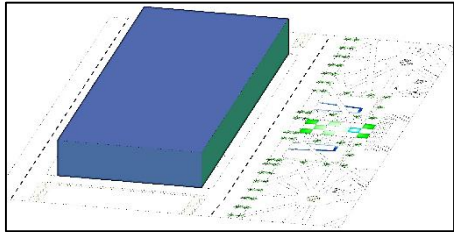
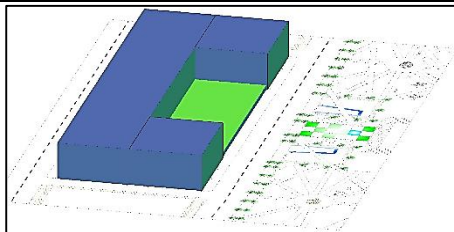
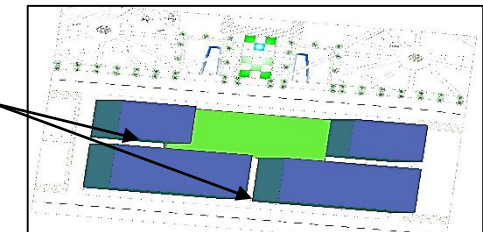
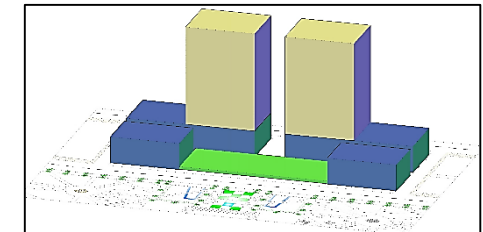
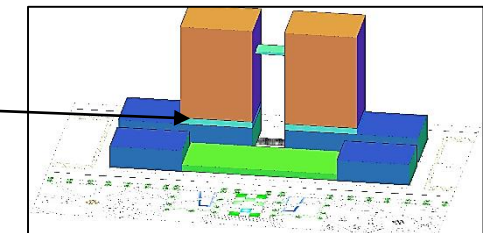
²⁶ GHERRAZ H. « Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides ». Mémoire du magister. Université Mentouri. Constantine.2013

²⁷ AKACEM D ; DJEMACI A. « RESTRUCTURATION DE LA PLACE DE LIBERTE – CONSTRUCTION D'UN POLE SPORTIF A BLIDA ». Mémoire de fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida.2013.

Le but de notre intervention consiste à élaborer un projet qui s'intègre dans notre aménagement tout en offrant à cette partie de la baie une certaine image de marque à travers notre projet, qui sera considéré comme un monument tant par sa taille que par son architecture particulière²⁸.

III.6.2 Les Etapes :

Le cheminement pour la réalisation de notre projet ce fait sur plusieurs étapes qui se résument comme suit :

<p>Etape 01 : Pour la constitution du projet nous avons occupé la totalité du terrain avec un gabarit de R+4.</p>	
<p>Etape 02 : On a créé une place publique pour assurer l'ouverture de l'ilot sur la mer et la continuité du paysage urbain.</p>	
<p>Etape 03 : on a fait des ouvertures maritimes c'est-à-dire on a percée l'ilot selon deux axes perpendiculaire ; l'axe structurant de la ville et l'axe transversale de l'ilot.</p>	
<p>Etape 04 : On a ajouté deux nouveaux volumes identiques aux niveaux du centre, avec un gabarit de (R+24), ces deux volumes vont constituer ensuite les tours d'habitation qui offre un changement de gabarit et donne une signification aux différents échelles, (échelle de la métropole et échelle de projet).</p>	
<p>Etape 05 : En fin on a créé une lame qui sera l'élément physique qui sépare le socle et les deux tours</p>	

²⁸ HAMZAOUIS et ALL «ALTERNATIF DE PROJET DE Z.E.T» Mémoire du fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida 2011.P 23.

III.7. PRINCIPES D'ORGANISATION FONCTIONNELLES:

Notre projet est implanté dans un terrain urbanisé située au centre historique de la ville de Ain Benian et présenter par un condominium.

Notre projet est un primé architecture moderne importants, une hausse de développement exclusive avec 400 appartements,

le condominium est équipé des espaces et des activités soit qualitative soit quantitative pour assurer la mixité urbain et pour lier le projet et ses espaces avec la ville , notre projet est divisé en deux partie , le socle pour relier le projet avec l'urbain par des espaces qui contient des services divers et des activités qui prennent en charge cette entité sont des activités destinées à faciliter les contacts économiques, et administratifs et les activités commerciales, comme les agences bancaires siège Mobilis ,poste, garderie, supermarché ,superette salle de sport et un petit gymnase bien Pour renforcer son exclusivité.

Pour la détente et loisir il y a des activités d'accompagnement et d'animation, qui attirent le public, assurent une grande rentabilité et créent une ambiance et une convivialité à l'intérieur de l'équipement tell que le musée qui située au centre de projet sur l'axe structurant de la ville ce musée assurer une bonne relation entre la ville et la placette public , et des locaux pour l'artisanat qui assurer la liaison entre la place public et l'esplanade

Pour l'autre partie de projet il y a deux tours d'habitations qui sont réservé pour l'habitat, ses deux tours composé par des déférentes typologies d'habitat comme F2, F3, F4, Duplex , tous les appartements sont accessibles par ascenseur privé et un escalier plus un hall d'accueil.

Aménagement :

- L'utilisation du terrain en pente existant pour créer des terrasses en gradins.
- L'utilisation du sous-sol.
- Une bonne intégration dans son milieu.
- L'exploitation du terrain en pente existant (créer des terrasses en gradins).

Architecture :

- Une conception qui répond aux plusieurs contraintes (la culture, le contexte, l'histoire, la nature, le climat, la durabilité).
- La finition de l'architecture intérieure des logements.
- Un système modulaire régule toute la dimension architecturale.
- La combinaison des systèmes simple pour créer la complexité des façades.

III.7.1. Programme**III.7.1.1 Programme qualitative :**

Les fonctions mères	Activités	Espaces
Habitation	Hébergement	-Appartements F2 -Appartements simplexe et duplexe F3 -Appartements simplexe F4 -Appartements duplex F5 -studio
Education	Education	-garderie (crèche) -Ecole primaire -Bibliothèque
Salle de soin	Hygiène	-Clinique -Infirmierie -Pharmacie
Poste	transaction	-Accueil -Salle de réception -Bureau de gestion
sport	Loisir et détente	-Réception -Salle de repos -salle de musculation -Vestiaire
Aire de jeux	Loisir et détente	-Accueil -Billards -Salon - Machines des jeux
Banque	transaction	-Salle de réception -Caisse -Bureau de gestion
Salle de gym	Loisir	-Accueil -Vestiaire -Salle des machines

Restaurant	Consommation	-Accueil -Cuisine -Dépôt -Salle à manger
Cafeteria	Consommation	-Comptoir -Dépôt -Cuisine - Salle de thé
Agence	Vente	-Immobilier -Touristique -Informatique
Boutique	Vente des produits non alimentaires	-Vestimentaires, Textiles -Electroménager, Opticien -Matérielles informatiques, -Cosmétiques, Bijouteries, Bricolages -Outils de pêche -Vent des bateaux
Superette	Vente des produits alimentaires	-Caisse -Dépôt -Alimentation, Les fruits et les légumes -Les boissons, Les viandes -Les glaces, Produit surgelés
Musée	Exposition	-Accueil -exposition des poissons
Artisanat	Vente des produits d'artisanat	

Tableau 3.01 Programme générale.
Source : Auteur 2015

III.7.1.2 Programme quantitative :

Espaces	Nombre	Surface
Habitation	-Appartements F2 ; 36 x 2 -Appartements simplexe F3 ; 104 x 2 -Appartement duplex F3 ; 04 x 2 -Appartements simplexe F4 ; 48 x 2 -Appartements duplex F5 ; 03 x 2 -studio ; 05 x 2	71 m ² 70 m ² 97 m ² 84 m ² 144 m ² 50 m ²
Commerce	28	810
Parking	01	8034 m ² = 211 places
Clinique	01	160 m ²
Pharmacie	01	34 m ²
Garderie	01	271 m ²
Agence Mobilis	01	202 m ²
Agence Bancaire	01	271 m ²
Bibliothèque	01	271 m ²
Poste	01	160 m ²
Restaurants	06	111*06 m ²
Salon de thé	01	108 m ²
Cafétéria	08	336 m ²
Salle de sport	01	783 m ²
Super marché	01	783 m ²
Superette	01	271 m ²
Vent des bateaux	01	216 m ²
Outils de pêche	01	216 m ²

Artisanat	02	168*2 m ²
Toilette publique	02	96 m ²
Musée	1	928 m ²

Tableau3.02 Programme des logements.
Source : Auteur 2015

III.7.2. Typologie de logement en Algérie :

	Type de logement	Surface
Logement Promotionnel Public (LPP²⁹)	<ul style="list-style-type: none"> • F 02 • F 03 • F 04 • F 05 	<ul style="list-style-type: none"> • 60m² • 80m² • 100m² • 120m²
Logement Promotionnel Aidé (LPA³⁰)	<ul style="list-style-type: none"> • F 03 	Surface habitable du logement est fixée à 70m ² avec une tolérance de plus ou moins trois pour cent (3%)
AADL³¹	<ul style="list-style-type: none"> • F 03 • F 04 	<ul style="list-style-type: none"> • 70m² • 80m²
Logement haut standing	<ul style="list-style-type: none"> • F 02 • F 03 • F 04 • F 04 Duplex • F 05 	<ul style="list-style-type: none"> • 60 à 70m² • 80 à 110m² • 100 à 135m² • 140m² • ≥ 140m²

Tableau 3.03 Surfaces des logements en Algérie.
Source : Auteur 2015

D'après la comparaison entre les surfaces des différentes typologies de logements et les surface du projet on peut classer le projet dans la typologie « **LOGEMENT HAUT STANDING** »

²⁹ Logement Promotionnel Privé.

³⁰ Logement Promotionnel Aidé.

³¹ Agence Nationale de l'Amélioration et du Développement du Logement.

III.7.3. Affectation Programme

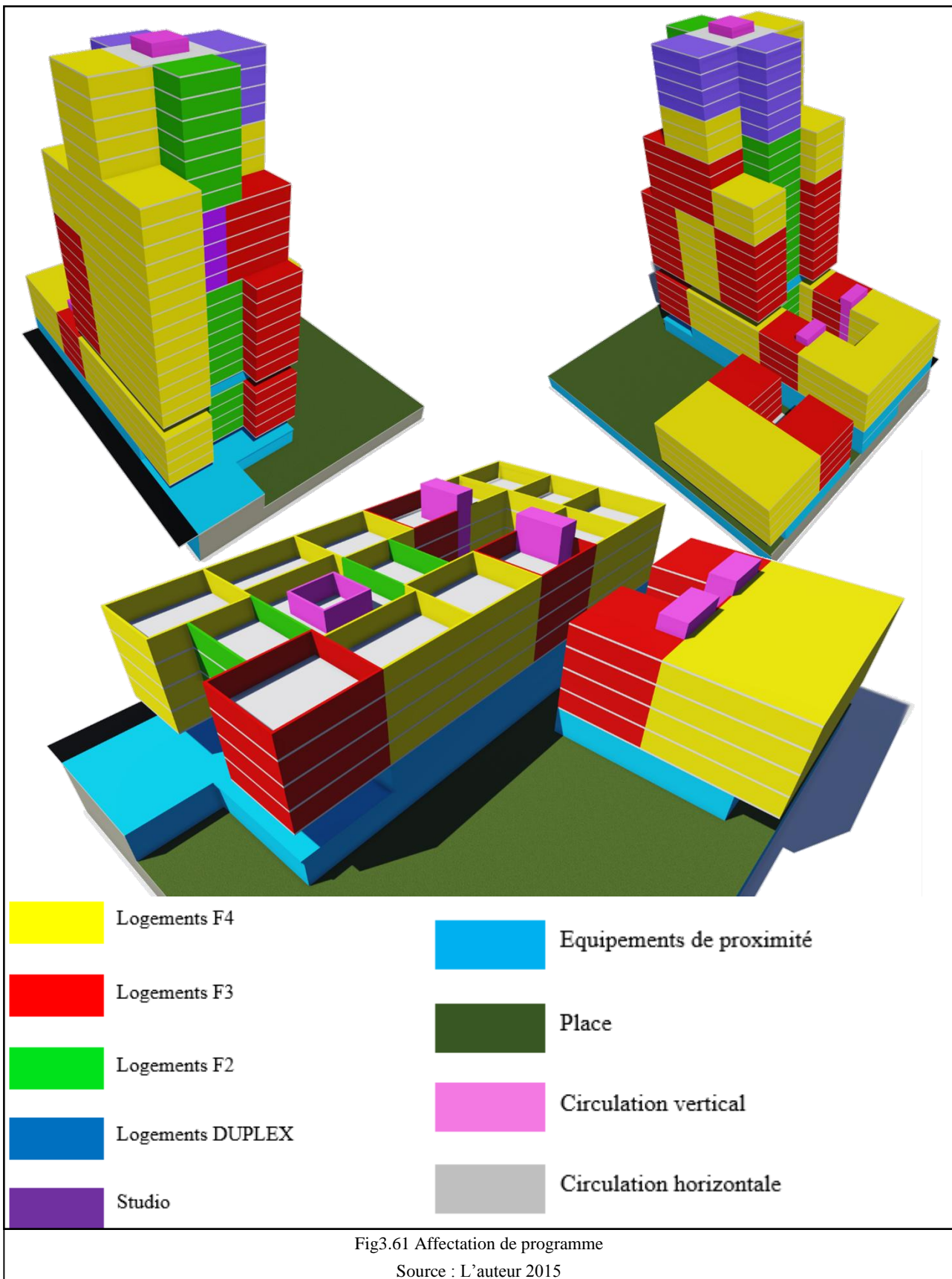


Fig3.61 Affectation de programme

Source : L'auteur 2015

III.8. Système distributif :

Il faut faire le tour de bâtiment pour comprendre sa matérialité et la fonction de ses différents éléments.

Le système de distribution est le parcours qui permet l'orientation et la perception du projet. Mario Botta a dit que : « la grande richesse des architectures du passé réside dans cette capacité à donner une orientation des que l'on pénètre à l'intérieur »³².

(Dans un équipement public: plus que perméable plus que réussir)

Le système distributif a quatre (04) rôles :

- Orientation.
- Perception de l'espace.
- Sécurité.
- Contrôle

- **L'accessibilité :**

Le projet est doté de trois accès principaux.

Le premier situé à côté sud vers la mairie selon l'axe de la ville ça permet d'accéder aux tours

Le deuxième et le troisième sont faits des côtés Est et Ouest de l'îlot et permet d'accéder le socle.

- **Le flux :**

La circulation horizontale occupe une surface importante et présente des séquences différentes, cela assure le rapport entre les différents espaces du projet d'une manière fluide. La circulation verticale entre les niveaux est assurée par des escaliers et des ascenseurs³³. Les ascenseurs publics et les rampes escaliers publics sont indispensables pour assurer la circulation facile des handicapés.

- **Circulation Horizontale :**

Elle est assurée par des passages sous formes de circuit simple et repérable, assurant la liaison entre les différents espaces, cette circulation a été faite dans le but d'offrir une visibilité facile de perception d'espace.

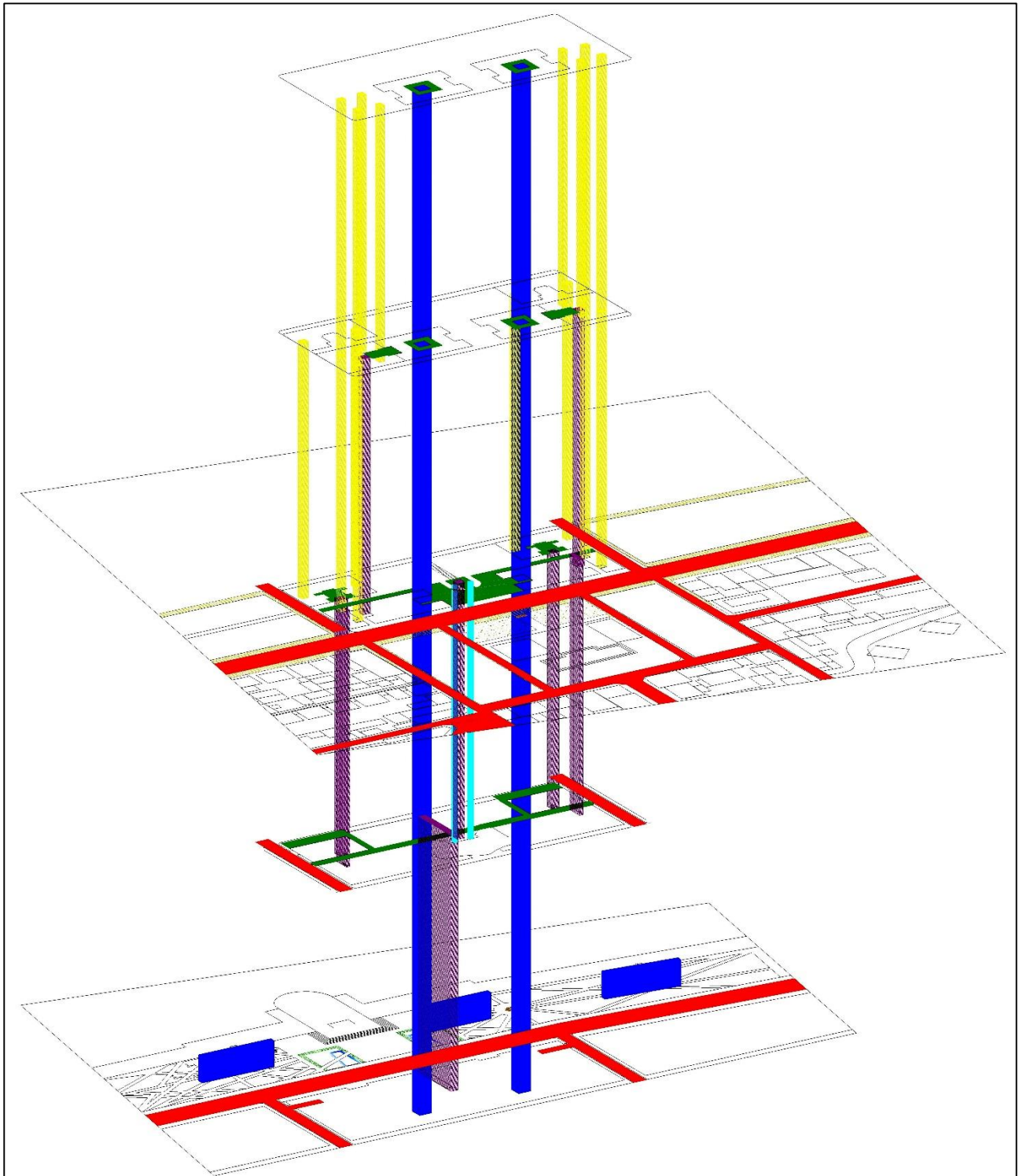
- **Circulation Verticale :**

Permettre la liaison verticale pour assurer le déplacement d'un niveau à un autre,

En utilise les escaliers, les ascenseurs et les montes charges pour les locaux et la superette pour la relation entre les magasins et l'espace de vente.

³² Mario Botta.

³³ Euro NCAP : New Car Assessment Programme, organisme indépendant qui évalue et note la sécurité des véhicules automobiles.



Circulation horizontale	Circulation verticale	
■ Circulation piétonne	■ Ascenseur	■ Monte-charge
■ Circulation mécanique	■ Escalier privée	■ Escalier public

Fig3.62 Système de circulation
Source : L'auteur 2015

III.9. L'expression de projet

Pour ce qui est de l'expression du projet, nous pouvons dire que nous avons opté Pour une architecture épurée.

Le projet constitue de deux entités, le socle qui travaillé avec l'urbain et les tours qui destiné à devenir le point phare de la ville. Sur les façades on voit apparaitre de temps à autre de la transparence, dont le but est l'optimisation de la lumière naturelle précisément sur la façade nord.

III.9.1. Lecture des façades :

« La façade est le résultat final d'un processus; sa forme, sa couleur comme la forme et la couleur d'une fleur, résultat des forces physiques qui sont intervenues pendant la génération »³⁰.

- Dynamisme : Les façades changent continuellement ; chaque jour, chaque heure montre un nouveau «visage» la façade se transforme en une sculpture dynamique ³¹. Pour cela dans notre projet on a utilisent les éléments suivant :
 - La position des ouvertures en zigzag (façades est et ouest).
 - Le design de séchoir.
 - Le jeu de volume (forme) par les décrochements soit horizontal soit vertical.
 - Le contraste entre les couleurs utilisé.
- Modénature : Il y a des éléments en relief dans la façade pour exprimer la modénature :
 - le traitement de socle par des éléments singulier colonne épuré.
 - l'acrotère détaché au niveau de terrasse.

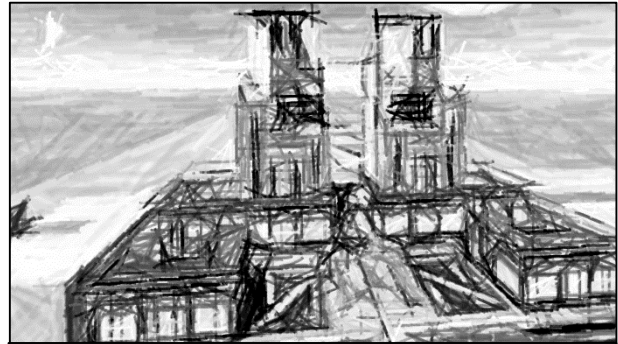


Fig 3.63 Vue sur le projet.
Source : Auteur 2015

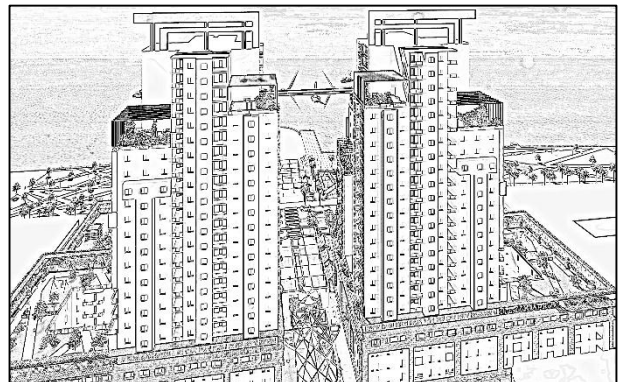


Fig 3.64 Vue sur le projet.
Source : Auteur 2015



Fig 3.65 Le dynamisme.
Source : Auteur 2015

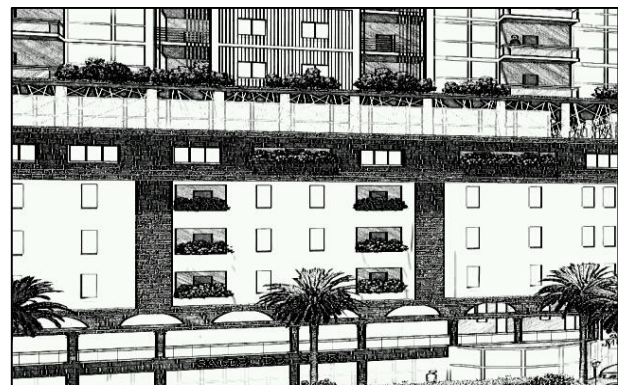


Fig 3.66 La modénature.
Source : Auteur 2015

³⁰ MARIO Botta.

³¹ Giselbrecht. Partner ZT GmbH. "Dynamic façade". Edition I Lomholt.2007. Consulter en web le 2/06/2015.

- **Fusion** : il s'agit de présenter des éléments exprimé l'identification des façades, et réduit l'indépendance des éléments et se concentre sur le plus grand élément de l'ensemble, tout en réduisant l'accent sur les autres éléments indépendants³² pour ça on a représenté le principe d'assemblage des cellules en façade, l'identification des niveaux par les ouvertures.
- **Chromatique** : Dans notre conception, on a voulu imposer le béton et le verre comme matériaux ; c'est l'association et le contraste entre ces deux derniers qui fait leur charme et beauté et les rend plus appréciables. Les couleurs principales seront le blanc et le gris. Le blanc : utilisé en revêtement de façade renforce la protection solaire, unifiant l'édifice, laissant le projet s'exprimer par lui-même, rappelant la baie blanche d'Alger. Le gris pour crée la contraste dans la façade.
- **Transparence** : Appeler les éléments de la nature environnante à pénétrer dans le bâtiment afin d'assurer un dialogue entre les deux ³³.

La transparence offrira un éclat lumineux et clair, de plus elle contribuera au confort psychologique des personnes. On a utilisé la transparence dans la façade nord ³⁴.

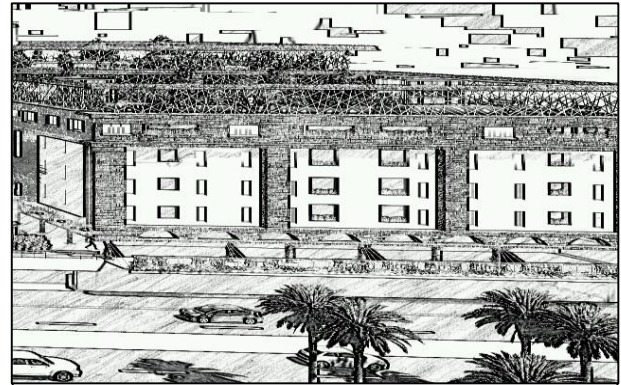


Fig3.67 Le fusion.
Source : Auteur 2015



Fig3.68 La chromatique.
Source : Auteur 2015



Fig3.69 Transparence.
Source : Auteur 2015

³² Giselbrecht. Partner ZT GmbH. "Dynamic façade". Edition I Lomholt.2007. Consulter en web le 2/06/2015.

³³ ALLOA Emmanuel « Architectures de la transparence » Revue Appareil - n° 1 – 2008.edit Maison des sciences de l'homme. Paris. 2008. Pp 90-92.

³⁴ Tagmount Kahina et al. « Conception d'un centre de thalassothérapie « ZIZERA » ». Mémoire de fin d'étude. Université Saad Dahleb. Blida. 2012. Pp 129.

III.9.2. Logique structurelle :

Construire en acier est un processus progressif. Dès les premiers pas, il faut penser à la structure porteuse, à des portées et à des distances entre poteaux. Car ici, tout est assemblage. Une fois une trame choisie, on conçoit une ossature stable, composée de poteaux et de contreventements, et qui servira de support aux planchers, aux murs et à l'enveloppe du bâtiment³⁵.



Fig3.70 La structure.
Source : Auteur 2015

La structure d'un ouvrage est déterminée par les buts qui sont à l'origine, par les objectifs auxquels elle est destinée, par les questions économiques, par le choix des matériaux, par la structure tectonique et par l'apparence des surfaces selon la texture et la couleur.

Afin d'assurer la stabilité de notre bâtiment, on a opté pour une structure mixte.

Notre projet est supporté par le système structurel en charpente métallique ce choix était fait pour atteindre les grandes portées du bâtiment et libérer ainsi les espaces en diminuant les points porteurs.

A . Choix de la structure :

La structure est constituée d'un certain nombre d'éléments linéaires (poteaux, poutres) ou surfaciques (dalles, voiles, coques), assemblés par des liaisons. Son rôle est d'assurer la solidarité de l'ouvrage, donc de transmettre les charges permanentes, variables et accidentelles jusqu'au sol des fondations. Le choix de la structure s'est fait suivant les exigences de nos architectures tant formelles que fonctionnelles. Vu l'implantation de projet dans un milieu marin, nous avons opté pour une structure métallique car elle présente certains avantages³⁶ :

- L'acier c'est un matériau durable
- Une bonne résistance aux efforts de compression.
- La structure acier peut être pré assemblée en atelier et montée sur chantier indépendamment des aléas météorologiques. De plus, ces structures sont légères, réduisant les coûts de transport.
- Pour ce type de construction, les fondations se limitent à des plots en béton armé ce qui réduit le coûts de la structure.

³⁵ EVELYN C. « Base conceptuelle des charpentes métalliques ». Revue Concevoir et Construire 06. Edition SteelDoc. Suisse.2006.

³⁶ LIGNON C. MAISONHAUT R et al (2010). Guide des techniques de construction durable. Edition du moniteur. Paris.

B. Les joints :

L'utilisation des joints permet d'éviter les tassements différentiels entre les blocs³⁷ (Différence de niveau), de régler les problèmes structurels

Pour avoir une forme rigide en plan et élévation.

Nous devons prévoir deux types de joints :

- des joints de rupture pour éviter le tassement différentiel entre les blocs de différentes hauteurs.
- des joints de dilatation pour remédier aux effets de température et à la dilatation des matériaux.

C. Les contreventements :

Les charges horizontales représentées par les vents, aux séismes ou à d'autres causes, doivent être transmises jusqu'au sol d'assise de la construction³⁸.

Un système de contreventement comporte : contreventement horizontal (assuré par les planchers et les toitures)³⁹.

Parmi les différentes forces ou charges dynamiques qui transmettent des efforts horizontaux, on peut citer :

- le vent sur les façades.
- les engins roulants.
- les véhicules dans les parkings (les véhicules accélèrent et freinent, et génèrent par conséquent des efforts horizontaux).
- les séismes.
- le feu.

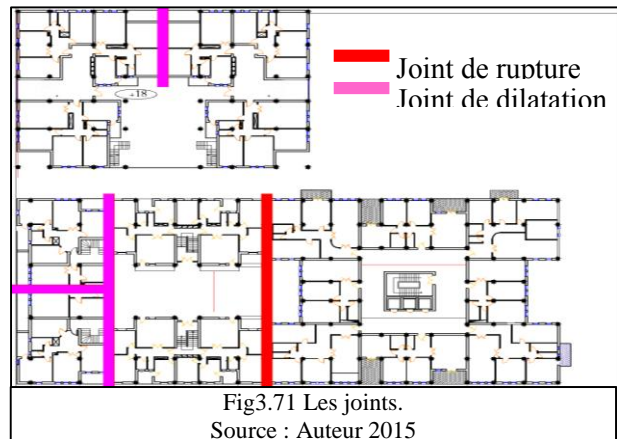


Fig3.71 Les joints.
Source : Auteur 2015

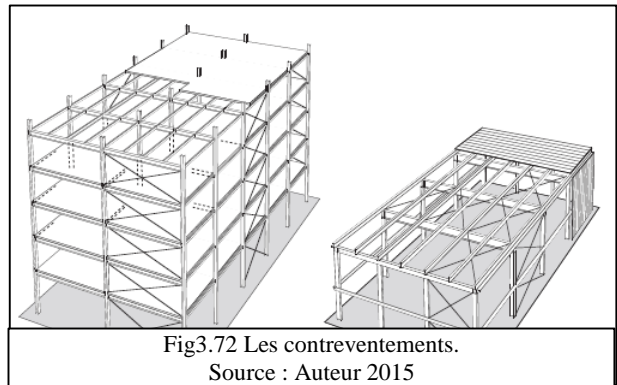


Fig3.72 Les contreventements.
Source : Auteur 2015

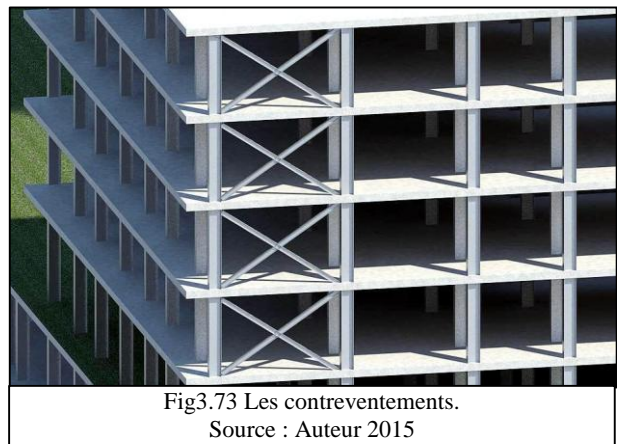


Fig3.73 Les contreventements.
Source : Auteur 2015

³⁷ LIGNON C. MAISONHAUT R et al (2010). Guide des techniques de construction durable. Edition du moniteur. Paris.

³⁸ HOYET N. (2013). Matériaux et architecture durable. Edition DUNOD. Paris. Pp 102.

³⁹ Structures en acier inoxydable Guide de conception. Edition Euro Inox.2006.

III.9.3. La durabilité

La démarche HQE vise à améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants, c'est-à-dire à offrir des ouvrages sains et confortables dont les impacts sur l'environnement, évalués sur l'ensemble du cycle de vie, sont les plus maîtrisés possibles. C'est une démarche d'optimisation multicritère qui s'appuie sur une donnée fondamentale : un bâtiment doit avant tout répondre à un usage et assurer un cadre de vie adéquat à ses utilisateurs⁴⁰.

La dernière étape à laquelle nous arrivons, est la dimension durable du projet architectural. Dans cette construction, nous allons proposer la mise en œuvre de plusieurs solutions techniques adaptées à notre projet.

L'ECO-GESTION :

Cible 4 : Gestion de l'énergie. (Niveau très performant) :

- **Panneaux photovoltaïques** : Les installations PV peuvent s'employer comme source unique d'électricité d'un bâtiment ou être jumelées à d'autres sources comme une génératrice ou un raccordement au secteur⁴¹. Pour notre cas Cette énergie couvre une partie des besoins, elle sera dédiée à réduire la consommation d'énergie électrique épuisée du réseau urbain due à l'éclairage.
- **Les éoliennes** : Equipement utilisant la force motrice du vent pour produire de l'électricité (aérogénérateur). Elles sont installées entre les deux tours (pour profiter de couloir de vent). Ces éoliennes sont de petites tailles. Elles alimentent des systèmes basse tension de faible et moyenne puissances⁴².

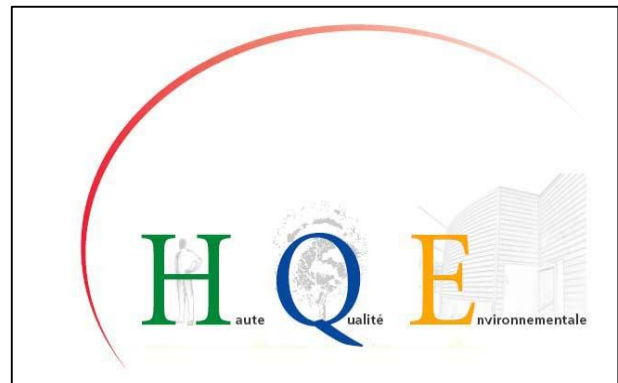


Fig3.74 H Q E .
Source : Auteur 2015

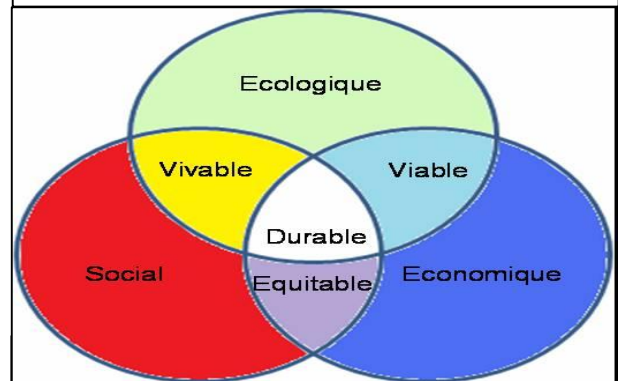


Fig3.75 La durabilité
Source : Auteur 2015



Fig3.76 Panneaux photovoltaïques.
Source : Auteur 2015



Fig3.77 Les éoliennes.
Source : Auteur 2015

⁴⁰ LIGNON C. MAISONHAUT R et al (2010). Guide des techniques de construction durable. Edition du moniteur. Paris.

⁴¹ HOYET N. (2013). Matériaux et architecture durable. Edition DUNOD. Paris. Pp 102.

⁴² BARTHEL Pierre-Arnaud. « Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis: des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement ». Thèse de Doctorat. Université Lumière Lyon.2009.

Cible 5: Gestion de l'eau (Niveau très performant):

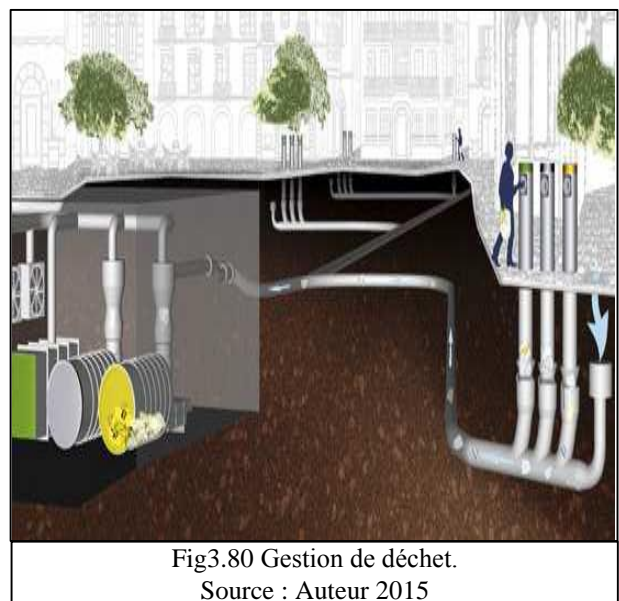
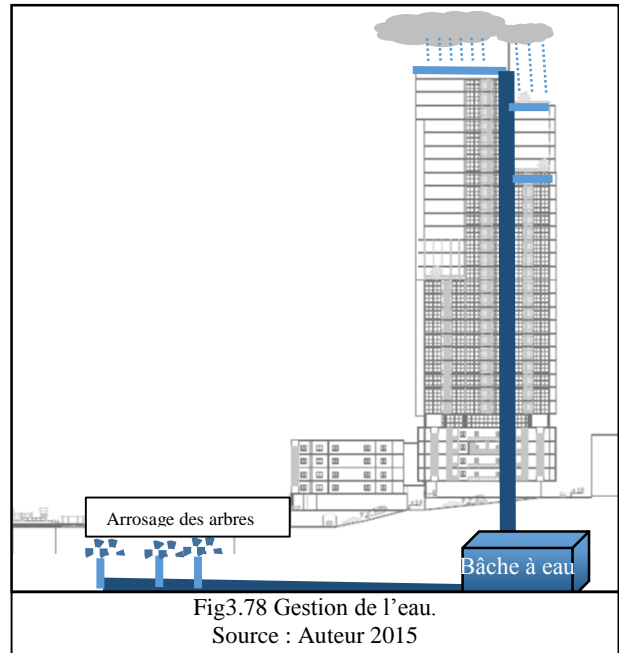
La gestion de l'eau de pluie fait partie des préoccupations nationales dans la lutte active pour la préservation du milieu et de ses ressources naturelles. Utiliser de l'eau de pluie, c'est adopter une attitude « éco citoyenne », vis-à-vis des problèmes écologiques. C'est d'abord ne pas évacuer, en la salissant au passage, une eau qui constituait autrefois une ressource fort appréciée et qui a tout lieu de l'être à nouveau⁴³.

Ces raisons nous ont poussées d'intégrer la notion de récupération des eaux pluviales, afin de réduire les consommations d'eau potable, et aussi avoir une bonne gestion des eaux pluviales au niveau de notre parcelle. La récolte se fait dans des baches à eau qui se trouve en sous-sol⁴⁴. Ce dernier sera filtrée à des degrés divers et successifs, et adapter selon les usages. L'utilisation est dédié à:

- L'arrosage des jardins et des arbres de la place.
- Les chasses d'eau.

Cible 6 : Gestion des déchets (Niveau très performant)

Le système repose sur un certain nombre de points de collecte reliés les uns aux autres par des conduites acheminant les déchets jusqu'à une station de collecte centrale. Les déchets sont déposés dans une borne sur la voie publique ou dans un vide-ordures à l'intérieur des bâtiments et momentanément stockés dans une goulotte débouchant sur une vanne de décharge⁴⁵.



⁴³ ANTOINE CHARLOT. « Barcelone de la qualité de vie au développement durable ». Revue Note 21.edit Comité 21. 2009. pp 19
⁴⁴ HOYET N. (2013). Matériaux et architecture durable. Edition DUNOD. Paris.
⁴⁵ BARTHEL Pierre-Arnaud. « Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis: des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement ». Thèse de Doctorat. Université Lumière Lyon.2009.

BIBLIOGRAPHIE :

Thèses :

1. AIT SAADI H. (2006) *Rapports ville - mer dans le processus de transformation du cadre bâti de la ville côtière d'Ain Benian*. Mémoire de magistère, Université Saad Dahleb, Blida.
2. BARTHEL P. (2003). *FAIRE LA VILLE AU BORD DE L'EAU LES LACS DE TUNIS : DES MARGES URBAINES À DES SITES DE TRÈS GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT*. Université Lumière. Lyon.
3. BARTHEL P. (1999), *L'eau et ses paysages à l'épreuve de la Ville : l'exemple de Tunis*, Mémoire de DEA de Géographie, sous la direction de J.-P. BRAVARD, Université Lyon 2
4. BEN BOUDJEMA M. (2005). *Développement de villes côtières face à l'avènement du tourisme de masse. Cas d'étude la ville de Zeralda*. Mémoire de magistère, Université Saad Dahleb, Blida.
5. FERHAT S. (2009). *Migration et interprétation des formes architectoniques et décoratives du bâti résidentiel mauresque vers l'habitat néo mauresque d'Alger. Cas d'étude la périphérie de la Casbah d'Alger*. Mémoire de magistère, Université Saad Dahleb, Blida.
6. GHERRAZ H. (2013). *Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides. Cas des places publiques de la ville d'Ouargla*. Mémoire de magistère, Université Mohamed Khider, Biskra.
7. HADEF R. (2008). *Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer ? Cas d'étude la ville de Skikda*. Université Mentouri. Constantine.
8. KACIMI N. (2005). *Essai d'évaluation environnementale du phénomène de littoralisation. Cas d'étude la zone côtière Algéroise*. Mémoire de magistère, EPAU.
9. OUKACI A. (2009). *Vers une lecture typologique du tissu résidentiel colonial de la ville d'Alger. Cas des immeubles d'habitation du 19^{ème} siècle d'Alger centre*. Université Saad Dahleb, Blida.

Reuves et périodiques :

10. ALMI S. (mai 2010). *Un urbanisme de régularisation*. Revue vies des villes N°14, les espaces d'invasion dans la ville, édition MIPIM.
11. ANTONIO FRAUSTO. (2015). *Aménagement de la baie d'Alger*.

12. **BERQUE A.**, 1990, *"Tokyo : une société devant ses rivières"*, Revue de Géographie de Lyon
13. **CASABLANCA MARINA**. Maroc 2015. PP 04-15.
14. **EBERHARDT I.**, 1906, *Dans l'Ombre chaude de l'Islam*, Paris, Librairie Charpentier.
15. **Emmanuel Alloa.** (2008). Revue Appareil - n° 1. « *Architectures de la transparence* ». Edition l'Appareil. Pp 7-18.
16. **Habitation QUEBEC**. Numéro spéciale. Hiver 2012. 01 p.
17. **Jean-Marie GILLON**. Edition N°02. 2006. Article : *La reconquête des places publiques, un enjeu, une démarche*. 03/09 p.
18. **SAFAR-ZITOUN M.** (2001). Edition N°04. *Alger ou la recomposition d'une métropole*. La pensée de midi. p. 30-35.
19. **Vies de Villes**. N°20. Mai 2014. Article : *Passons à la maîtrise, et arrêtons de bricoler*. Alger 2014. 03 p.
20. **Vies de Villes**. N°20. Mai 2014. Article : *Alger une métropole à très haut potentiel*. Alger 2014. 12 p.

Ouvrage :

21. **CHOAY, F** : L'urbanisme, utopies et réalités une anthologie. Ed du Seuil, Paris 1965.
22. **CHOAY F, MERLIN P.** (1986). *A propos de la morphologie urbaine*. Institut d'urbanisme. Paris.
23. **DONZELOT J.**, 1999, "La nouvelle question urbaine", Esprit, dossier "Quand la ville se défait", pp. 87-114.
24. **HOYET N.** (2013). *Matériaux et architecture durable*. Edition DUNOD. Paris.
25. **KOUICI L.** (2010). *Le vocabulaire architectural*. Editions office des publications universitaire. Alger.
26. **LES CAHIERS DU C.A.U.E.** (1993). *Concevoir un escalier intérieur*. Edition CAUE. Saint Denis.
27. **LIGNON C. MAISONHAUT R...**(2010). *Guide des techniques de construction durable*. Edition du moniteur. Paris.

28. NARBONI R. (2003). *La lumière et le paysage, crée des paysages nocturnes*. Edition du moniteur. Paris.
29. PANERAI P. DEPAULE J. DEMORGON M. (1999). *Analyse urbaine*. Edition eupalinos. Paris.
30. VIDLER A. « *Transparency* », in: *The Architectural Uncanny: Essays in the Modern Unhomely*. Cambridge/Mass., MIT Press, 1992, pp. 217-226.

Documentaires :

31. La ville en vert - High-tech ou traditionnelle (Fr-Finlande.2010) _Arte.2012-08-22_clo2.
32. Mega structures: SEARS TOWER, CHICAGO. Version française. National Géographique Channel.
33. Mega structures: TOURS PETRONAS. Version française2004. National Géographique Channel.
34. Mega structures : L'HOTEL 7 ETOILE DE DUBAI. Version française 2007. National Géographique Channel.

Documents d'urbanisme :

35. Document d'urbanisme P.D.A.U Ain Benian, 1994 CNERU Alger.
36. Document d'urbanisme P.O.S Ain Benian, 1994 CNERU Alger.
37. Document d'urbanisme P.D.A.U Alger 1991, CNERU Alger.
38. Document d'urbanisme P.D.A.U Alger 2011, CNERU Alger.