

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE MINISTERE DE
L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITE SAAD DAHLAB DE BLIDA 1 FACULTE D'INGENIERIE INSTITUT
D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**



MASTER 2

Architecture et projet urbain

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDE

***INTERVENTION DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE LA VILLE
DE CHERCHELL VILLE PORTUAIRE
ARTICULATION CENTRE HISTORIQUE ET MER***

Etudiantes :

Bengherbia Loubna

Chikouche Hasna El Houda

Encadreurs :

Mr TAHARI .M

Mme BEN OUARET

2015/2014

REMERCIEMENTS

Nous remercions avant tout Dieu le Tout-puissant qui nous a donné la force, le courage et la volonté pour réaliser ce travail.

Nous remercions tout particulièrement nos encadreurs Mr. M .TAHARI et Mme BENOUARE T. pour leurs conseils, leurs disponibilités et leurs encouragements qui nous ont permis de réaliser ce travail dans les meilleures conditions.

Nos chaleureux remerciements s'adressent également aux membres de jurys pour leurs efforts d'avoir examiné notre mémoire de fin d'études et le soin qu'ils ont bien voulu apporté à notre travail.

Nous n'oublions jamais de remercier Mme la Directrice de l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida, les enseignants de notre université et du département d'architecture ainsi que tous les personnels administratifs et techniques de l'Université et de la Cité Universitaire avec qui nous avons eu toujours des relations très cordiales.

Un grand merci à tous les membres de nos deux familles pour leurs présences, leurs préoccupations, leurs encouragements, leur suivis avec patience du déroulement de notre projet.

Enfin, nous remercions, de tout cœur, tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dédicace

C'est avec un grand plaisir que je dédie ce modeste travail en guise de respect et de reconnaissances à:

Mes Très Chers Parents, en témoignage et en gratitude de leur sacrifices et leur soutien permanent durant toutes mes années d'études, leurs sacrifices illimités, leur réconfort moral et tous les efforts qu'ils ont consentis pour mon éducation et mon instruction pour me voir réussir un jour... Que Dieu les garde et les protège...

À ma très chère sœur et mon chers frères Yasmine et Youssef, que le tout puissant Allah les garde pour moi.

A mon grand frère Saad sa femme, ma chère nièce Hadjer et mon ange neveux Saber que dieu les protège.

A mon marie Azzedine qui m'a soutenu durant toute la période universitaire avec patiences et qui m'a guidé vers se choix d'étude que je regretter jamais

À ma chère binôme Loubna, avec qui j'ai traversé des moments joyeux d'amitié et de travail et qui resterons des souvenirs inoubliables.et a sa famille qui nous on soutenu et encouragé pour fer se modeste travail

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à mes promoteurs: Mr Tahari.M et Mme Ben oueret

Mes remerciements vont également à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin durant toute ma formation. Et aussi à tous nos amie

Et a vous..... prochain Architect

Chikouche Hasna El Houda

Dédicace

Tout d'abord, je tiens à remercier « DIEU » le tout puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours.

A Mes chers PARENTS, je dédie ce travail, qui est le fruit de plusieurs années de patience, compréhension et soutien de leur part, sans oublier le plus essentiel, leur amour qui n'a rien d'égal... que Dieu les garde et les protège.

A mes adorable chère petites sœur Sarah, Amira, Aya et Serine, que je leurs souhaite tout le bonheur du monde.

A ma chers grand-mère maternels qui m'a toujours encouragé et m'a donné un grand soutien moral avec ces conseils et sa patience .que dieu la garde pour nous et la protège de tout mal

A ma grande famille, tantes et oncles, cousins et cousines paternels et maternels, qui, chacun à sa manière m'a été d'un grand soutien. Que dieu les préserve

A ma chère copine et binôme Hasna el Houda qui été à mes coté durant les Cinq ans d'amitié de joie et d'étude et que je regretterai jamais son amitié que dieux nous garde toujours ensemble

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à mes promoteurs: Mr Tahari.M et Mme Ben oueret

A mes chers amis et tous ceux qui, de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce travail.

Et a vousprochain Architect

Bengherbia Loubna

S O M M A I R E

INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I: PRESENTATION GENERALE DE LA THEMATIQUE.....	5
I.1. Introduction.....	5
I.2. Présentation succincte du cas d'étude	6
1.2.1. Le choix de la ville	6
1.2.2 Présentation générale de la ville.....	6
I.2.3. Bref aperçu historique.....	7
I.3. Présentation de la Problématique général.....	7
I.3.1. Problématique spécifique du site	7
I.3.1.1. Structures urbaines.....	7
I.3.1.2. Structures fonctionnelles.....	8
I.3.1.3. Structures viaires.....	8
I.3.1.4. Architecture et environnement.....	8
I.4. Objectifs.....	8
I.5. Conclusion.....	9
CHAPITRE II : ETAT DE L'ART DE LA CONNAISSANCE EN RELATION AVEC LA THEMATIQUE.....	10
II.1 Introduction	10
II.2 Objectifs.....	10
II.3. Définitions.....	10
II.3.1 Le centre-ville et le centre.....	10
II.3.1.1 Le centre-ville	10
II.3.1.2 Le centre historique	11
II.3.2. Le renouvellement urbain	11
II.3.3. Le renouvellement patrimonial	11
II.3.4. Le renouvellement urbain des centres villes portuaires	11
II.4. Présentation du littoral.....	11
II.4.1. Présentation de la ville littorale.....	12
II.4.1.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique.....	12

II.4.1.2 La classification des villes littorales	13
II.5. Particularités de la ville littorale algérienne.....	14
II.5.1. bref aperçu sur le littoral algérien	14
II.5.2. Particularités sur le plan architectural et urbanistique	15
II.5.3. Valorisation des ressources littorales renouvelables.....	15
II.6. Analyse des exemples de références	21
II.7. Conclusion.....	36
CHAPITRE III : LE CAS D'ETUDE : LA VILLE DE CHERCHELL.....	37
III.1. Introduction	37
PARTIE 1 : PRESENTATION ET HISTORIQUE DE LA VILLE DE CHERCHELL.	37
III.2 .Présentation de la ville de Cherchell.....	37
III.2.1.Situation.....	37
III.2.1.1. Situation géographique	37
III.2.1.2. Situation nationale.....	38
III.2.1.3. Situation régionale.....	38
III.2.2. Accessibilité.....	38
III.2.3. Morphologie du terrain.....	39
III.2.4. Données Climatiques.....	39
III.2.4.1. Pluviométrie.....	39
III.2.4.2. Température.....	39
III.2.4.3. Les vents.....	39
III.2.5. Les Risques Sismiques.....	39
III. 2.6. La population.....	40
III.3. Fondation de la ville de Cherchell.....	40
III.3.1. Période phénicienne (4 siècle av-J-C)	40
III.3.2. Période romaine (1er - 6 ^{ème} siècle).....	41
III.3.3. Période Andalous - Turquie (15 ^{ème} au 18 ^{ème} siècle)	41
III.3.4. Période coloniale (1840 –1962)	43
III.3.4.1. Caractéristiques de l'installation militaire.....	43
III.3.4.2. Caractéristique de l'installation civile Intra-muros	44
III.3.4.2. Caractéristique de l'installation Civile Extra-muros.....	44
III.3.5. Période post coloniale.....	45
III.3.5.1. Caractéristiques de la première phase	45

III.3.5.2. Caractéristiques de la deuxième phase.....	46
III.3.5.3. Caractéristiques la 3eme phase	46
III.3.6.Synthèse de l'évolution de la ville.....	47
III.3.7. Synthèse Générale.....	48
PARTIE 02 : NORMATIVE.....	50
III.4. Présentation du centre historique de la ville de Cherchell	50
III.5. La structure viaire	51
III. 6. Structures fonctionnelles.	52
III.6.1. Les équipements.....	52
III.7. Structures des espaces publics.....	53
III.7.1. Etude du parcellaire.....	53
III.7.2 Classification des parcelles.....	54
III.8. Typologie du bâti.....	54
III.8.1. Tissu Turc	55
III.8.2. Tissu coloniale	56
III.8.3. Extensions post indépendance	56
III.9. Les repères et potentialités du centre historique de Cherchell.....	56
III.9.1. Le patrimoine urbain.....	57
III.9.1.1. Les sites archéologiques	57
III.9.1.2. Le tissu Andalous - Turc	57
III.9.1.3. Lieux publics et environnements	57
PARTIE 03 : INTERVEVENTIONS DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE CHERCHELL.	59
III.10. Choix de la zone d'intervention	59
III.11. Fiche technique du site d'intervention	59
III. 12. Les potentialités du site d'intervention	60
III.13.Problématiques.....	61
III.14. Plan pathologique	63
III.15. Plan d'action	64
III.16. Programation	64
III.17. Schéma de structure.....	65
III.18. Principe d'aménagement parcellaire.....	65
III.18. Conclusion.....	68

CONCLUSION GENERALE 69
BIBLIOGRAPHIE 70

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

Notre sujet de mémoire de fin d'études rentre dans le cadre de l'**Introduction à la thématique générale 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'** présentée par M. Zerarka, Docteur en Architecture et porteur du Master. Nous aimerons reprendre sa communication de Mai 2015 pour situer et cadrer nos travaux à savoir : le choix du cas de la ville de Chershell, les problématiques, les solutions à proposer, les actions à entreprendre et la programmation.

*« L'introduction de notre sujet de mémoire La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire. Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne. Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.*

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes. Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire. Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes

urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur – dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente². Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ :

- Le premier concerne une **théorie de la forme urbaine** : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.
- Le deuxième aborde les **méthodes du projet urbain**, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des **logiques institutionnelles et procédurales**. L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴. Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension

¹ Bonillo J. L., *Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain*, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

² Devillers, Ch., « Le projet urbain », in *Architecture : recherche et action*, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., *Pour un urbanisme de projet*, mai 1983 ; et *Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994* – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, *La ville comme œuvre*, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994

³ Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé *Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille*

⁴ Bonillo J. L., *L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin*, 1995, n° 118

architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain. Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maitres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé. D'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche. Au courant de l'année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique,
- Le Projet Urbain en périphérie,
- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme,

- *Le Projet Urbain et les nouvelles centralités,*
- *Le Projet Urbain et le développement durable.*

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville ».

Dans ce cadre, on se propose d'étudier un projet urbain de la ville de Cherchell car cette ville médiévale constitue un centre historique d'importance nationale et correspond exactement aux idées et concepts développés ci-dessus.

Dans le Chapitre 01, on présente le cas d'étude et justifier son choix. Ensuite, nous donnerons un aperçu sur la situation et l'évolution historique de la ville pour aboutir à une problématique générale. Une analyse sera réalisée pour tirer les problématiques spécifiques du site.

En chapitre 02, on examine l'Etat de l'Art de la Connaissance en relation avec la thématique développée. Ensuite, on analyse des exemples de projet urbain qui traitent de la même thématique dans différents pays et à travers le monde. De cette analyse, on déduit des éléments comparatifs des différents exemples et thématiques pour tirer des conclusions qui seront utilisées dans notre cas.

Dans le chapitre 03, nous détaillerons notre cas d'étude à savoir **le cas de la ville de Cherchell qui est une ville du littoral et un centre historique**. Les analyses diachroniques et synchronique de la ville nous aident à saisir la structure de la ville : viaire ; lieux public, l'occupation du sol, les potentialités...pour faire un schéma de structure du projet proposé et son développement.

CHAPITRE I :

PRESENTATION GENERALE DE LA THEMATIQUE

CHAPITRE I : PRESENTATION GENERALE DE LA THEMATIQUE

1.1. Introduction :

«Il y a un plaisir particulier à regarder une ville si banale qui puisse en être la vue comme, un morceau d'architecture. La ville est une construction dans l'espace mais sur une vaste échelle. Il faut de longue période de temps pour la percevoir. »⁵

La politique publique de l'aménagement du territoire consiste à planifier et à coordonner l'utilisation du sol, l'organisation du bâti ainsi que la répartition des équipements et des activités dans l'espace géographique. Il existe une distinction fondamentale entre les zones à bâtir et le reste du territoire.

La relation entre le centre-ville et la mer n'est pas satisfaisante. La morphologie urbaine produite par l'histoire du développement de la ville a fait que l'accès à l'eau n'est pas immédiat. Il y a lieu de souligner que la nouvelle vision dans monde tend vers l'intégration de la façade maritime dans tous les projets de renouvellement urbain des centres villes portuaires.

La liaison de la ville avec la mer passera obligatoirement par un projet qui prend en charge cette relation .Par conséquent, une opération de renouvellement urbain du centre pourrait développer une mixité urbaine et portuaire et établir un dialogue direct entre la ville et le port.

Le front de mer de la ville de Cherchell est une partie intégrante du centre-ville. Il est l'un des éléments de son identification. Il est le symbole de son vécu. HENRI MARTINEZ l'a décrit ainsi : « *Le merveilleux boulevard du front de mer bordé d'immeubles élevés, dominant le port, offrait aux arrivants maritimes le spectacle d'un petit NEW YORK* »⁶

À titre d'exemple , la ville de CHERCHELL est l'une des centres historiques de l'Algérie, une ville portuaire qui date d'une époque ancienne. Elle est riche en sites archéologiques et en paysage naturel. Toutefois, on constate que la ville souffre d'une dégradation qui fait qu'elle perd son cachet historique et touristique.

À l'aide des enseignants de notre atelier PROJET URBAIN, on a proposé une intervention sur cette ville. Cette intervention est basée sur la consolidation du front de mer avec pour objectif d'assurer la liaison entre la ville et la mer. Le but de cette intervention est de revaloriser le centre historique et donner une nouvelle image à la ville en tenant compte de la continuité urbaine de l'ancienne ville et du front de mer.

Ce mémoire a pour finalité un renouvellement urbain du centre historique et un aménagement maritime qui contient un projet urbain basé sur la consolidation du front de mer et la relation ville-mer.

⁵ Keven Lynch –image de la cité-

⁶ Choay F, quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des centres historiques, séminaire Quito, 26 novembre 1998.

1.2. Présentation succincte du cas d'étude :

Dans ce mémoire, on réalisera une étude sur la ville de Cherchell et son évolution, selon des lectures différentes et des actions de politique urbaine appliquées tous le long de cette évolution.

L'objectif de cette étude est d'arriver à comprendre l'état actuel de la ville. A l'aide des lectures synchroniques et diachroniques, nous nous baserons sur les structures urbaines, viaires et les espaces majeurs existants.

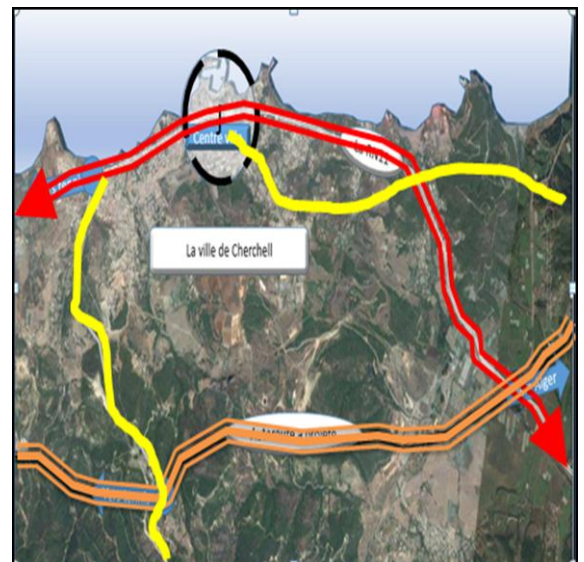
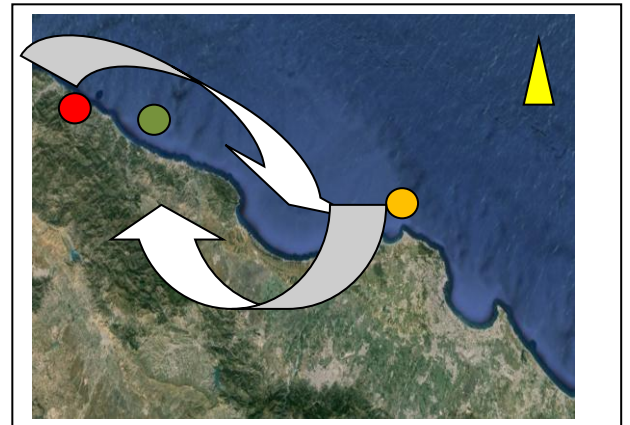
Le centre historique de Cherchell est l'un des centres qui répond à notre thématique d'intervention pour le renouvellement urbain de son centre-ville à travers l'intégration de la mer à la ville.

1.2.1. Le choix de la ville :

La ville de Cherchell est longtemps restée une petite ville dont parfois on a dû mal à imaginer qu'elle était, avec d'autres villes, l'un des plus anciens sites urbains d'Algérie. Elle constitue un vaste musée d'histoire témoignant des potentialités créatrices de la région. En outre, cette ville est qualifiée pour sa situation stratégique et son impact positif touristique et économique. Les motivations à choisir la ville de Cherchell comme support de notre intervention sont les potentialités physiques et naturelles qui doivent être préservé et cultivé.

1.2.2 Présentation générale de la ville :

Cherchell est une ville méditerranéenne située dans la région Nord du centre Algérien à environ 90 km à l'Ouest d'Alger, à 20 km à l'Ouest de Tipaza et 90km à l'Est de Ténès. La ville est à vocation touristique avec une bande côtière de 26Km. Cherchell s'étale sur une surface de 130Km². Ses limites administratives sont comme suit : à Nord, la mer Méditerranée, à l'Est, la commune de Tipaza, au Sud, les communes de Menacer et Sidi Amar, A l'Ouest, la commune de Sidi Ghiles. La ville est traversée d'Est en Ouest par la RN N°11, qui relie toute la frange côtière de la wilaya. Les autres voies de communication sont le **CW 109** assurant la liaison à la région du Chenoua à l'Est d'une part et le **CW6** reliant la commune à la Mitidja (Blida) d'autre part. Une autoroute est en cours de réalisation sur la limite sud de la zone militaire.



I.2.3. Bref aperçus historique :

Cherchell est une ville méditerranéenne. Elle a une tradition de mélange culturel. Plusieurs civilisations ont contribué à son édification. Des minorités culturelles ont également apporté leurs contributions à l'effort de la majorité. La ville de Cherchell a connue plusieurs civilisations sur son site et son espace urbain actuel représente la synthèse de l'ensemble de ces civilisations ou chaque étape a laissée ses traces. Les différentes périodes et civilisations qui se sont succédé sur ce site sont les suivants : **phéniciennes, romaines, andalouses, turques, coloniales et post- colonial.**

Dans le Chapitre III, on présentera les caractéristiques de chaque période notamment en matière d'architecture, d'urbanisme et de construction.

I.3. Présentation de la Problématique général.

« Les centres villes ne seront plus les lieux de concentration des fonctions telle qu'ils l'ont assumé jusqu'ici, mais c'est au tour de la diversité des centres avec des fonctions dominantes pour chacun d'eux. Les anciens centre villes appelée centre historique sont devenus, ou ont eu tendance à l'être des lieux d'attrait nostalgique et touristique, voire de promotion de l'image de la ville et le reflet de son identité historique, contemporaine et future » 1.

Le tissu urbain traditionnel en Algérie risque de perdre son identité à cause des dégradations que connaît la ville. Le cas de la ville de Cherchell en est un exemple. Son état s'est dégradé malgré ses richesses et son patrimoine historique. Pour ces raisons, le renouvellement du centre et la nécessité de valoriser les potentialités de la ville constituent les bases d'une nouvelle recomposition de l'espace.

Comment peut-on revaloriser la ville de Cherchell et la reconstruire de manière moderne tout en préservant, exploitant et profitant de ses richesses maritimes, historiques et de développement durable ?

I.3.1. Problématique spécifique du site :

La ville de Cherchell est parmi les villes côtières très riches en patrimoine architectural et environnemental. Malheureusement, elle souffre de dégradations et de perte de ses valeurs.

I.3.1.1. Structures urbaines:

- La concentration des fonctions de services au cœur de la ville,
- L'inexistence d'une façade maritime qui ornera le côté mer de la ville,
- La rupture ville-mer due à l'absence d'infrastructures d'articulation et de l'inexploitation suffisante de l'emprise portuaire. Egalement, le front de mer est dépourvue de toutes activités d'animation, d'où l'absence de sa fréquentation,
- Déséquilibre dans le domaine des équipements des différentes zones de la ville,
- Rupture entre le noyau de la ville et les deux extensions au niveau de la typologie, l'échelle, et la structure.
- La polarisation d'activités informelles inadaptées au site et la disparition d'activités génératrices d'animation.

I.3.1.2. Structures fonctionnelles:

- Un manque d'équipements d'hébergement pour les touristes,
- Absence des espaces de stationnement,
- Mauvaise gestion des espaces commerciaux,
- Déficit en structure d'accueil.

I.3.1.3. Structures viaires:

- Insuffisance de structure de liaison : Une seule route praticable, trop dense et en surcharge,
- Délabrement du boulevard de front de mer.

I.3.1.4. Architecture et environnement:

- L'existence de baraquements défigure l'espace urbain littoral,
- le groupement de logements injectés tous le long du territoire déforme le paysage et l'environnement,
- la sous-estimation de la morphologie du site.

A l'image de ces constatations,

- ✓ Comment doit-on opérer un choix judicieux d'un programme d'interventions qui doit désenclaver la ville de Cherchell et lui rétablir ses relations avec le reste du territoire ?
- ✓ Comment parvenir à mettre de l'ordre dans la structure urbaine de la ville ?
- ✓ Comment assurer une continuité urbaine entre le noyau de la ville et le port?
- ✓ Comment valoriser l'identité de la ville de Cherchell et préserver son cachet touristique et culturel pour en faire un lieu de convergence et un pôle d'attraction dans son unité territoriale ?

I.4. Objectifs.

Notre étude a pour objectifs :

- ✓ D'intégrer le port à la ville,
- ✓ De répondre aux besoins de la ville de Cherchell et de sa population,
- ✓ De développer les potentialités sociales, économiques et touristiques,
- ✓ De donner une nouvelle image attractive à la ville de Cherchell en tenant compte de la continuité urbaine de l'ancienne ville avec le front de mer,
- ✓ D'Offrir aux visiteurs l'environnement immédiat des espaces de loisirs et de détente avec l'aménagement maritime d'un port de plaisance.

I.5. CONCLUSION.

Le retour de la ville vers la mer signifie qu'il y a eu rupture, opposition ou encore des moments de tensions. Ces dernières se sont traduites spatialement et socialement par des manifestations très poussées de certaines zones plus que d'autres. Ces mêmes espaces de conflit, de tension et de forte manipulation subissent un rapport de force qu'exercent les différents acteurs socio-économiques.

Dans les chapitre II et III, on aborde le sujet d'une manière analytique et dialectique s'agissant de la relation ville avec la mer. Également, on aborde les différents rapports à la fois de la façade maritime voire le littoral et le centre-ville constitué par le noyau historique. Enfin, on traitera des zones urbano-portuaires comme suit :

1. On va enquêter sur la ville et son évolution spatiale, selon des lectures différentes. Seront considérées également, des actions de politique urbaine appliquées le long de cette évolution en utilisant des instruments d'urbanisme et leurs apports en matière d'aménagement des friches portuaires, du littoral et du centre historique,
2. On abordera l'environnement physique en examinant le site, ses difficultés, ses handicaps, ses atouts et ses potentialités ainsi que les rapports qu'entretiennent les différents acteurs sur ces espaces,
3. On exploitera les différentes cartes et plans d'aménagement de la ville ; les différents rapports et projets des secteurs socio-économiques en relation avec les espaces de notre aire d'étude. De même, on effectuera des visites sur le site,
4. On examinera des études sur différents exemples réalisés dans plusieurs pays pour voir la manière dont les villes littorales ont évolué à travers le monde,
5. Suite à ces études, on proposera des plans d'aménagements et de composition urbaine avec des schémas de principes et d'orientation,
6. Enfin, on finalisera le montage d'un projet global qui répond essentiellement à la problématique présentée précédemment,
7. Ce projet urbain déterminera une nouvelle manière d'aborder la notion ville - port et d'ouverture de la ville sur la mer.

CHAPITRE II :

***ETAT DE L'ART DES
CONNAISSANCE EN RELATION
AVEC LA THEMATIQUE***

CHAPITRE II : ETAT DE L'ART DES CONNAISSANCE EN RELATION AVEC LA THEMATIQUE

II.1 Introduction

Les zones côtières sont des secteurs fragiles en perpétuelle évolution. Le développement croissant et l'exploitation continue de leurs ressources provoquent des difficultés de gestion de ces zones riches aux niveaux écologiques et économiques (érosion, pollutions, conflits d'usages...).

Il est devenu indispensable de gérer ces espaces de façon durable. Seules des analyses globales des sites et de leurs environnements permettent de définir les moyens les mieux appropriés à mettre en œuvre pour développer le potentiel du littoral tout en préservant sa qualité.

L'enjeu est d'établir une harmonisation entre les intérêts du développement économique et la mise en valeur des patrimoines socioculturels, historiques et naturels des villes côtières.

II.2 Objectifs.

Dans ce chapitre, on présente l'état de l'art des connaissances développées sur la thématique en question : il s'agit de faire une synthèse bibliographique à partir des publications qui traitent du même sujet.

Le but de cette recherche thématique est d'approfondir nos connaissances sur les centres historiques et les villes littorales ; particulièrement sur le plan urbanistique et architectural car notre intervention est dans un centre historique d'une zone littorale. Il s'agit de ressortir les différentes solutions permettant de répondre à notre problématique d'articulation urbaine entre le centre historique et la mer dans le cadre du renouvellement urbain.

II.3. Définitions.

II.3.1 Le centre-ville et le centre historique.

II.3.1.1 Le centre-ville :

Le centre-ville est le lieu qui devrait donner la plus forte impression « d'urbanité ». Dans ce lieu, l'organisation de l'espace devrait être optimisée notamment sur le plan architectural et doit permettre de donner au maximum le sentiment de vivre dans un milieu citadin. Etant le lieu de réunion de toutes les couches de la communauté, il devrait être la partie la plus active et la plus vivante de la ville

Le centre-ville est également le point focal du système de circulation. On trouve généralement soit dans le centre-ville même, soit tout près, la gare du chemin de fer et la correspondance avec les autobus.

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

II.3.1.2 Le centre historique :

« La ville ancienne est caractérisée par ses limites, la lenteur de son rythme de vie, la petite échelle des pleins et des vides qui forment son tissu, la solidarité dans la proximité des éléments de son bâti dont aucun n'est doté d'autonomie par rapport aux autres dans une relation d'articulation ou dit autrement, de contextualité...»⁷

Selon cette définition, le centre historique est l'espace urbain le plus ancien dans une commune. Il est le cœur typique et l'historique de la ville. Il est également appelé hyper-centre dans le cas des grandes agglomérations. C'est aussi le lieu des manifestations culturelles et sportives, des échanges et de la politique (au sens des polis grecs). On y retrouve les lieux de culte, les places, les monuments, les restaurants, les hôtels, la mairie, les écoles et les magasins de toutes sortes.

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

II.3.2. Le renouvellement urbain

Le renouvellement urbain pourrait être défini par un changement profond, au moyen de démolitions totales ou partielles, de la morphologie urbaine d'un quartier sous différentes facettes. Il peut cumuler des interventions ayant un impact sur la trame foncière, la trame viaire, les déplacements, les formes architecturales, les fonctions, les services, la gestion et les caractéristiques de l'espace public...

II.3.3. Le renouvellement patrimonial

Il correspond au recyclage par des propriétaires bailleurs (notamment les bailleurs sociaux) de certains de leurs logements à travers différents types d'interventions telles que restructurations lourdes, transformation d'usage, reconstitution d'une offre mieux adaptée à la demande, si le marché est tendu. Ces actions, ponctuelles, sont d'ordre patrimonial et sont élaborées indépendamment de toute préoccupation territoriale.

II.3.4. Le renouvellement urbain des centres villes portuaires

Le renouvellement urbain des centres villes portuaires et historiques consiste à valoriser son patrimoine urbain et à protéger son environnement culturel et naturel avec la renaissance de son caché maritime ; tout en créant des espaces et des lieux qui correspondent aux villes côtières et aux cités portuaires. Il se traduit à travers la notion de projet urbain durable et ambitieux permettant l'harmonisation de la ville avec la mer et son histoire.

II.4. Présentation du littoral.

Le littoral est la bande de terre comprise entre une étendue maritime et le continent. Il se présente comme un ensemble de formes et de reliefs et peut s'étendre de quelques centaines de

⁷Extrait de l'introduction de l'ouvrage de Gustavo Giovannoni ; Op. cit. pp.9-1

mètre à plusieurs kilomètres. Le littoral est aujourd'hui un espace physiquement maîtrisé, attractif, urbanisé et bien orienté. On distingue principalement 2 types de paysages naturels:

1- Le littoral sableux: il est favorable au tourisme ; par contre difficile pour la construction de ports.

2- Le littoral rocheux: il est constitué essentiellement de falaises (3/4 du littoral rocheux sont des falaises). Par conséquent, il est favorable à l'implantation des ports mais la navigation pourrait être délicate.

II.4.1. Présentation de la ville littorale.

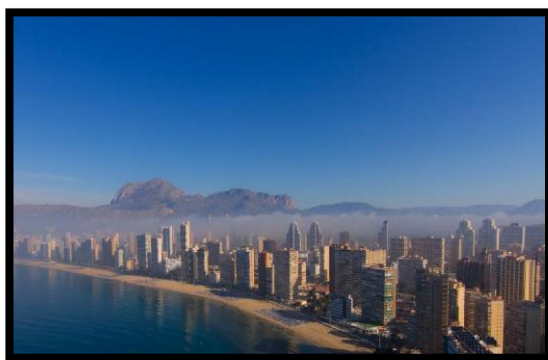
Les villes littorales sont présentées comme étant la vitrine d'un pays. On a toujours tendance à se montrer à travers des projets grandioses.

Les villes littorales sont considérées souvent comme un patrimoine architectural, une superposition de civilisations et un centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions de contact terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme et de mosaïque architecturale.

II.4.1.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique.

Les aménagements au bord de la mer sont des développements multifonctionnels bien caractérisés et spécifiques. La création des voiries hiérarchisées est formellement très atypique. La construction de la ville est progressive et harmonieuse. Le tissu urbain s'organise généralement selon un plan en damier : soit parallèlement à la mer comme le cas de **Benidorm** (c'est le cas le plus courant), soit perpendiculairement à celle-ci comme le cas de la ville d'**Alger**.

La forme linéaire de la ville côtière traduit le fait qu'elle est tournée vers la mer. L'urbanisation en hauteur a été choisie délibérément et les tours s'alignent parallèlement aux plages. Dans le but de se protéger des vents violents du nord et dans l'objectif de bénéficier d'une ventilation naturelle, l'implantation des villages se fait perpendiculairement à la mer,.



Benidorm Espagne (<http://www.spanishintour.com/img>)

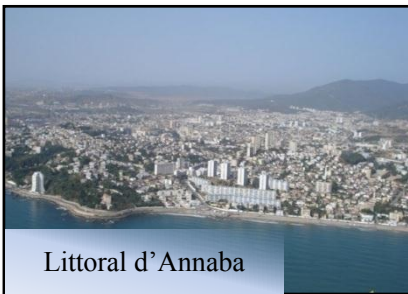


Alger <http://www.welcome-city->

II.4.1.2 La classification des villes littorales

a) Par taille

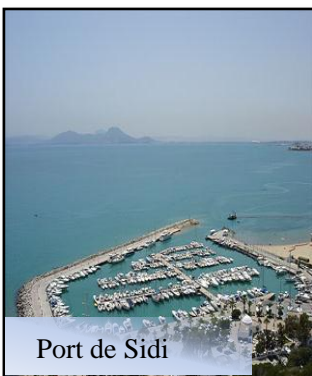
- Les grandes villes,
- Les villes moyennes,
- Les petites villes



- ### b) Par vocation :
- Ville à vocation portuaire
 - Ville à vocation agricole
 - Ville à vocation industrielle
 - Ville à vocation touristique

c) Villes littorales et leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme : Les principales activités liées à la proximité de la mer sont:

1) Les activités portuaires



Port de plaisance

Port de commerce

Port de pêche

Port militaire

Et d'industrie

2) Les activités agricoles



3) Les activités touristiques



4) Les activités industrielles



À ces activités matrices viennent s'ajouter de nouvelles activités telle que : l'artisanat, l'immobilier et les activités de services.

II.5. Particularités de la ville littorale algérienne.

II.5.1. bref aperçu sur le littoral algérien :

Le littoral algérien, c'est 1 200 kilomètres de long constitué en grande partie de plages de sable fin bordait d'une mer turquoise. Il regroupe les grandes villes d'Algérie et regorge de sites naturels magnifiques. Il constitue aujourd'hui l'une des régions les plus touristiques du pays.

II.5.2. Particularités sur le plan architectural et urbanistique .

La particularité des villes littorales algériennes réside essentiellement dans les extensions nouvelles de la période post coloniale. Au lendemain de l'indépendance, l'Etat s'est intéressé aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba ainsi que quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem et ce, au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées.

Par conséquent, nous avons eu une urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes. Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme identiques à ce qu'on produit dans d'autres villes du reste du territoire.

Il y a lieu de signaler que les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral car, à chaque fois, il fallait répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat.

II.5.3. Valorisation des ressources littorales renouvelables.

La valorisation des ressources littorales est désormais devenue une question incontournable pour les quartiers portuaires ; à la fois pour réduire l'impact de certaines activités sur l'environnement et pour explorer le champ d'exploitation du potentiel littoral et marin.

La production d'énergies renouvelables donne lieu à des projets innovants et de recherches sur l'ensemble du spectre actuellement connu des potentiels marins et littoraux : fermes éoliennes terrestres et off-shore, champs photovoltaïques couvrant de vastes surfaces d'entrepôts portuaires, thalasso-thermie a usage urbain, valorisation des bio-ressources des micro-algues, production d'énergies en utilisant les courants marins et recherche sur l'énergie de la houle.

Il y a lieu de souligner qu'au début les plans de construction (POG, PUD, PUP, PDAU et POS) ont les mêmes contenus qu'ils soient destinés pour une ville du littoral ou celle d'une ville du sud. Ces constructions ne prennent pas en considération les particularités spécifiques du littoral.

C'est seulement ces dernières années qu'on a pris conscience de l'importance de considérer la particularité des villes du littoral et ce, dans notre manière de penser, de produire et d'organiser le paysage bâti. Ceci s'est manifesté par la promulgation de plans et de lois relatives à l'espace littoral : on cite la Loi 29-90 du 1er décembre 1990 sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire et la Loi 02- 02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

Ces lois ont pour but de :

- préserver le patrimoine culturel mais aussi naturel de la zone littorale,
- d'encourager l'implantation des activités à vocation économiques, touristiques et agricoles tout en respectant la spécificité du littoral,
- d'encourager les recherches scientifiques et les découvertes en ce qui concerne les ressources littorales,
- de mettre en place des textes réglementaires qui interdisent l'empiètement sur des zones naturelles ou patrimoniales.

L'exploration des variables thématiques permettra de comprendre les spécificités du thème du projet et leurs influences sur la conception du projet :

➤ **Sur le plan culturel on a:**

a) **Les théâtres de verdure** : C'est une construction à ciel ouvert, à l'origine en bois puis en pierre, comprenant une scène, des gradins en forme d'hémicycle généralement adossés à une colline, et ouvrant sur un paysage de mer ou de montagnes.



Nantes-France



Argolide-Grèce



www Google image.com

b) **Les promenades** : ce sont des chemins à l'intérieur du centre historique avec un parcours et un circuit à l'intérieur de la ville permettant aux visiteurs d'apprécier les vestiges historiques car le centre est riche de sites archéologiques. On cite comme exemple les Promenades à l'intérieur du vieux Ténès avec des magasins artisanaux.

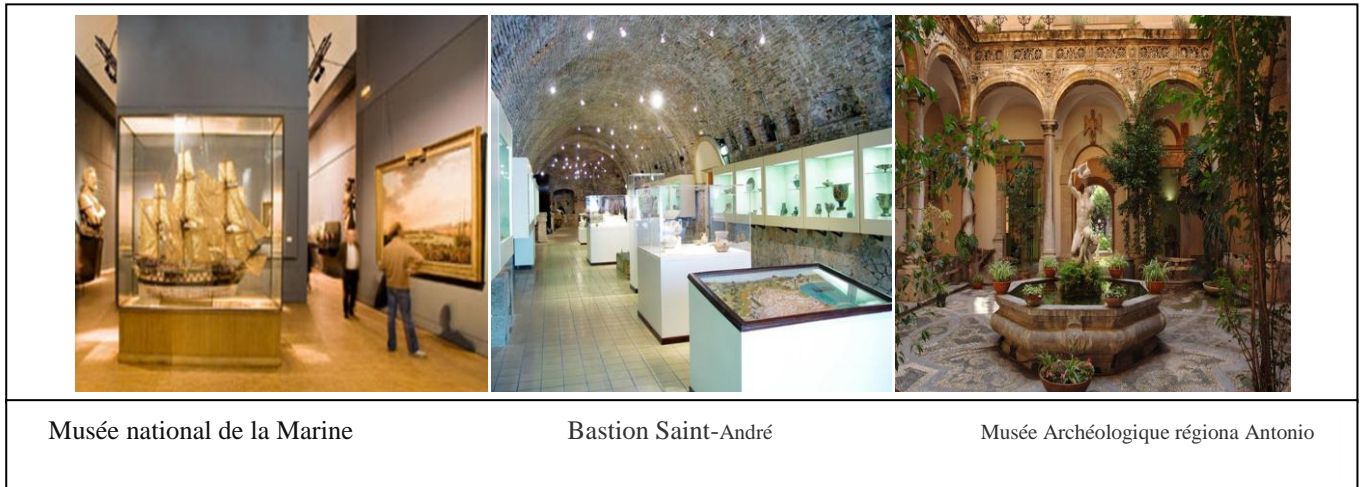


Circuit du centre d'Italie



circuit du centre d'Istanbul

c) **Les musées** : le musée est un lieu dans lequel sont collectés, conservés et exposés des objets dans un souci d'enseignement et de culture.



d) **Les galeries d'exposition**: C'est un espace d'exposition et de vente pour mettre en valeur le tourisme et la culture. Ils permettent de répondre au besoin des visiteurs et d'animer le site.

➤ **Sur le plan pôle de loisir et de détente on a :**

a) **Les restaurants** : C'est un espace de détente qui fournit des repas à l'intérieur ou en plein air ou sur des terrasses en face de la mer



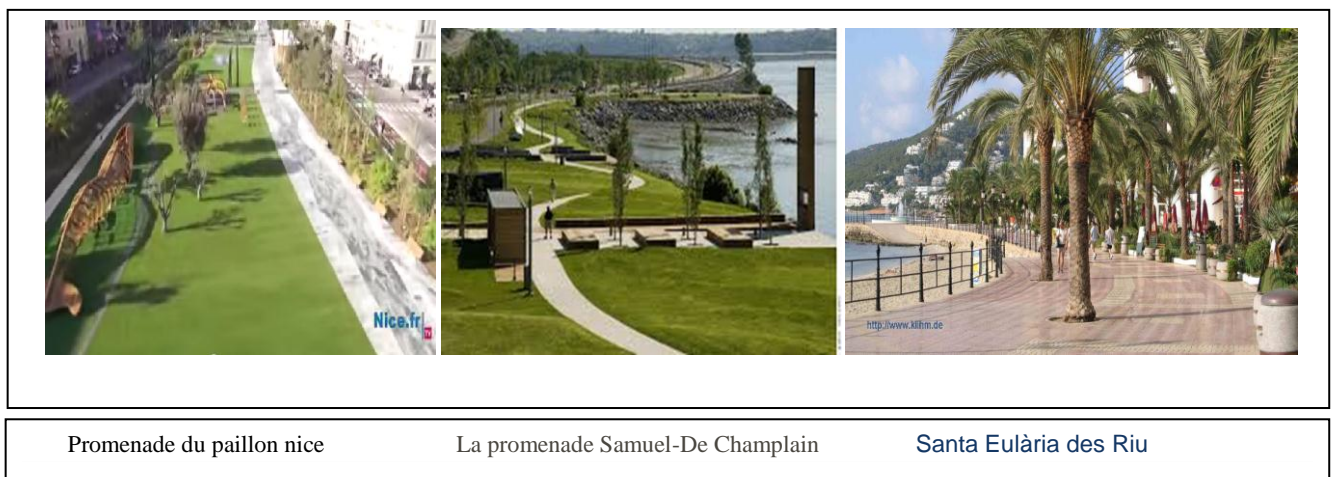
b) **Les Centres commerciaux** : C'est un bâtiment qui comprend, sous un même toit, un ensemble de commerces de détail logés dans des galeries couvertes qui abritent les clients des intempéries. Il est conçu pour rendre agréable et favoriser l'acte d'achat (climatisation, escaliers mécaniques, musique d'ambiance, stationnement gratuit,...). Il inclut souvent des grands magasins et/ou un hypermarché.



c) **Les complexes sportifs** : Ce sont des infrastructures sportives et évènementielles contenant plusieurs équipements sportifs comme: stade de football, de tennis, de basketball, de volley, des piscines, des salles d'athlétismes, ...etc.



d) **Les Esplanades** : Ce sont de larges espaces ouverts bien aménagés avec de la verdure, des fontaines,...etc. Ils permettent de pratiquer du vélo, du patin à roues, du soccer, de la marche, du kayak, des pique-niques, des circuits d'interprétation, de l'art public.

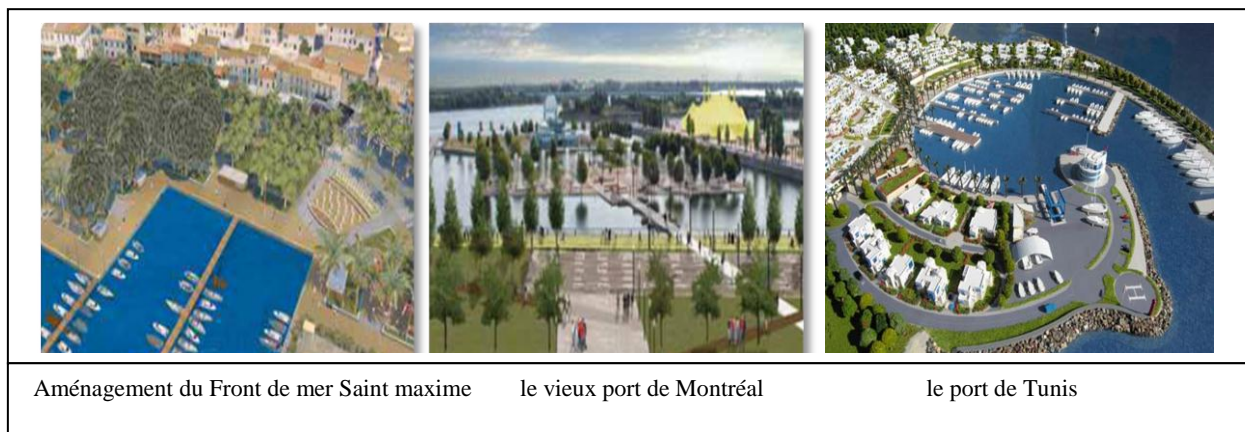


e) **Les Centres de remise en forme** : tels que thalassothérapie, centre de massage,... etc.



➤ **Sur le plan pôle de plaisance :**

- a) **Port de plaisance :** c'est un port situé an bord de la mer. Il est réservé aux bateaux de plaisance, à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidants à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage).



- b) **Espaces de loisir et de détente :** buvettes, kiosques, Grands espaces de jeux pour les enfants.



- c) **Promenades maritimes et urbaines :** C'est une voie maritime et urbaine autour du front de mer qui relie le nouveau port de plaisance à l'ancien port de pêche et permet aux piétons d'effectuer des marches et des promenades. Ces tours de promenade sur le littorale de la ville sont aménagés et équipés avec des mobiliers urbains (des bancs, des candélabres).



d) **Les aires de jeux:** Pas loin des équipements, il y a des aménagements d'espaces qui regroupent plusieurs jeux pour enfants comme des toboggans, tourniquets et balançoires... où les parents peuvent laisser leurs enfants et aller dans les jardins ou les restaurants.



Ces pôles de détente, de loisirs et de plaisances ainsi que les boulevards principaux sont équipés de commodités et d'animations (y compris pour les personnes handicapés) tels que :

✓ Toilette public :



• Mobilier urbain :



Bac a plantes



banc



lampadaire



poubelle

➤ **Sur le plan architecture et paysages:**

a) **Le végétal:** Pour valoriser la Bioclimatique urbaine, on procède généralement à l'aménagement des espaces végétaux tels que: les jardins, les labyrinthes qui offrent aux visiteurs des espaces de repos visuel à travers une variété de fleurs, de plantes et d'arbres.



b) **L'eau:** Dans le but de créer une fusion entre la ville et la mer, on prévoit la réalisation des fontaines comme symbole de vie dans l'aménagement des villes du littoral.



II.6. Analyse des exemples de références :

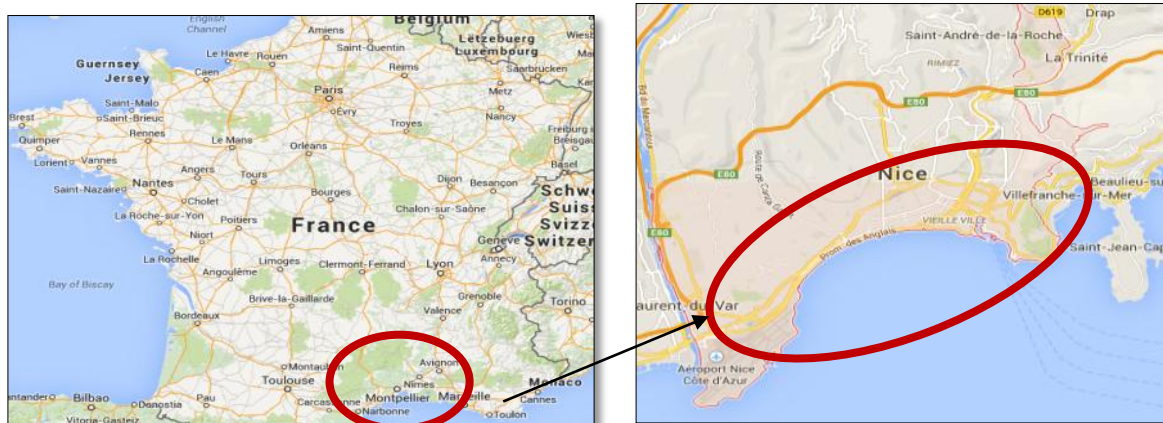
Dans cette partie, on analysera des projets urbains réalisés dans des centres historiques du littoral. Cette analyse nous permettra de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser le projet urbain afin de répondre aux problématiques et besoins de la ville et de ces habitants. Dans cette partie, on a choisi 04 exemples à analyser :

- 1) **Exemple 01** : la coulée verte de Nice promenade du paillon,
- 2) **Exemple 02** : le vieux port de Montréal,
- 3) **Exemple 03** : aménagement du Front de mer Saint maxime,
- 4) **Exemple 04** : aménagement Besós forum port de Barcelone.

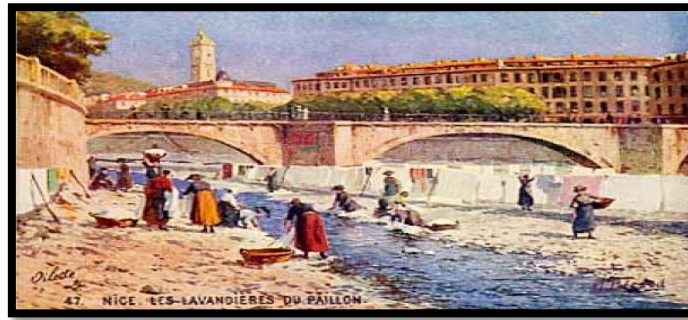
➤ **Exemple 01** : La coulée verte de Nice ou promenade du paillon.

- **Fiche technique du projet :**

Situation	En plein centre de la ville de Nice dans le quartier de Jean-Médecin, France
Type	Aménagement paysagé d'une ville littorale
Conception	Le paysagiste Michel Péna
Superficie	12 hectares, sur une longueur de 1,2 km
Dates	de 2011 à 2013
Inauguration	le 26 octobre 2013
Objectif	articulation urbaine de toutes les parties de la ville de Nice (ville, mer et centre historique).



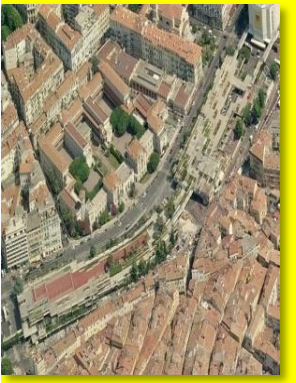
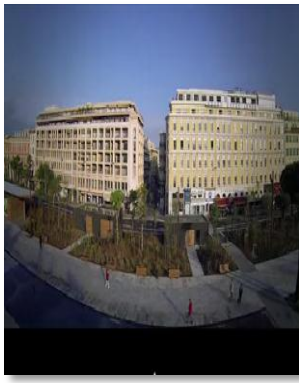





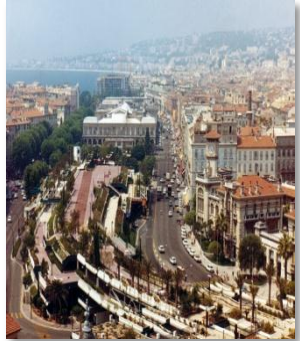
- **Historique du paillon** : Historiquement, le Paillon (fleuve côtier des Préalpes méditerranéennes qui se jette dans la Baie des Anges de Nice) était traversé par le pont Saint-Antoine reliant Nice à sa campagne. La promenade du Paillon se situe sur le fleuve nourricier de la ville de Nice, sur l'une de ses défenses naturelles et sur l'un des principaux moyens de pénétration dans le pays niçois.



- Définition du projet :** Inaugurée le 26 octobre 2013, la promenade du Paillon, avec ses 12 hectares de verdure en plein centre de Nice, permet de relier la promenade des Anglais au théâtre national, en longeant d'un côté l'avenue des Phocéens et de l'autre côté, l'avenue de Verdun sur une distance d'environ 1,2 km. Composée de quelques 1000 arbres, de 61730 arbustes et de 55364 plantes vivaces, elle offre un bol d'air et de nature en plein cœur de la ville

<p>Rupture la ville ancienne avec la nouvelle ville</p>	<p>Les belles façades des deux parties de la ville cachée par la gare</p>	<p>Rupture ville / mère</p>	<p>histoire Martyrisé par du béton</p>

- Les problématiques :** Le centre historique de la ville de Nice était valorisé par le fleuve du paillon qui était comme une identité et un lieu de reconnaissance de la ville. Le problème est que ce paysage était effacé par l'aménagement d'une gare routière et d'un parking public dans ce lieu qui représente le poumon de la ville.

			
Rupture la ville ancienne avec la nouvelle ville	Les belles façades des deux parties de la ville cachée par la gare	Rupture ville / mère	histoire Martyrisé par du béton
			

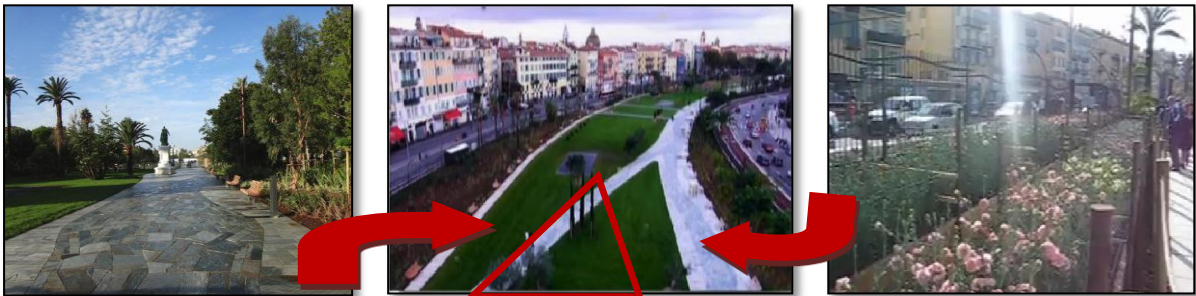
• **l'idée du projet** : Le projet constitue une réponse aux problématiques citées précédemment. Il s'agit de renouveler le centre historique de la ville de Nice et d'assurer un meilleur cadre de vie pour la ville, ses habitants et les touristes. Les objectifs sont :

- ✓ Relier les deux parties de la ville (la ville ancienne du 16ème siècle du style baroque et les belles façades de la ville nouvelle du 19ème siècle) qui étaient séparé pendant 40ans par la gare routière,
- ✓ Ressortir les belles façades cachées par le parking et la gare,
- ✓ Créer un jardin commun pour les habitants car 95% des citoyens de cette ville habitent des petits appartements. Ce jardin constituera également pour cette ville un espace d'oxygénation.
- ✓ Réécrire l'histoire de la rive par la recomposition d'une vallée verte menant jusqu'à la mer afin de relier la ville à la mer.

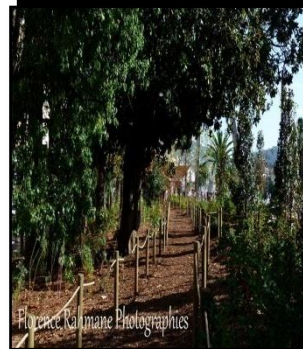
Les composantes du projet

La promenade se compose de 3 types de textures :

- la première texture est représentée par des plantations qui sont plus nombreuses permettant d'isoler la promenade du trafic automobile,
- La deuxième texture est destinée pour la circulation piétonnière représentée par de la pierre,
- La troisième texture est représentée par la végétation (gazon ou arbres) pour la détente et les loisirs.



Il se compose aussi de deux espaces végétaux

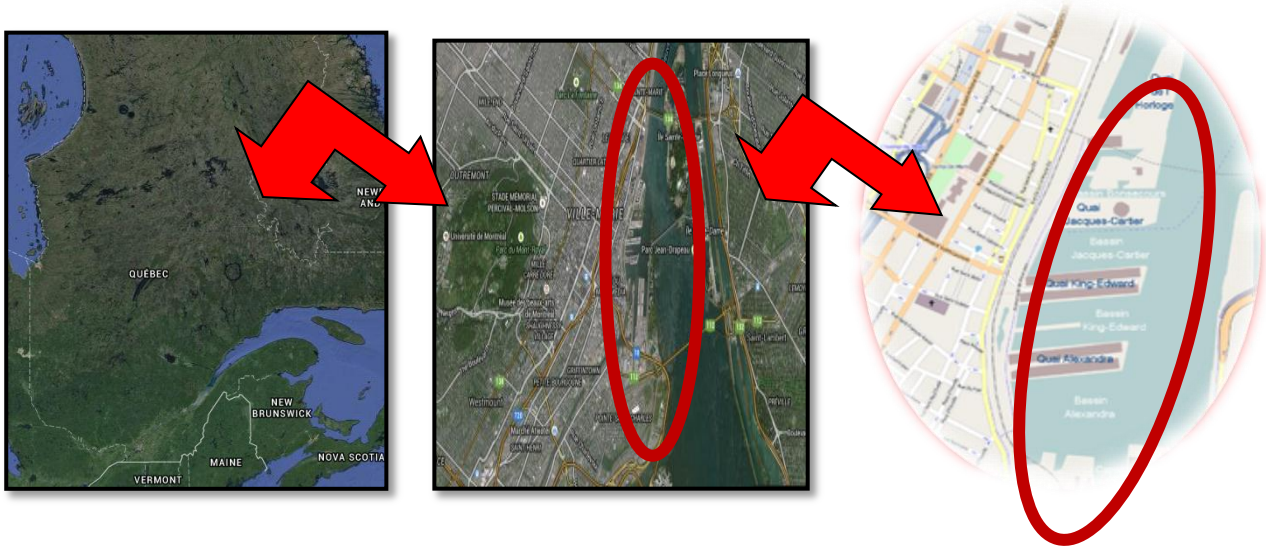


Espaces comportant une importante présence végétale pour la détente, le repos et la convivialité des adultes (jardin botanique des salons)

Des espaces transparents sous les vue du vieux Nice où on trouve des aires de jeux et de loisir (le miroir d'eau pour les jeux

• **Conclusion :** Le projet de la promenade des paillons constitue une réponse aux problématiques de la ville et de ses habitants. Il représente une articulation urbaine entre le passé et le présent et aussi entre la ville et la mer

➤ **Exemple 02** : le vieux port de Montréal
Fiche technique du projet :



Situation	situé sur la berge gauche du fleuve Saint-Laurent, il s'étend sur plus de deux kilomètres au sud du Vieux-Montréal, depuis la rue McGill jusqu'à l'axe de la rue Amherst Canada.
Type	Réaménagement et revalorisation du vieux port
Date	de 1988 à 1992
Inauguration	Printemps 1992
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Articulation urbaine entre le vieux port et le vieux Montréal, - Valoriser le patrimoine maritime et portuaire.

• **Historique du vieux port :**





En 1611, le port principal de Montréal qui se trouvait à l'emplacement actuel du Vieux-Port était le centre social, économique et culturel de cette ville. Les commerçants de fourrures français utilisaient ce port comme comptoir. Lors de la fondation de Montréal en 1642, ce fut à partir de ce quartier que la ville se développa. Après une vaste consultation dans les années 1980 lancée par le gouvernement canadien, les nouveaux aménagements du Vieux-Port sont inaugurés en printemps 1992 dans le cadre du 350^e anniversaire de Montréal.



- **Définition du projet :**

Le vieux port est l'attrait extérieur le plus visité de Montréal (le 2eme site visité dans l'Est du Canada, après les chutes de Niagara). Ceci témoigne de son importance à l'industrie récréative montréalaise. Par conséquent, on constate que l'investissement dans l'aménagement de ce site n'est pas seulement pour le bénéfice des touristes mais aussi en grande partie pour le bénéfice des Montréalais

- **Les problématiques :**






			
Dégradation des infrastructures.	Dégradation du patrimoine maritime et portuaire.	Rupture entre le port de Montréal et le vieux port.	Rupture entre le quartier historique et le centre ville






- **L'idée du projet :** pour répondre à cette problématique, un plan de développement a été déposé auprès du gouvernement de Canada. Ce plan vise à :

- Remettre en valeur le Vieux-Port et ses vocations.
- Réhabiliter et mettre en valeur le patrimoine maritime et portuaire présents sur le site (la Tour des convoyeurs, le remorqueur Daniel et les quais) car ce patrimoine a une importance historique. Il témoigne aussi des innovations technologiques de l'époque d'où le lien avec la vocation du centre des sciences de Montréal
- Renouveler l'aménagement de l'esplanade pour améliorer les liens entre le vieux port et le vieux Montréal
- Développer un projet de transport collectif permettant d'assurer une desserte optimale du site, en lien avec le quartier historique et le centre ville

Composition du projet (Contribution du projet) :

Bonifier l'offre récréa-touristique et améliorer l'offre commerciale par la rénovation des équipements commercial			
			
Centre d'exposition international			
		Belvédère	

Rénovation du patrimoine maritime en vue de sa valorisation			
			
La Tour des convoyeurs			
		Vestige silo N°2	

réaménagement des places et des esplanades pour améliorer la qualité urbaine			
			
La Tour des convoyeurs			
		Vestige silo N°2	

➤ **Exemple 03 :** Aménagement du Front de mer Saint maxime
Fiche technique du projet :

<u>Situation</u>	Située sur la Commune de Sainte-Maxime au Sud de France au niveau du Centre-ville.
<u>Type</u>	Aménagement du Front de mer de Saint maxime
<u>Conception</u>	Cabinet Guillemain associé à l'Architecte Rémi Mattioli
<u>Superficie</u>	10 Hectares
<u>Date</u>	De 2010 à octobre 2012
<u>Inauguration</u>	Le 02 avril 2013
<u>Objectifs</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles et aux enfants, - Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace, - Insuffler un vent de modernité sur une promenade aujourd'hui vieillissante





Définition du projet

Le port, objet de cette étude, est situé sur la Commune de Sainte-Maxime au Sud de la France. Il est situé au niveau du Centre-ville et à proximité immédiate de la plage principale. C'est un port mixte de pêche et de plaisance.

Le port est au cœur d'une zone pleinement tournée vers l'économie touristique.



• **Problématiques :**

			
<p>Problèmes liés au stationnement</p>	<p>Nuisance sonore due a la circulation</p>	<p>La surface du port ne satisfait plus au nombre des plaisanciers</p>	<p>Vieillessement des infrastructures qui datent des années 1919 et ne reflètent plus à l'image qualitative et attrayante d'une ville touristique</p>

• **Idée du projet :**





Dans ce projet, plusieurs éléments sont proposés dans le cadre de la réhabilitation et du réaménagement urbain du front de mer. On cite notamment :

- ✓ Le remplacement du parking du port actuel par un autre sous-terrain enterré sur deux niveaux,
- ✓ La création d'une esplanade à la place du parking actuel,
- ✓ Le déplacement du théâtre de la mer avec l'installation de transats avec vue panoramique sur le golfe,
- ✓ La création de grandes zones piétonnières avec une trame verte.



• **Composition du projet :**

L'aménagement du front de mer sera réalisé par phase, selon les possibilités de financement de la commune. De nombreuses études réalisées avec le comité de pilotage ont permis d'affiner le projet qui part du parking du port en passant par le pont de Préconil, le Port, la place Victor Hugo, le Théâtre de la mer jusqu'à la place Louis Blanc. Le déroulement du projet s'effectue de la manière suivante :

PHASE 01 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade, l'entrée de la ville et les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau

			
<p>Afin d'améliorer le confort des promeneurs, le trottoir devant les commerces a été élargi à 5 mètres. Les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière</p>	<p>Une dalle végétalists est créée en lieu et place du parking du port. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes</p>	<p>Considérée comme l'une des plus belles artères de la commune, l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes installées sur la plage. Cela renforcera le lien de proximité en centre-ville et donnera une toute autre lumière à cet espace.</p>	

PHASE 02 : Aménagements de la place Victor Hugo, la place Louis Blanc et le Théâtre de la Mer

		
<p>Requalification de la place Victor Hugo avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Installation de revêtements de sol particulier, des aires de jeux pour enfants, -Pose de jets d'eau (en circuit fermé), -Diminution des nuisances sonores. 	<p>Réaménagement de la place Louis Blanc par :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La création d'un véritable espace de respiration au cœur de la ville, -Un aménagement paysagé sur plusieurs niveaux en légère dénivellation, -La création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants... 	<p>Le Théâtre de la mer est un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Une grande place sera conservée pour accueillir des cérémonies patriotiques et des expositions à ciel ouvert.</p>

PHASE 03 : agrandissement du port



L'agrandissement du port est une phase importante envisagée pour le projet. Cet agrandissement a permis d'apporter une première réponse à la demande croissante de places pour les plaisanciers. Il est important de préciser que l'agrandissement du port a permis également une redistribution des places afin d'accueillir des bateaux plus grands tout en se limitant à des tailles raisonnables 20 mètres .

Conclusion : Ce projet avait pour but de revaloriser et de faire renaitre le cachet maritime de la ville. Il a permis de répondre aux attentes des habitants et aux besoins de la ville en ce qui concerne son aspect touristique, économique et urbanistique

Exemple 04 : Aménagement de Besós forum - Port de Barcelone :

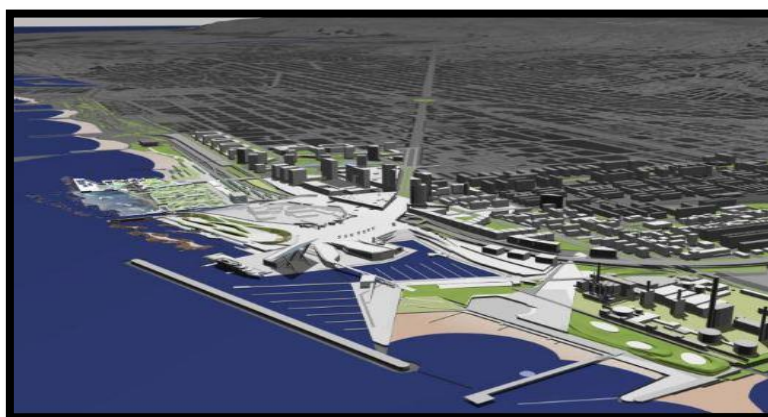
Fiche technique du projet :

Situation	Située sur les communes de Barcelone et de Sant Adrià de Besòs.
Type	Aménagement du littoral.
Superficie	216 hectares.
Date	De 2010 à octobre 2012.
Inauguration	Le 02 avril 2013.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles et aux enfants,- Valoriser l'attractivité économique et touristique de cet espace,- Insuffler un vent de modernité sur une promenade qui devient vieillissante



Historique : l'origine du Forum remonte au 17 octobre 1996, lorsque le maire de Barcelone décide son aménagement à l'occasion de la célébration du dixième anniversaire de la nomination de la ville pour les Jeux Olympiques.

Définition du projet : Le projet Besós, d'une Superficie 216 ha, prévoit un aménagement continu le long du littoral le reliant ainsi au reste de la côte Nord. Il implique la récupération de terrains et l'implantation d'équipements publics.






- **Composition du projet :**

	<p style="text-align: center;">Le zoo marin de Barcelone</p> <p>La construction d'une plate-forme de terrain pris sur la mer a permis de restaurer et de stabiliser la plage existante, ensuite de créer une ligne côtière naturelle à l'emplacement du futur zoo marin de Barcelone</p>
	<p style="text-align: center;">La grande esplanade reliant la zone centrale au littoral</p> <p>Elle recouvre le périphérique littoral et la nouvelle station d'épuration en pente douce vers le parking côtier. Cette esplanade surplombe la nouvelle Marina. Elle est ombragée par des pergolas portant les panneaux photovoltaïques.</p>
	<p style="text-align: center;">La marina de Sant Adira</p> <p>La marina a été implantée entre l'embouchure du Besós et l'avenue Primo. Les caractéristiques environnementales et paysagères prévues dans sa conception devraient réduire l'impact écologique habituellement associé aux ports de plaisance.</p>
	<p style="text-align: center;">L'immeuble et la place du Forum:</p> <p>Édifice phare, avec une salle de réunion et un hall d'exposition, l'immeuble clôt l'agencement de la place, relie les bâtiments voisins et guide les visiteurs vers le front de mer.</p>

- **Conclusion :**

- ✓ La zone est devenue centrale, offrant de nombreux services et bénéficiant d'un aménagement de grande qualité,
- ✓ L'aménagement a permis de moderniser l'équipement technique de la ville et de l'adapter aux multiples usages de la zone,

Tableau de conclusion de l'analyse des exemples

projet	Objectif	Action	Illustration	Point tiré
<u>La coulée vert de Nice promenade du paillon :</u>	articulation urbaine de toutes les parties de la ville de Nice (ville, mer et centre historique)	1 /relier les deux partie de la ville et ressortir les belles façades qui étaient cachés par le parking et la gare 2/ crée un jardin commun pour les habitant 3/apporté un espace d'oxygénation pour la ville 3/Réécrire la belle histoire de la rive par la recomposition d'une vallée verte menant jusqu'à la mère et Relier la ville avec la mère		1/L'articulation entre les parties de la ville 2/Le respect de l'histoire de la ville 3/L'aménagement urbain des espaces vert
<u>Exemple 02 : le vieux port de Montréal</u>	articulation urbaine entre le vieux port et le vieux Montréal et Valoriser le patrimoine maritime et portuaire	1/remettre en valeur le Vieux-Port et ces vocations. 2/Réhabilitation et mise en valeurs du patrimoine maritime et portuaire 3/Nouvel aménagement de l'esplanade qui améliorera les liens entre le port et le vieux Montréal 4/un projet de transport collectif afin d'assuré le lien entre le centre historique et la ville		1/le lien entre le port et le centre historique 2 /La revalorisation du patrimoine 3/ les réaménagement des place et des esplanades pour amélioré la qualité urbaine
<u>Exemple 03 : Aménagement du Front de mer Saint maxime</u>	la réhabilitation et le réaménagement urbain des fronts de mer tout on donnant des espaces de vie aux promeneurs afin de Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace	1/Le remplacement du parking du port actuel par un parking sous-terrain avec La création à sa place d'une esplanade, 2/Le déplacement du théâtre de la mer avec l'installation de transats avec vue panoramique sur le golfe 3/La création de grandes zones piétonnes avec une trame verte		1/L'importance donné a l'ménagement urbain des espace public 2/L'exploitation des richesse portuaire et maritime pour valorisé l'atré économique et touristique
	un aménagement continu le long du littoral impliquant la récupération des terrains et l'implantation d'équipements publics.	1/La zone est devenue beaucoup plus centrale, offrant de nombreux services et bénéficiant d'un aménagement de grande qualité. 2/ Les espaces publics sont de plus en plus Fréquents.		Élevé la qualité d'aménagement des zones maritime et portuaire afin de bénéficier de ces richesses et reprendre au besoin des citoyens

II.7. Conclusion.

Dans ce chapitre, nous avons présenté une recherche bibliographique, un état de l'art et un ensemble de connaissances sur les villes littorales dans leur contexte en général et en particulier sur le plan architectural et urbanistique.

Il y a lieu de souligner la nécessité et l'importance d'un triple effort qui, à chaque fois, doit nous guider dans notre démarche et méthodologie de travail à savoir : entreprendre le développement de projets urbains modernes de villes littorales, veiller à leurs aspects de centres historiques, culturels et patrimoniaux et assurer leurs développements durables et renouvelables ; d'où la nécessité d'entreprendre, pour chaque projet, une lecture historique et analytique afin d'aboutir à un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création.

Les projets, que nous avons présenté, montrent que l'on doit s'intégrer au mieux dans l'environnement immédiat, son histoire, son développement durable et renouvelable afin de permettre de donner une meilleure image de la ville tout en conciliant entre son projet urbain moderne, son patrimoine historique et son développement durable.

CHAPITRE III :

LE CAS D'ETUDE LA VILLE DE CHERCHELL

CHAPITRE III :LE CAS D'ETUDE LA VILLE DE CHERCHELL

III.1. Introduction.

Notre projet urbain consiste à requalifier le centre historique de Cherchell à travers un réaménagement du front de mer pour articuler la ville au port en se basant sur la création d'une nouvelle pertinence qui développe les aspects suivants :

- l'introduction de l'analyse diachronique du processus historique de formation et de transformation,
- l'analyse synchronique des différentes composantes de la structure urbaine historique et les parties de la ville dans l'aire de référence (ville),
- L'introduction de l'analyse de la structure du paysage naturel et urbain (structures de permanence, conformation fonctionnelle et publico-collectif, identification des valeurs paysagères).

PARTIE 1 : PRESENTATION ET HISTORIQUE DE LA VILLE DE CHERCHELL.

III.2 .Présentation de la ville de Cherchell.

Cherchell est l'une des plus anciennes villes d'Algérie. Elle se distingue par une beauté naturelle, une richesse artistique et historique due à la diversité de ses monuments ainsi qu'au caractère de ces habitations.

III.2.1.Situation..

III.2.1.1. Situation géographique : Cherchell est une ville côtière occupant une superficie de 130 km² de la région nord du centre Algérien. Elle est située à environ 100 km à l'Ouest d'Alger et relève administrativement de la Wilaya de Tipaza.

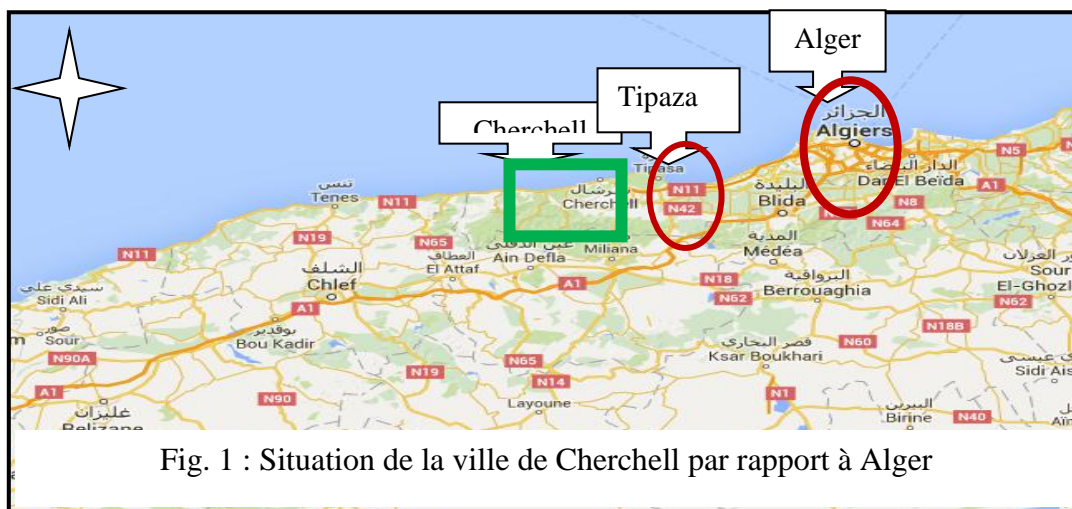


Fig. 1 : Situation de la ville de Cherchell par rapport à Alger

III.2.1.2. Situation nationale.

La commune de Cherchell est limitée sur le plan national par :

- A l'Est, la Wilaya d'Alger.
- Au Sud, les Wilayas de Blida et de Ain-Defla.
- A l'Ouest, la Wilaya de Chlef.

III.2.1.3. Situation régionale.

La commune de Cherchell est limitée sur le plan régional par :

- Au Nord, la Mer Méditerranée.
- A l'Ouest, la commune de Sidi-Ghiles.
- Au Sud, la commune de Menacer.
- A l'Est, la commune de Tipaza.

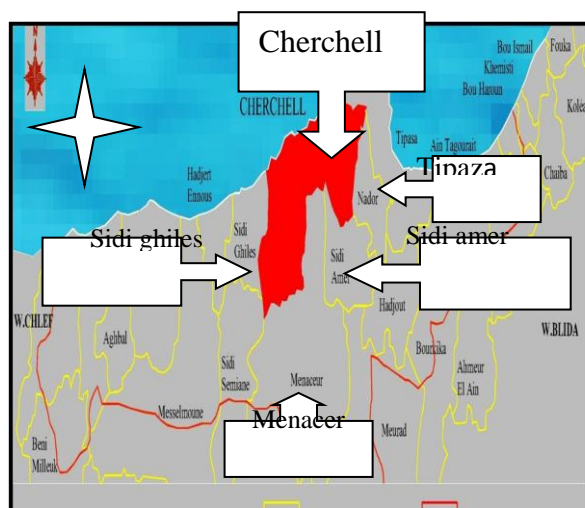


Fig. 2 : Situation régionale de la ville de Cherchell

III.2.2. Accessibilité : l'accessibilité de la commune de Cherchell est assurée par :

- Un axe routier d'importance régionale, d'Est vers Ouest, la RN 11 qui relie Alger à Mostaganem. C'est aussi une voie de liaison touristique de toute la frange côtière de la Wilaya. Les autres voies de communication sont :

- Le CW 109 qui assure à l'Est la liaison vers la région du Chenoua,
- Le CW6 qui relie la commune de Cherchell à la Mitidja (Blida).

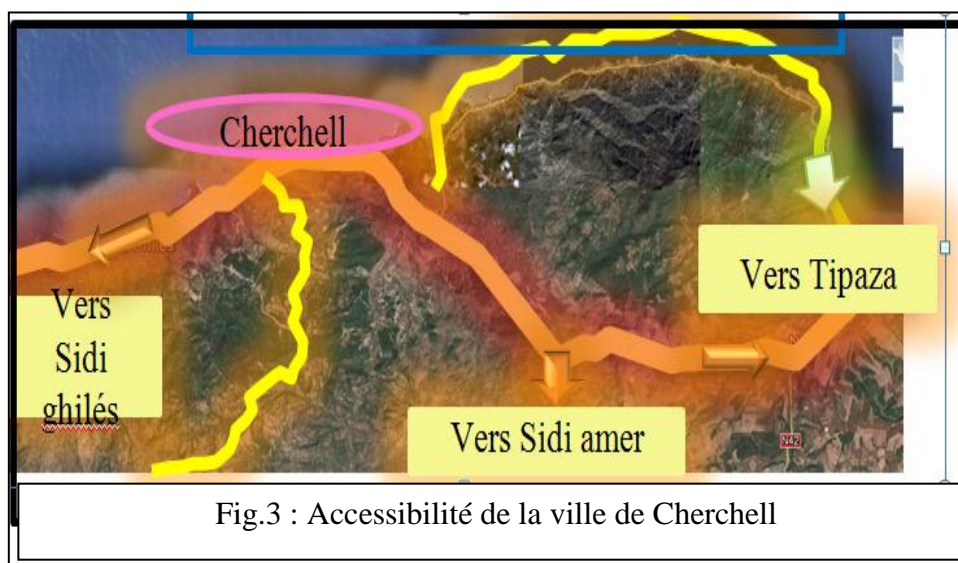
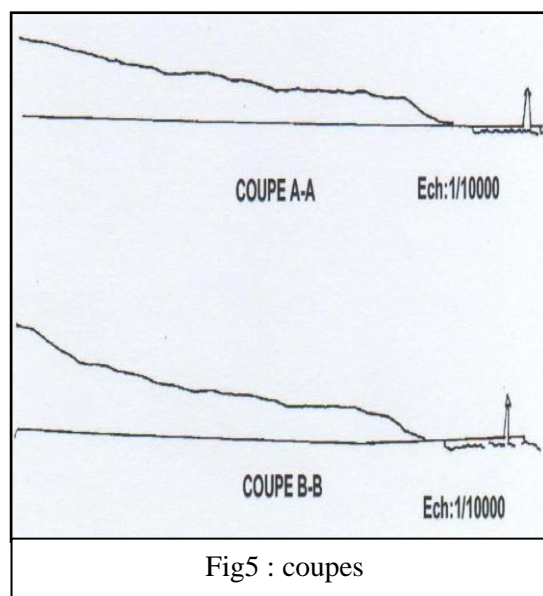
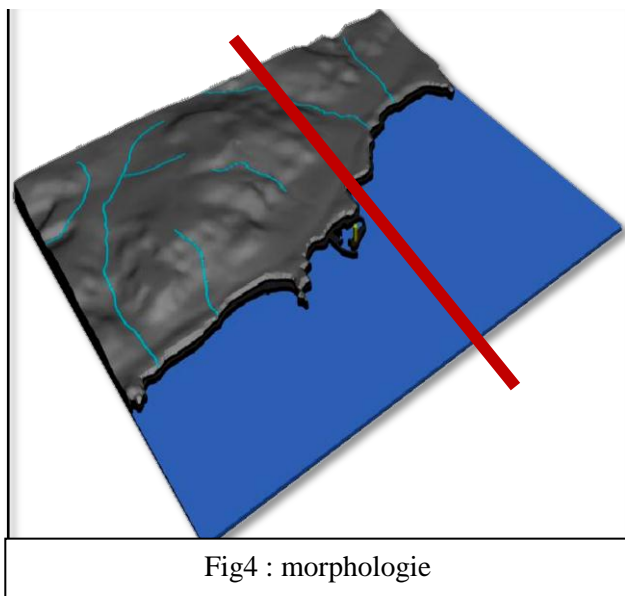


Fig.3 : Accessibilité de la ville de Cherchell

III.2.3. Morphologie du terrain.

Cherchell se trouve dans un terrain très accidenté. Elle est limitée par la mer au Nord et par un massif montagneux au Sud. Ce dernier couvre la majeure partie de sa superficie (85% ayant des pentes supérieures à 20%).



III.2.4. Données Climatiques.

La région de Cherchell est caractérisée par climat de type méditerranéen : chaud et sec en période d'été ; froid et humide en hiver. Néanmoins la proximité de la mer atténue quelque peu les risques de l'été et de l'hiver.

III.2.4.1. Pluviométrie: Elle est irrégulière avec une pluviométrie moyenne annuelle de 400 à 600 mm.

III.2.4.2. Température: la température peut atteindre jusqu'à 39 °C en période d'été (Août) et descendre jusqu'à 6°C en période d'hiver (décembre, janvier).

III.2.4.3. Les vents: les vents qui dominent en période d'hiver sont d'orientation Nord-ouest : il amène une certaine douceur aux températures. En période d'été, C'est les vents d'Est et du Nord (direction Nord - Est) qui sont dominant : ils rafraichissent le climat. Le Sirocco se manifeste 14jours par an en moyenne pendant la période estivale (juillet et aout). A Cherchell l'intensité des vents est assez forte sur la façade maritime.

III.2.5. Les Risques Sismiques.

La ville de Cherchell est une localité sismiquement active .Elle est une zone à sismicité moyenne et classée en zone II.A selon la classification du RPA version 2003 (Règlement parasismique Algérien).

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

III. 2.6. La population

La population de Cherchell habite en majorité dans l'agglomération du chef-lieu de la commune (ville historique) avec un taux de 59,4%.

Seulement 33.6 % de cette population vit dans un ensemble d'agglomérations secondaires qui n'atteignent pas cependant le rang d'agglomérations urbaines car leur nombre de population étant inférieur à 5000 habitants.

Toutefois, certaines de ces agglomérations sont appelées à évoluer vers le stade urbain car durant la dernière décennie (1987- 1998), ces espaces agglomérés ont connue l'essentielle de la croissance démographique.

Le reste de la population (environ 7 %) occupe des zones éparses.

III.3. Fondation de la ville de Cherchell.

La ville de Cherchell est définie comme une ville historique. Elle présente une richesse culturelle et un patrimoine touristique fondés en 5^{ème} siècle avant JC par les phéniciens comme un comptoir commercial.

Dans ce paragraphe, on ressortira le processus de formation de la ville , son évolution et sa transformation dans le temps ainsi que le contrôle de son expansion et les interventions sur son tissu urbain et son cadre bâti

III.3.1. Période phénicienne (4 siècle av-J-C) : les phéniciens ont installés des comptoirs sur toute la côte septentrionale de l'Afrique. Cherchell, comme site littoral, présentait une disposition qui attira les navigateurs phéniciens. Pour les phéniciens, les critères de choix des sites sont :

- 1- Une position avancée de l'îlot,
- 2- Sa liaison avec la mer,
- 3- Un site holographique : montagne et collines verdoyantes,
- 4- Un port naturel favorisant les échanges commerciaux.
- 5- Un site hydrographique: mer et cours d'eau.

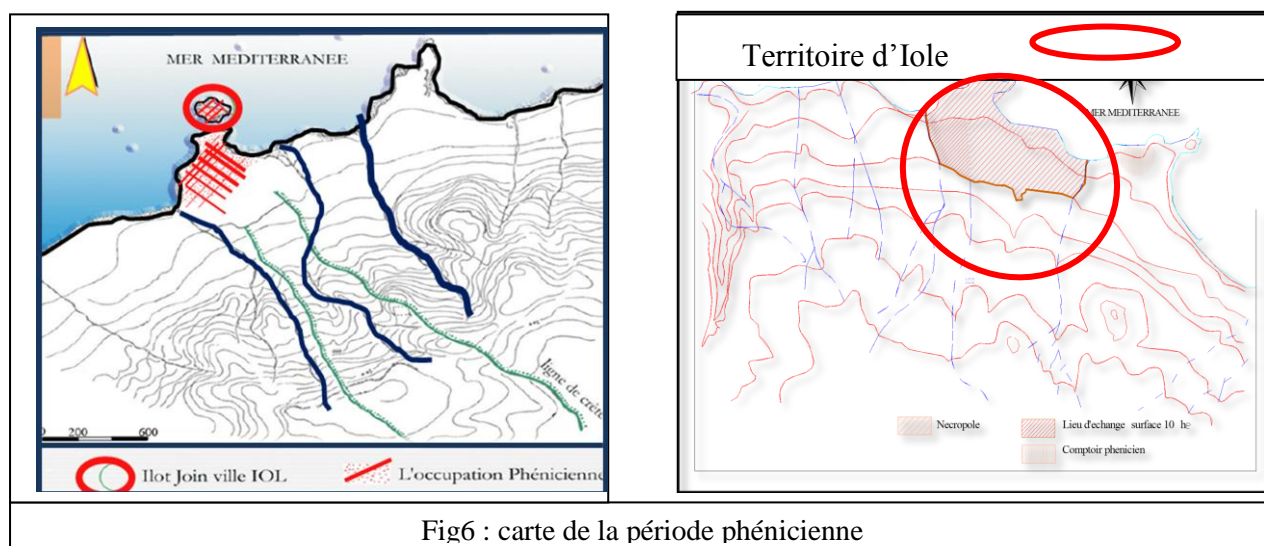


Fig6 : carte de la période phénicienne

III.3.2. Période romaine (1er - 6^{ème} siècle):

La ville de Cherchell portait durant la période romaine le nom de Caésarea. Comme toute grande ville de l'empire romain, elle était dotée de plusieurs édifices de grandes valeurs.

On cite notamment :

- Le port romain,
- Le tracé en damier de la ville,
- La structure : cardo-documanus-forum
- Les portes urbaines et monuments.

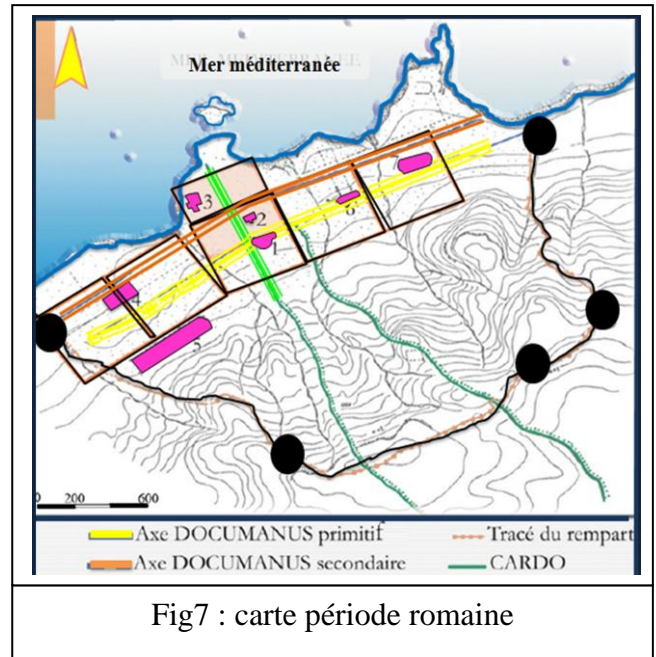


Fig7 : carte période romaine

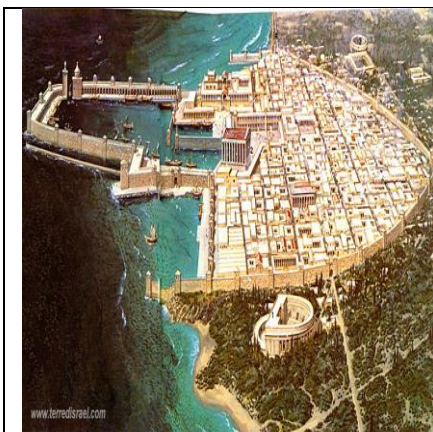


Fig. 8 : la ville casaeria

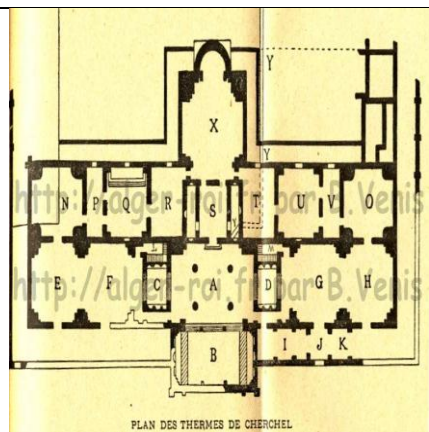


Fig. 9 : les Thermes de l'ouest

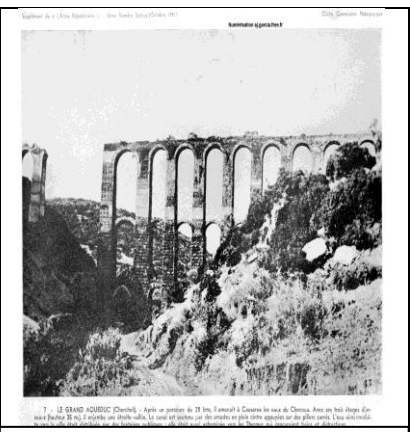


Fig10 : aquaducque de Cherchell

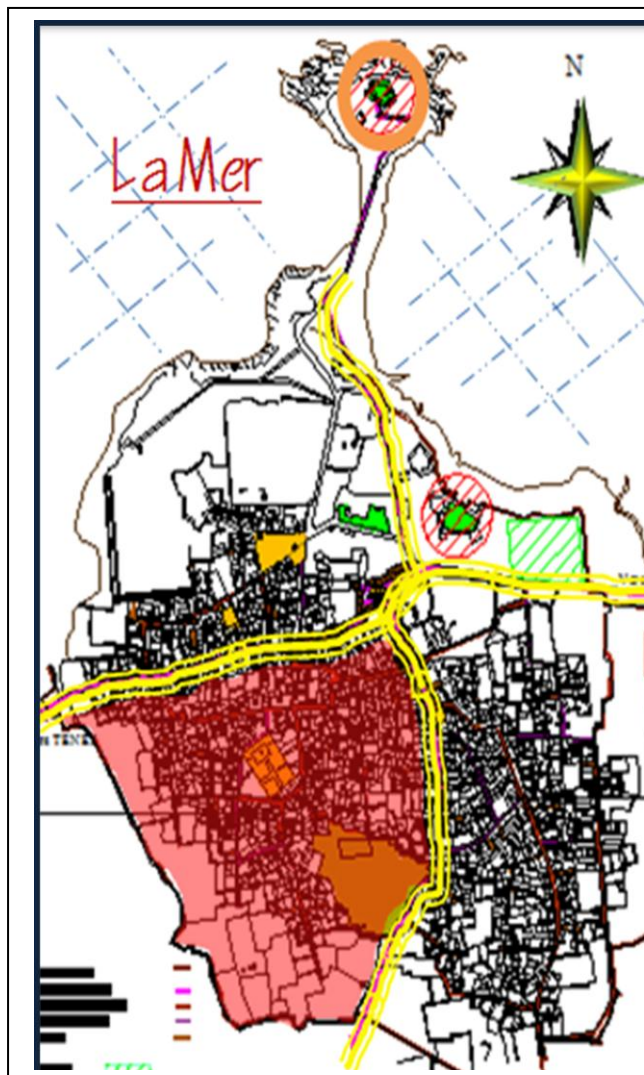
III.3.3. Période Andalouse - Turque (15^{ème} au 18^{ème} siècle) :

Durant cette période l'aménagement de la ville de Cherchell était dicté par la hiérarchie des voies suivantes :

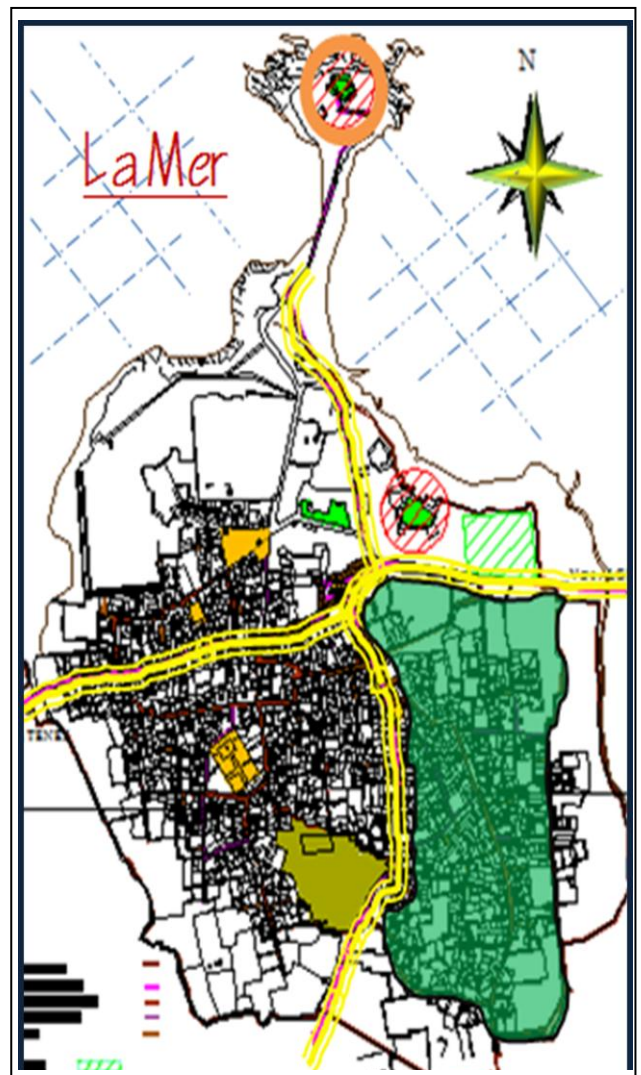
- la rue donne sur un tissu de la rive,
- la ruelle donne sur un tissu d'implantation,
- l'impasse génère un tissu intérieur.

Il y a eu l'apparition de 2 tissus compacts et arborescents non indépendant ; qui au delà, on trouve les mêmes typologies de la ville qui se distingue par sa structure organique et sinueuse ainsi que par les mêmes organisations d'habitats où se trouvent des maisons à cour ou à patio autour desquelles s'organisent les espaces. Durant cette période, il y eu également:

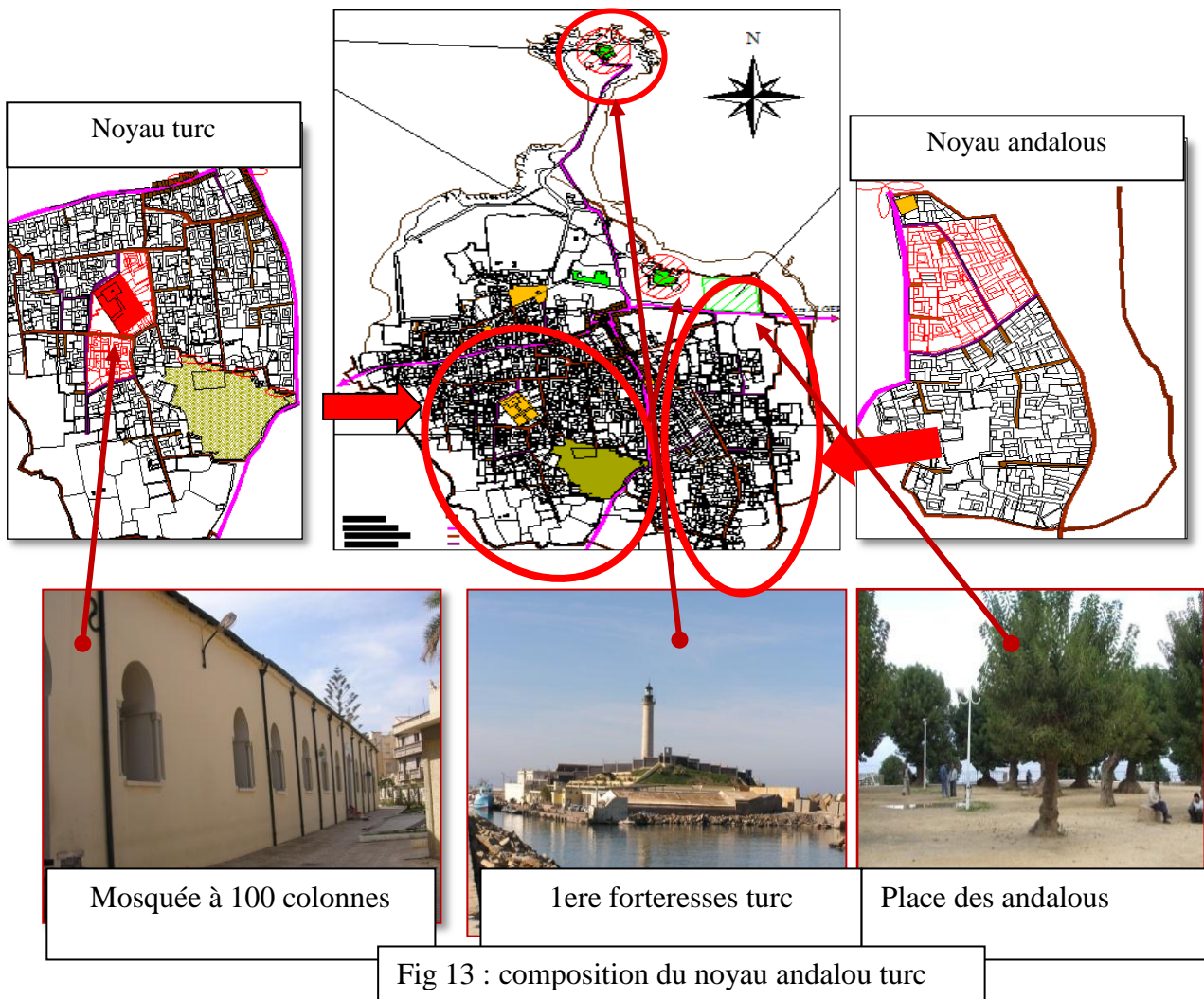
- L'édification de deux forteresses par les Turcs, dans l'îlot Joint ville et à la place des martyrs, ainsi que la construction de la mosquée à 100 colonnes,
- L'aménagement de places publics par les andalous où s'organisent des festivals de la musique Andalouse,
- La stratification archéologique : récupération des assiettes,
- La stratification constructive : récupération des matériaux de constructions pour une nouvelle utilisation.



Noyau turc



Noyau andalous

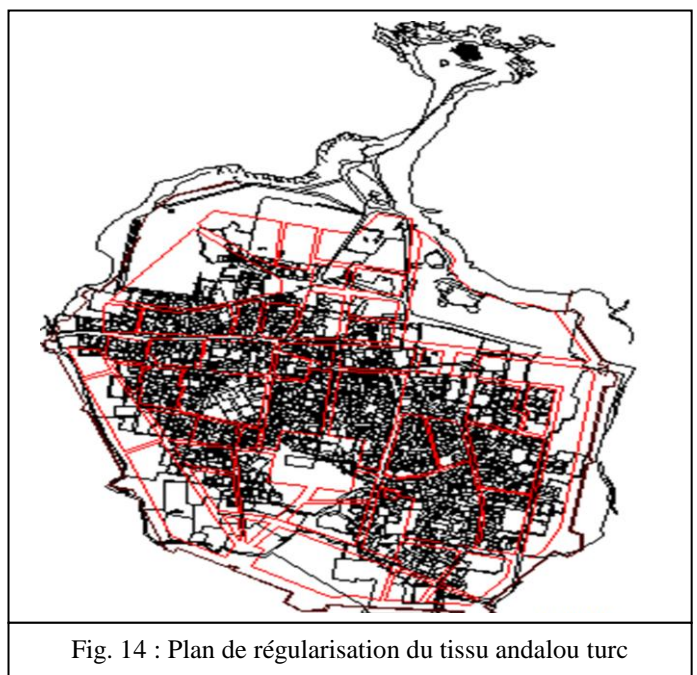


III.3.4. Période coloniale (1840 –1962) : à l'arrivé des colons, la ville de Cherchell a connue un changement radicale dans son tissu urbain. Elle a connue 03 phases différentes qui se caractérisent comme suit :

- un plan de régularisation durant l'installation militaire,
- l'évolution intra-muros pendant que les civils s'installent,
- l'extension extra-muros.

III.3.4.1. Caractéristiques de l'installation militaire:

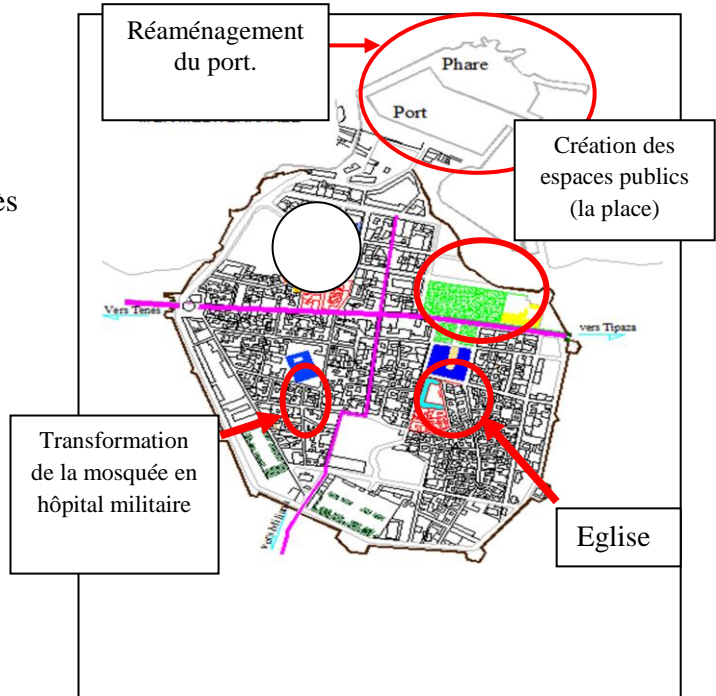
- Ville doté d'un plan de régularisation.
- Elargissement des voies.
- Récupération des tracés romains.



- Renforcement du service défensif (portes, caserne,... etc.)
- Transformation de la mosquée en hôpital.

III.3.4.2. Caractéristique de l'installation civile Intra-muros :

- Réaménagement du port.
- Création des espaces publics.
- Reprise des alignements antiques après qu'ils soient retrouvés.
- Création du quartier européen.
- Finalisation des travaux de restitution et de régularisation.
- Installation des nouveaux édifices tel que : marché, lycée ...etc.



III.3.4.3. Caractéristique de l'installation Civile Extra-muros:

- Extension de la ville suivant l'axe structurant (documanus) vers l'Est et l'Ouest,
- Croissance urbaine causées par cette extension,
- Création de nouveaux équipements de service,
- Extension de la zone militaire,
- Avec l'extension, apparition de zones agricoles.

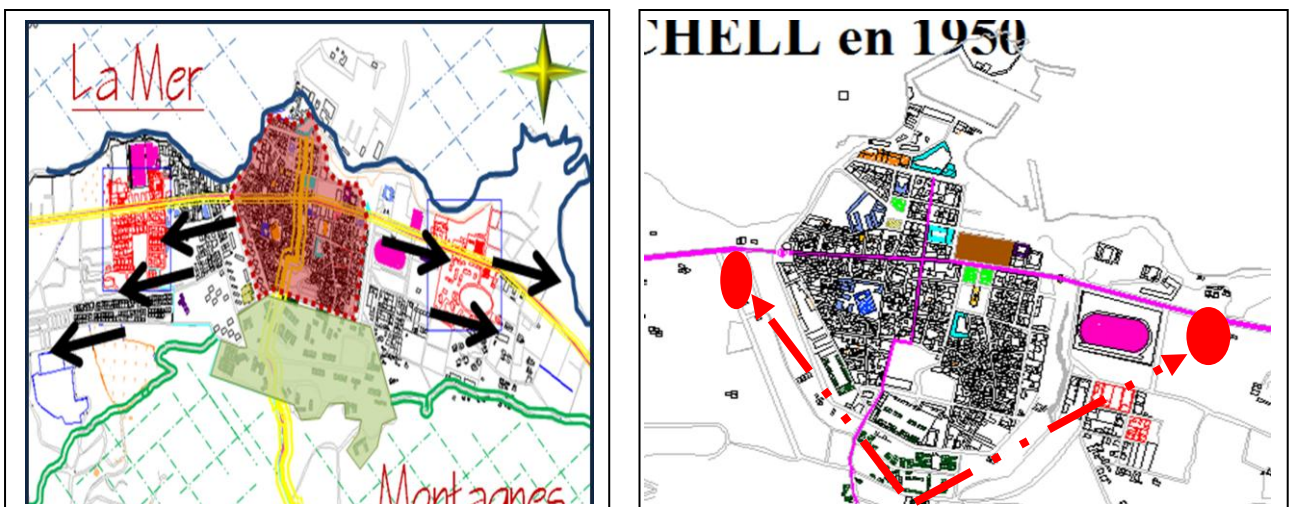


Fig.15 : Extension de la ville vers l'Est et l'Ouest

III.3.5. Période post coloniale.

Après l'indépendance, l'extension de la ville est devenue un fait inéluctable. En effet, l'extension au-delà de son enceinte a été forcée par une démographie croissante et une demande en logements de plus en plus importante ; ce qui a engendré un besoin pressant de construire. La saturation du noyau historique ne permettait plus d'y construire davantage.

Les extensions vers l'Est et l'Ouest, structurées par l'axe générateur de la R.N 11, se sont accompagnées de constructions de grands ensembles qui forment une structure urbaine disparate non uniforme et inhomogène empiétant même sur les sites archéologiques.

Ce nouveau type de constructions que l'on a appelé "les nouvelles périphéries" sont : *" initiées par l'Etat, destinées à répondre aux nouvelles fonctions urbaines (industrie tertiaire) et sont réalisées sous formes de grands ensembles d'immeubles "*.

Par rapport à la densification du tissu, elles représentent également un tissu lâche consommant le parcellaire agricole de manière irrationnelle. Les premières constructions extra-muros commencèrent avec les cités suivantes :

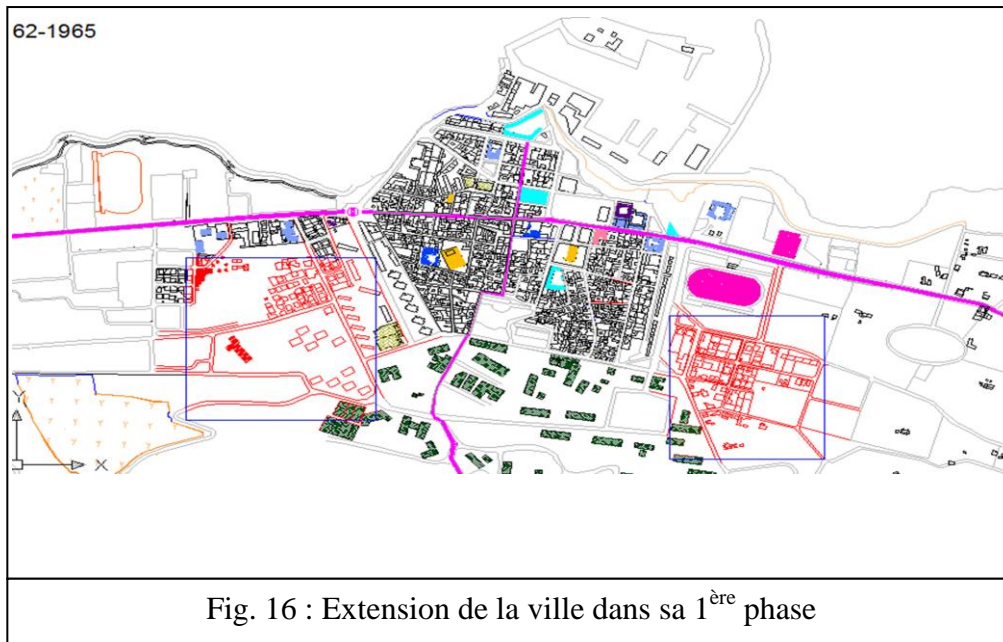
- ✓ Rouffignac au cap Tizirine,
- ✓ cité Arnaud aux Sud-Est,
- ✓ cité 200 logements,
- ✓ cité 20 août,
- ✓ cité 68 logements
- ✓ ainsi que les cités militaires.

Ces différentes cités expriment pleinement la rupture existante avec le centre-ville.

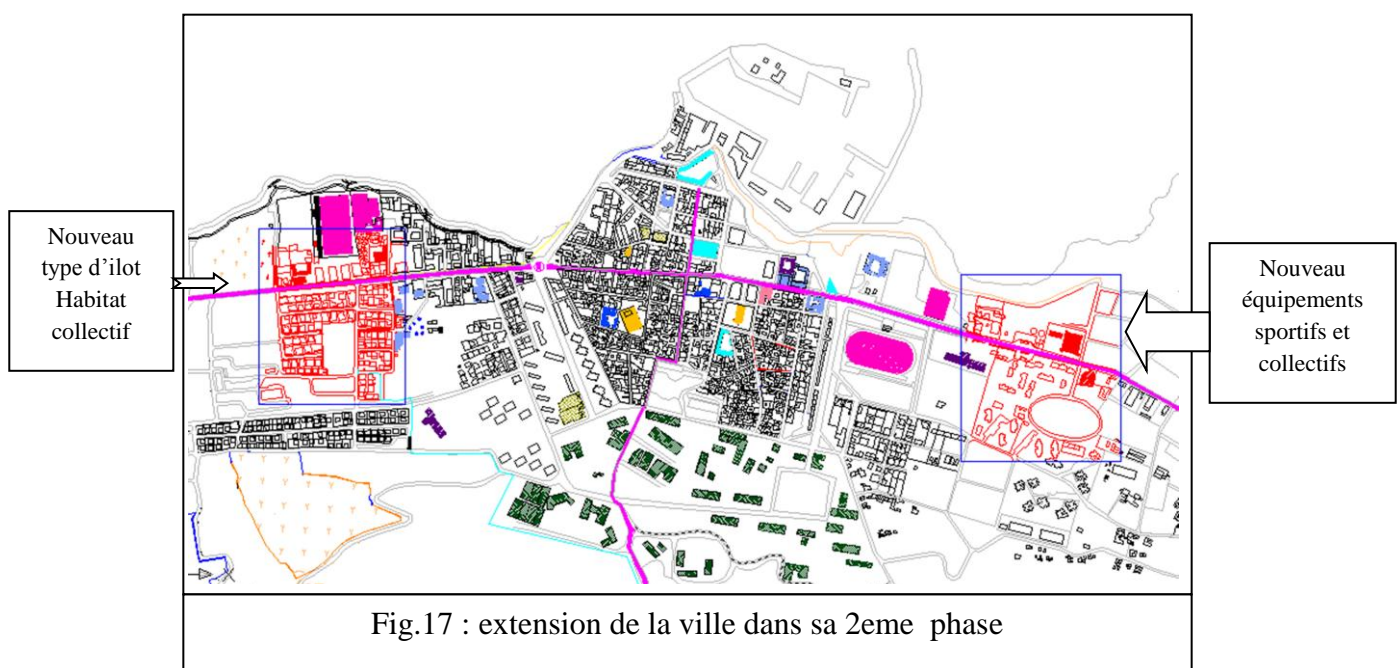
Selon L. BENEVOLO : *« la crise de la ville apparaît comme la conséquence de l'accélération du développement urbain. En débordant de ses limites, la ville perd de son unité en subissant une rupture entre son centre-ville et les banlieues qui apportent chaos et incohérence. »*

Par conséquent, cette période de l'évolution de la ville de Cherchell est caractérisée principalement par 3 phases.

III.3.5.1. Caractéristiques de la première phase : en 1962, la ville de Cherchell a connue une période de stagnation qui a engendrée des conséquences sur la production du cadre bâti. Les actions qui ont eu lieu sont de compléter le contenu des projets entamés par les colons tels que: travaux de réaménagement du bâti durant l'extension, Réaménagement du port ensuite apparition du nouveau cadre bâti.



III.3.5.2. Caractéristiques de la deuxième phase: En 1980, la ville de Cherchell a connue une nouvelle phase caractérisée par l'apparition de l'habitat collectif et la création des nouveaux équipements sportifs et éducatifs. L'extension a continuée vers l'Est et l'Ouest.



III.3.5.3. Caractéristiques la 3eme phase : L'état actuel de la ville de Cherchell se présente sous forme d'un développement remarquable où l'on observe :

- l'apparition du nouveau village suivant l'axe structurant la Route Nationale N°11 (l'ancien Documanus),
- l'aménagement de l'espace selon le système suivi après l'indépendance,
- l'apparition des POS bien définis : exemple Quartier Boulahrouz, Mahem.

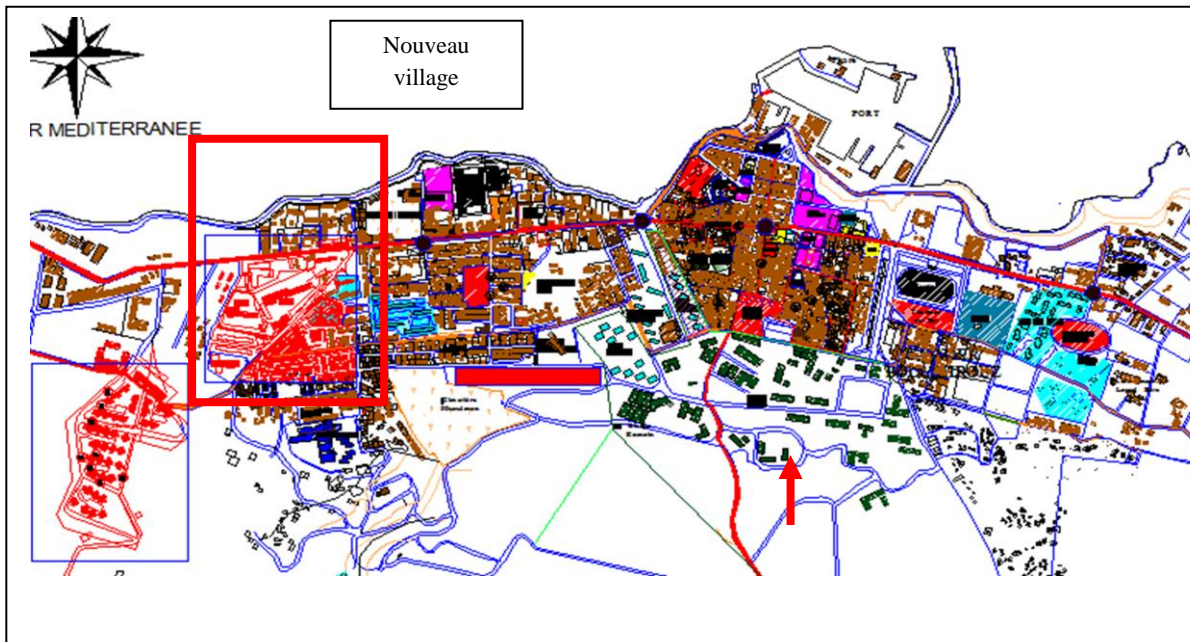


Fig. 18 : extension de la ville dans sa 3eme phase

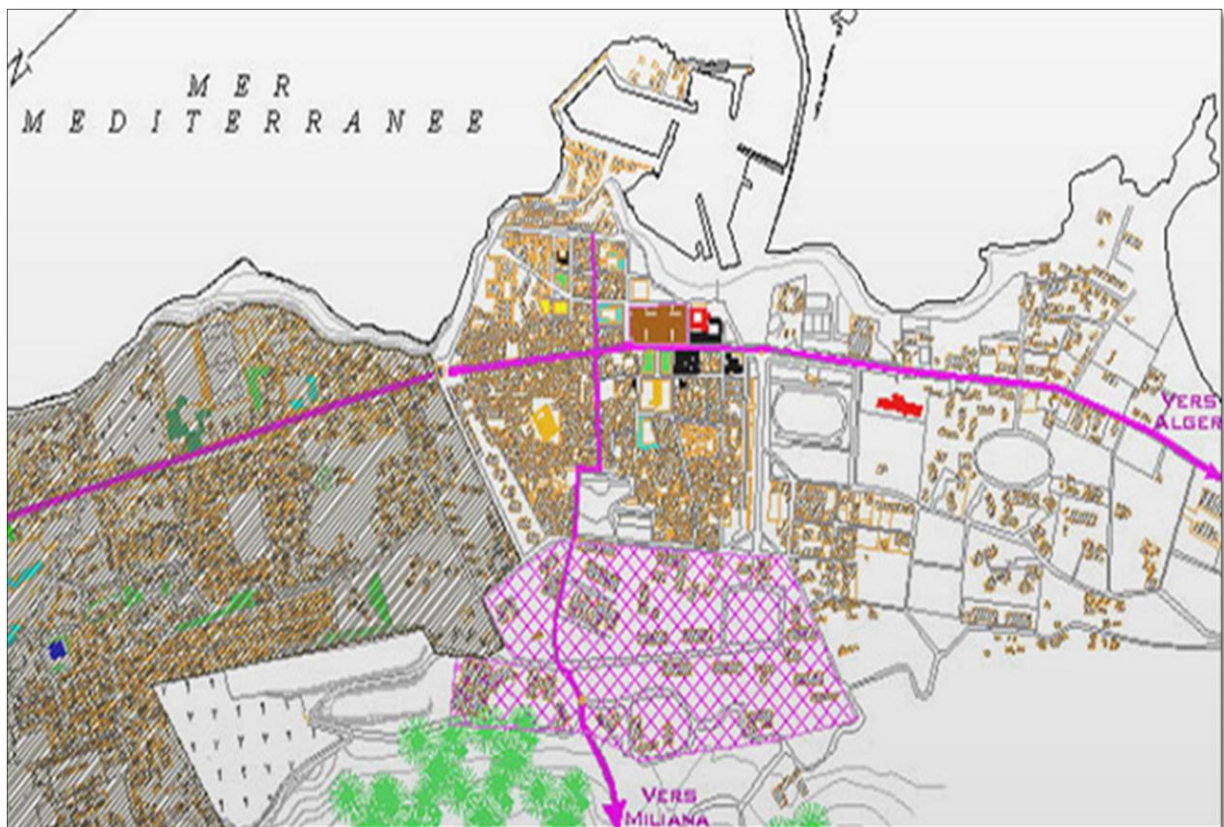
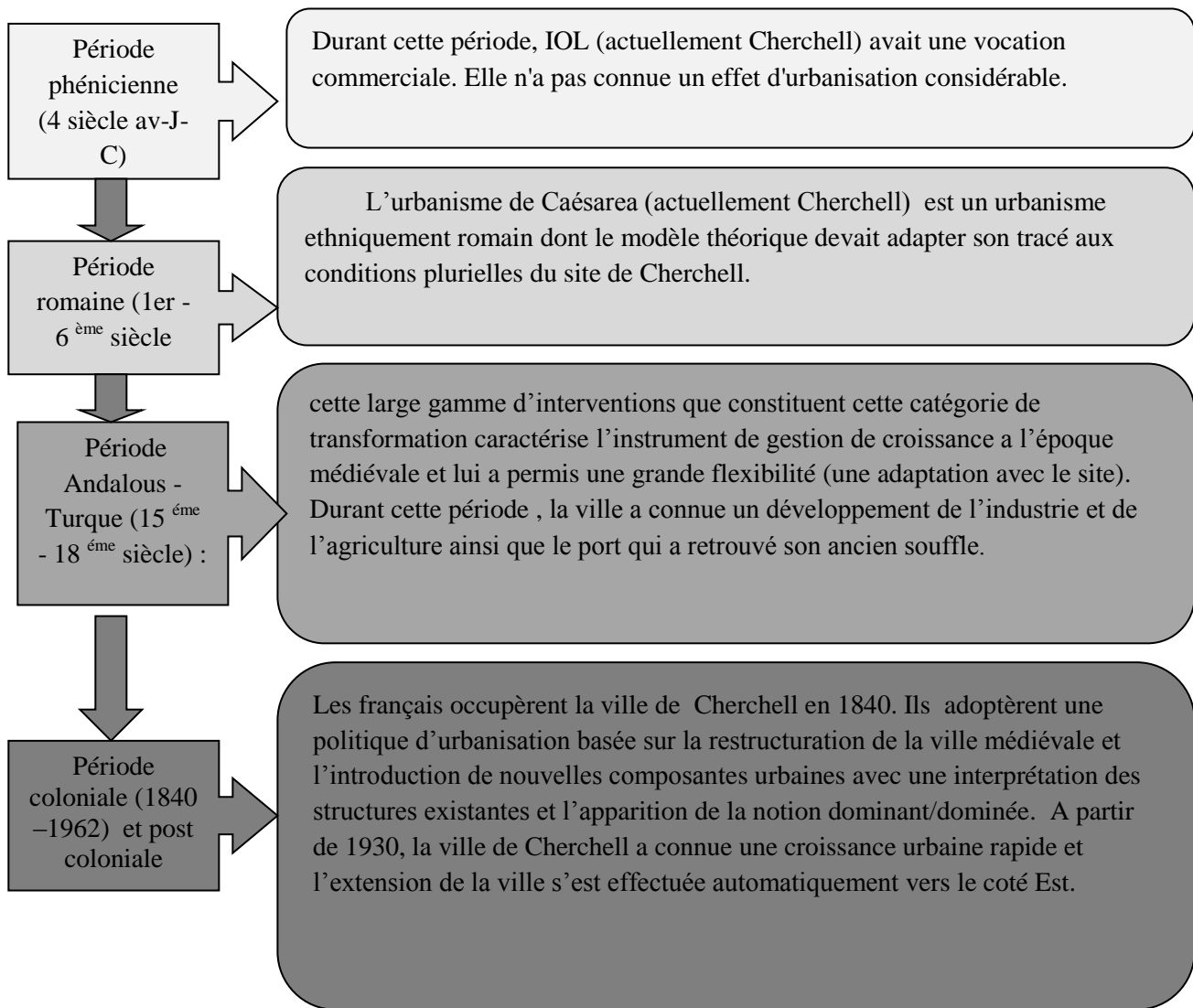


Fig. 19 : carte d'extension



III.3.6. Synthèse de l'évolution de la ville.



III.3.7. Synthèse Générale.

Dans son évolution, la ville de Cherchell a connue quatre phases principales (romain, turc, coloniale et actuelle). Ces phases, qui de par leurs spécificités structurelles et fonctionnelles, se caractérisent par leurs aspects morphologiques et typologiques qui ont souvent tendance à se superposer.

- Durant la période antique, la ville n'était pas urbanisée mais elle était une fondation importante de structure de la ville,
- À travers l'historique présenté, on a vu que la ville de Cherchell n'est pas une création de la colonisation mais elle a des caractères urbains plus anciens,

- Après une longue résistance de la population à la colonisation, la ville de Cherchell a été investie par l'armée française qui y a développé ses propres structures,
- La guerre, puis l'indépendance de l'Algérie y ont apporté des modifications importantes sur l'image du paysage urbain de Cherchell et de sa population. Il y avait toute une série de glissement du rural vers l'urbain et du dispersé vers l'aggloméré.

- Il y a lieu de souligner l'importance de développer la culture urbaine traditionnelle afin de reconstruire la cité perdue selon les principes et les types fondamentaux de l'habitat à savoir la rue, l'arcade, la place, la cour, les quartiers, la colonnade, l'avenue, le boulevard, le centre, le noyau, le rayon ...etc. et ce , pour que la ville puisse redevenir à nouveau une ville ouverte et moderne tout en préservant son patrimoine ancestral , son caractère de centre historique et touristique et son développement durable.

PARTIE 02 : NORMATIVE

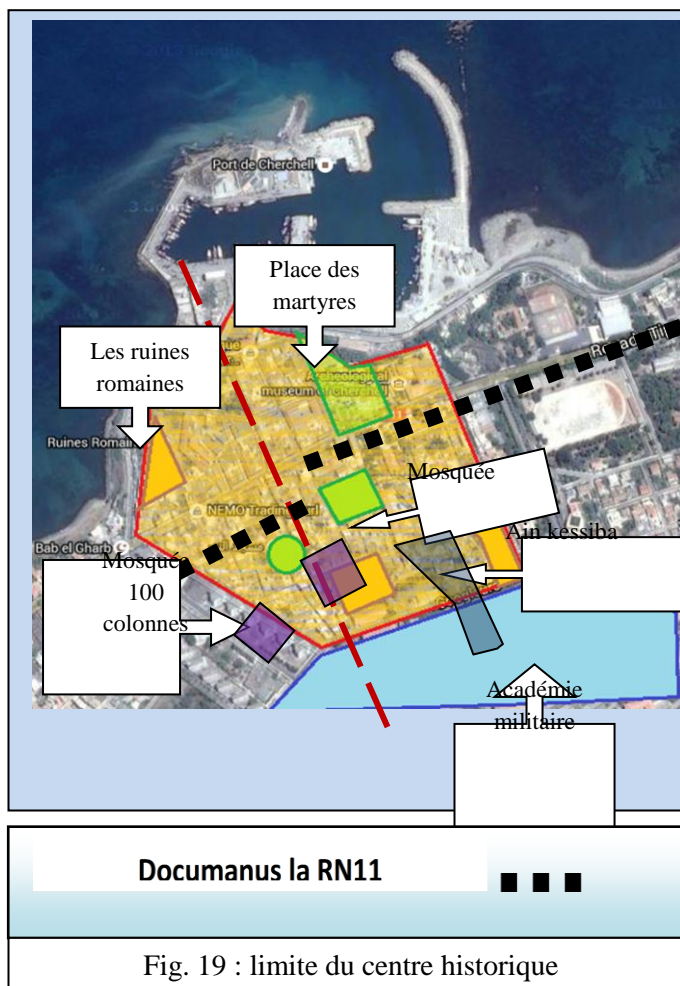
L'analyse historique de la ville de Cherchell , l'étude de son évolution et de son développement en fonction du temps ainsi que la superposition des différent cartes des périodes historiques nous a permis d'identifier la composition urbaine de la ville et son espace urbain actuel qui représente la synthèse de l'ensemble de ses civilisations.

III.4. Présentation du centre historique de la ville de Cherchell

Le centre historique de Cherchell se situe dans le centre de la ville. Il est limité et définit par les éléments de permanences ressortis de l'analyse historique de la ville :

- Au Nord, par la place des martyrs et le port,
- Au Sud, par l'académie militaire,
- A l'Ouest, par Bâb el Gharb ,
- A l'Est, par le quartier d'Ain kessiba

Les éléments de permanences sont le Quartier Ain Kessiba qui contient des Habitations, la mosquée à 100 colonnes et Les ruines romaines des thermes...



« Les éléments de permanences c'est l'ensemble des tracés historiques de la forme urbaine et le rapport de sa morphologie urbaine avec sa temporalité et sa stratification spatiale qui en résulte et que l'on essaye de saisir. Ce sont des éléments forts du tissu qui jouent un rôle déterminant dans le contrôle de la forme urbaine en générant en partie sa structure de conformation dont la croissance reste moitié dans une certaine mesure par l'état antécédent »⁹.

⁹ A. Levy et V. Spigai « Le plan et l'architecture de la ville »1989

III.5. La structure viaire

Le viaire est un système de liaison des espaces du territoire, d'importance variable, constitué par un ensemble de circulations et de fonctions.

Le système viaire de la ville de Cherchell est composé principalement de quatre types de voirie qui se distinguent par leurs tailles, fonctions et le tissu existant.

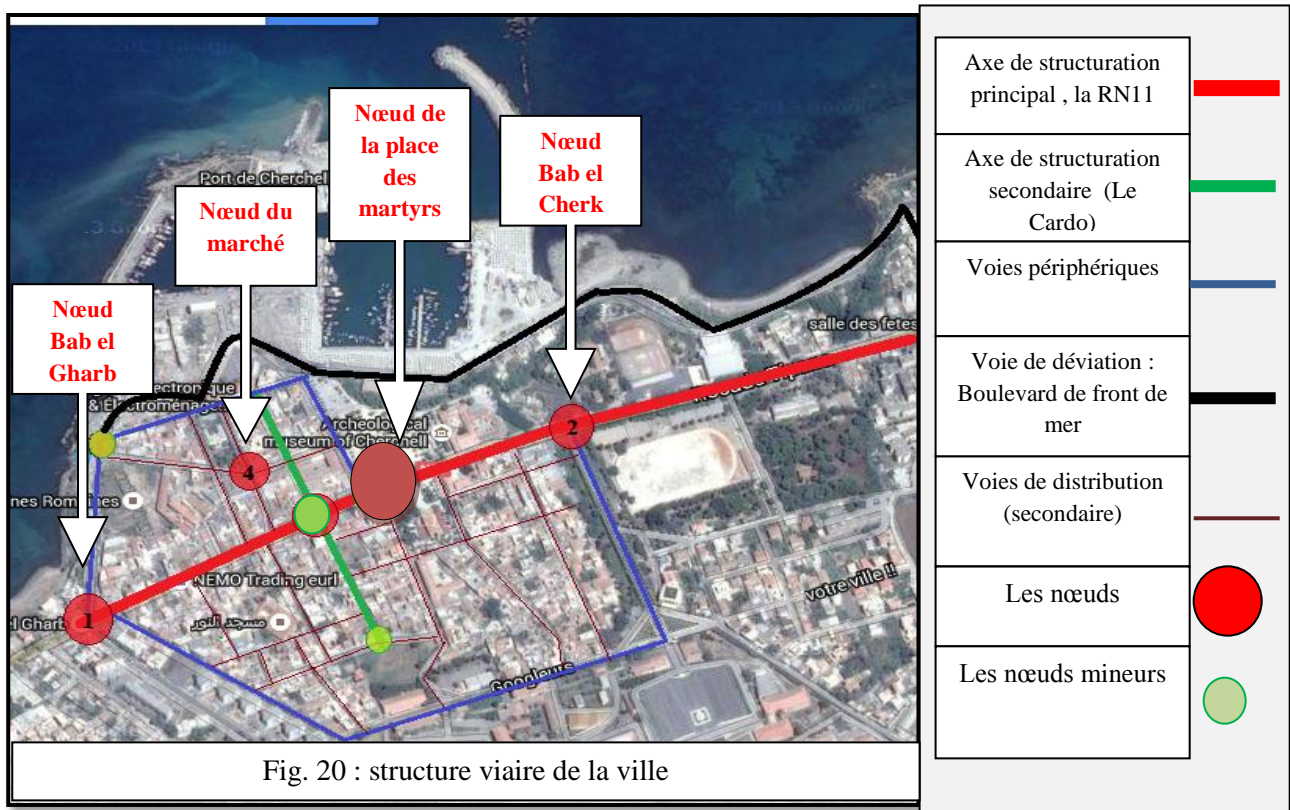


Fig. 20 : structure viaire de la ville

On remarque que chaque tissu est caractérisé par son type de voiries :

- **Le tissu traditionnel (Andalous-Turc)** : il est caractérisé par une hiérarchisation des voies, de l'espace public (qui est la rue), à l'espace semi-public (qui est la ruelle) jusqu'à l'espace semi privé (qui est l'impasse). La majorité des voies de ce tissu est à caractère piétonnière vu leurs caractéristiques géométriques spécifiques (forme, dimension,....etc.)
- **Le tissu colonial** : Il se trouve dans la partie basse de la ville et marque le passage à l'espace public.
- **Les extensions** : dans les deux parties de l'extension, Est et Ouest, il y a absence totale de cette hiérarchie du système viaire.

Généralement, au niveau du centre-ville, la notion de la rue est bien définie. Les bâtiments sont accolés les uns aux autres et alignés le long des voies. Les extensions qui n'ont aucun respect de cette hiérarchie sont ceux existant depuis l'antiquité.

III. 6. Structures fonctionnelles.

« La structure fonctionnelle permet de relever les problèmes dans la planification et la programmation urbaine »⁹.

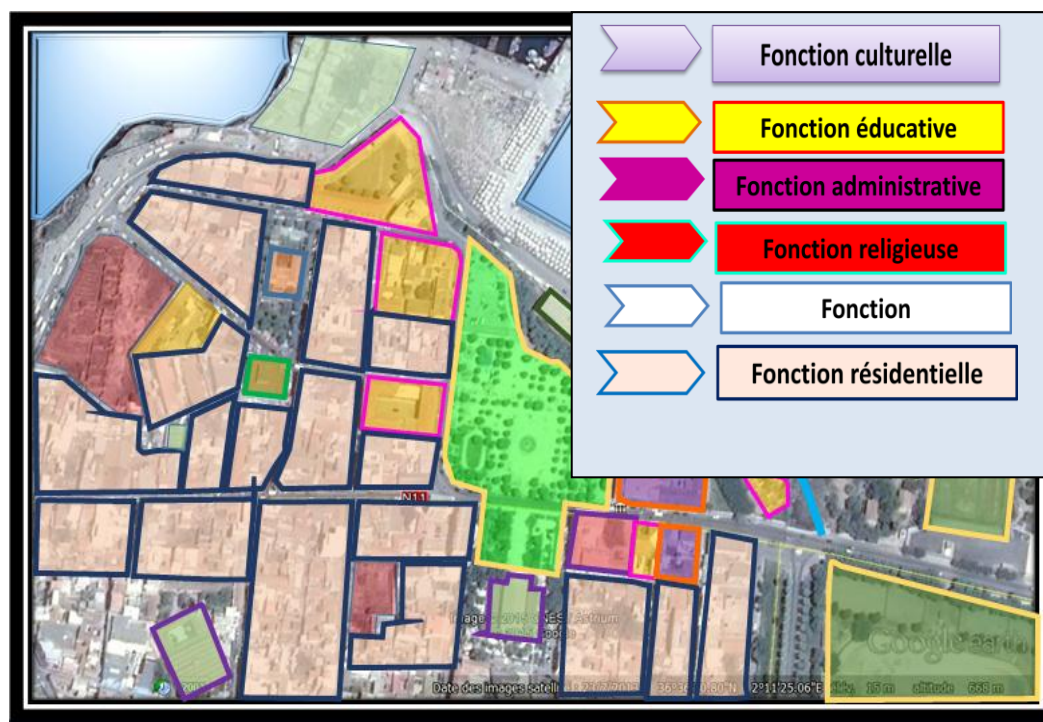


Fig21 : structure fonctionnelle de la ville

On remarque que le centre historique est pratiquement occupé par le bâti avec une variété d'équipements et une absence totale d'hébergements et d'espaces pour l'accueil des touristes.

III.6.1. Les équipements.

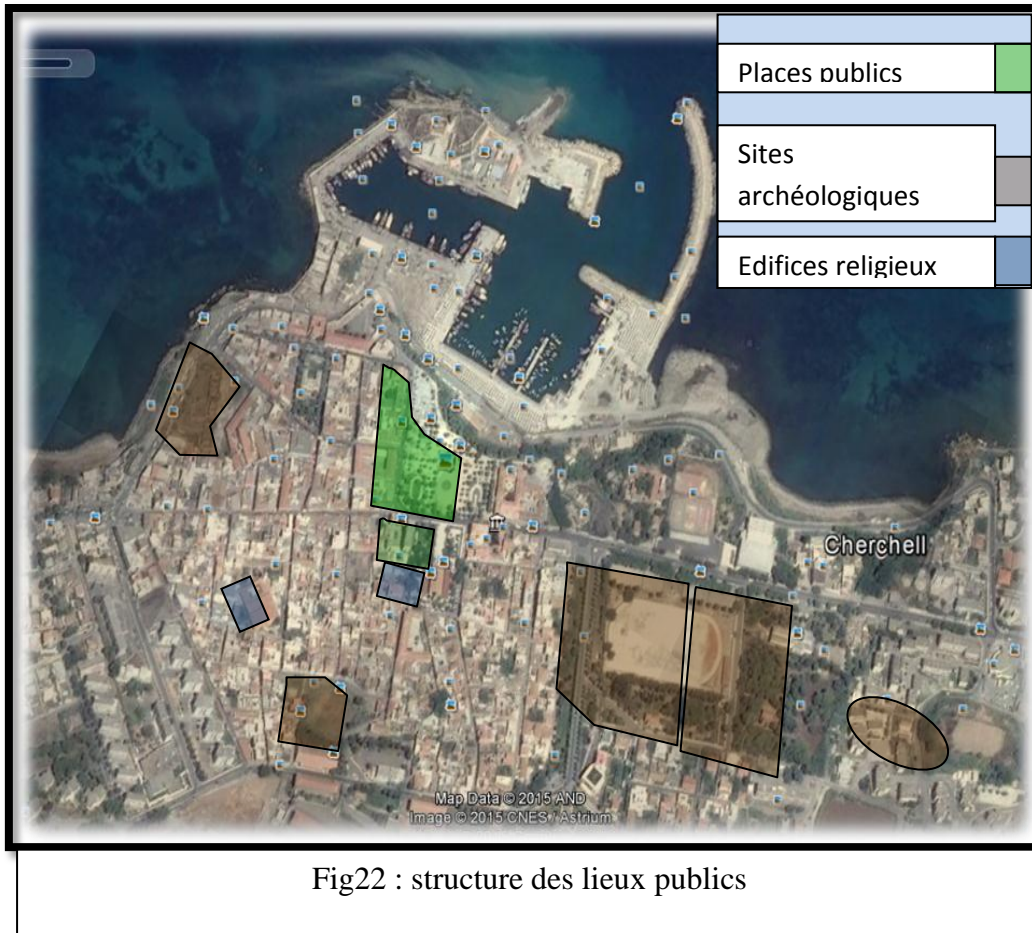
La ville de Cherchell possède différents équipements. On cite notamment :

- ✓ les équipements administratifs : Daïra, APC, Tribunal....etc.
- ✓ les équipements scolaires : lycées, écoles, CEM, centres de formation,...
- ✓ les équipements de culte : mosquées.
- ✓ les équipements de services : banque, PTT,...etc.
- ✓ les équipements de sécurité : police, gendarmerie, casernes.
- ✓ les équipements de loisirs : cinéma, salle des fêtes,...etc.
- ✓ les équipements sportifs : stade, salle omnisports...etc.

⁹ A. Levy et V. Spigai « Le plan et l'architecture de la ville »1989

III.7. Structures des espaces publics.

« C'est l'ensemble des lieux de pratiques publiques et collectifs propres à une ville et à son organisation sociopolitique. Son rôle constitue le support des activités urbaines qu'elle met en relation, en favorisant les échanges et les communications générales »¹.



On constate que le centre historique manque d'espaces publics et d'espaces verts malgré la présence de plusieurs sites archéologiques qui témoignent des civilisations précédentes.

III.7.1. Etude du parcellaire.

Le parcellaire est constitué par un ensemble de traces et de tracés formant un système continu. Il apporte des qualités géométriques entre toutes les formes et les qualités morphologiques particulières. Egalement, il amène une diversité pertinente et non aléatoire, par conséquent, une mesure et une échelle à l'espace.

Notre étude nous a permis de dégager les types de parcelles (forme, dimension) qui ont été implantées par les colons. Ces parcelles ont été subdivisées plus ou moins rigoureusement : les parcelles obtenues sont différentes en fonction de la forme, de la taille et de position.

III.7.2. Classification des parcelles :

A travers l'analyse du processus évolutif du parcellaire, nous avons établi la classification suivant :

✓ **La forme :** Le parcellaire de la ville de Cherchell comporte des parcelles régulières et des parcelles irrégulières. L'irrégularité de la parcelle est souvent expliquée par la présence de l'un des éléments suivant : **une voie, un oued.**

✓ **La taille :** Le dimensionnement des parcelles a fait ressortir trois catégories de parcelles :

➤ *La grande parcelle :* 341.88 m² à 718.51m² (Fig.23).

➤ *La parcelle moyenne :* 218.37m² à 332.41m².

➤ *La petite parcelle :* 77.59m² à 149.65m².


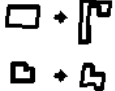

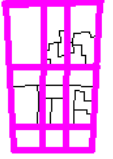
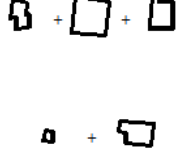


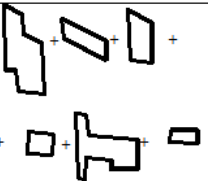
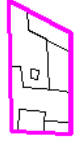
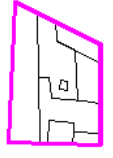
	parcelle	ILOT	SECTEUR
			① 
$r = \frac{\text{front}}{\text{profondeur}}$ P=2F			② 
$r = \frac{\text{front}}{\text{profondeur}}$ F=2P			③ 

Fig. 23 : Tableau des différents parcellaires du centre historique

Le système parcellaire du tissu colonial présente une grande variété due à la stratification morphologique et la régularité de la trame de base ; laquelle est conditionnée par le processus historique continu de ces transformations : c'est la trame agraire.

➤ **La position :** l'étude du rapport entre la parcelle et les voies montre que pour les rues importantes on trouve des parcelles en profondeur et de petites largeurs le long de la rue. Par contre, lorsque la voie perd de son importance : la parcelle devient large.

III.8. Typologie du bâti

La ville de Cherchell est connue par le passage de plusieurs civilisations dans son territoire en commençant par la période phénicienne jusqu'à l'état actuelle. Chaque passage est riche de témoignages concrets. En fonction du choix de l'aire de référence, on a essayé de faire une lecture diachronique sur les modèles d'habitats primitifs qui existe dans la ville de Cherchell. Cette lecture montre que les relations entre les éléments qui composent ces habitats sont différents pour permettre de réaliser un projet architectural avec des points de convergence entre le passé et le futur ; notamment en matière d'habitats et d'extensions à cause de la grande rupture avec le noyau ancien de la ville.

L'analyse historique de la ville et l'étude de son évolution et de son développement en fonction du temps d'une part et d'autre part l'analyse urbaine des différentes parties du centre historique et de ses composantes montrent que la ville de Cherchell se compose principalement de 3 tissus :

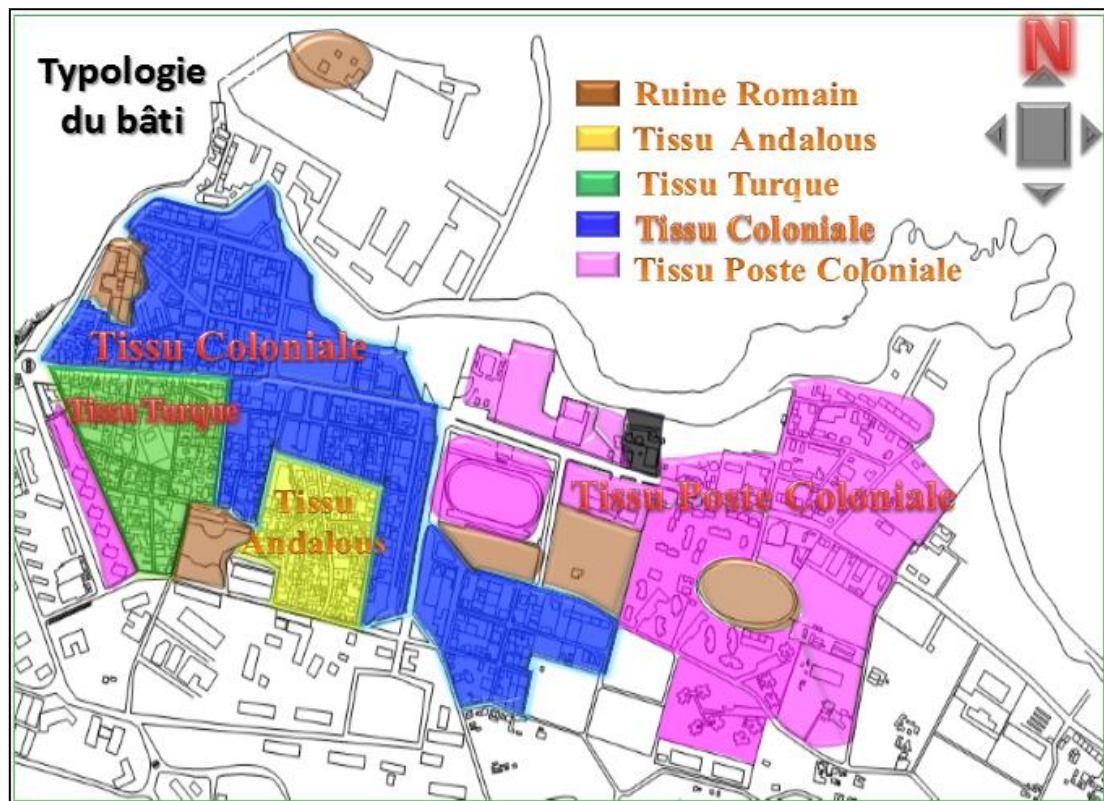


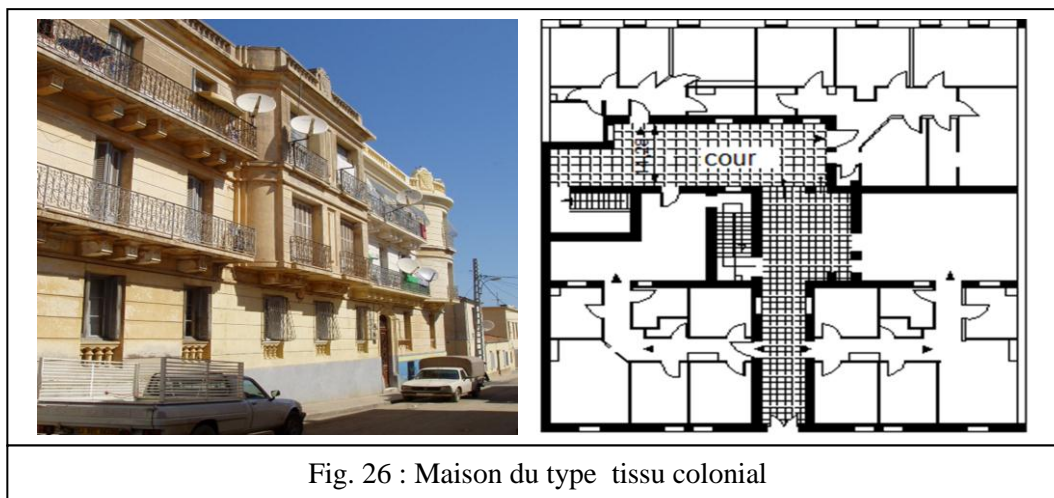
Fig.24 : schéma des tissus composants le centre historique de Cherchell

III.8.1. Tissu Turc : son architecture et son urbanisme est de type traditionnel caractérisé par un plan en labyrinthe, des maisons introverties, un gabarit de RDC avec des toitures en tuile.



Fig. 25 : Tissu Turc, maison à patio

III.8.2. Tissu coloniale : le tissu colonial a un tracé perpendiculaire à la mer caractérisé par une trame régulière et un gabarit des construction qui varie de RDC à R+2 : les habitations sont en bon et moyen état.



III.8.3. Extensions post indépendance : le tissu urbain est mal structuré. Il présente des poches vides et ne dispose pas de structure planifiée. Les habitations sont collectifs avec un gabarit moyen de R+4 pour répondre aux besoins de l'évolution démographique mais aussi pour mieux profiter d'une vue sur la mer.



III.9. Les repères et potentialités du centre historique de Cherchell.

Le centre historique de Cherchell a été l'assiette de plusieurs civilisations. En témoigne les monuments urbains multiples (éléments de permanences) tel que les quartiers et les édifices qui représentent les points forts et les repères de la ville.

III.9.1. Le patrimoine urbain.

III.9.1.1. Les sites archéologiques



Fig. 28 : le théâtre romain



Fig.29 : les thermes de l'est



Fig29 : les termes de l'ouest

III.9.1.2. Le tissu Andalous - Turc



Fig.30 : la mosquée à 100 colonnes

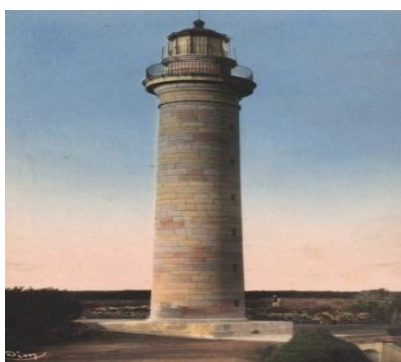


Fig.31 : le phare



Fig. 32 : le quartier Ain Kessiba

III.9.1.3. Lieux publics et environnements :



Fig.33 : le port



Fig.34 : la place des martyrs



Fig.35 : la mer

III.10. Conclusion

Les conditions de qualification urbaine sont remplies par le projet urbain lorsque ce dernier permettra de réaliser des monuments d'interactions entre le contenu des trois structures suivantes :

- La structure de permanence (éléments de qualification maximum),
- Les points focaux de la structure de conformation de l'existant et ceux du projet (pivot de l'organisation géométrique et formelle, croisement des mailles d'implantation, pôles et émergences visuelles, centre des géométries de symétrie).
- Les nœuds de la structure fonctionnelle du projet (édifices et espaces publics les plus utilisés).

Partie 03 : INTERVENTIONS DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE CHERCHELL.

III.10. Choix de la zone d'intervention :

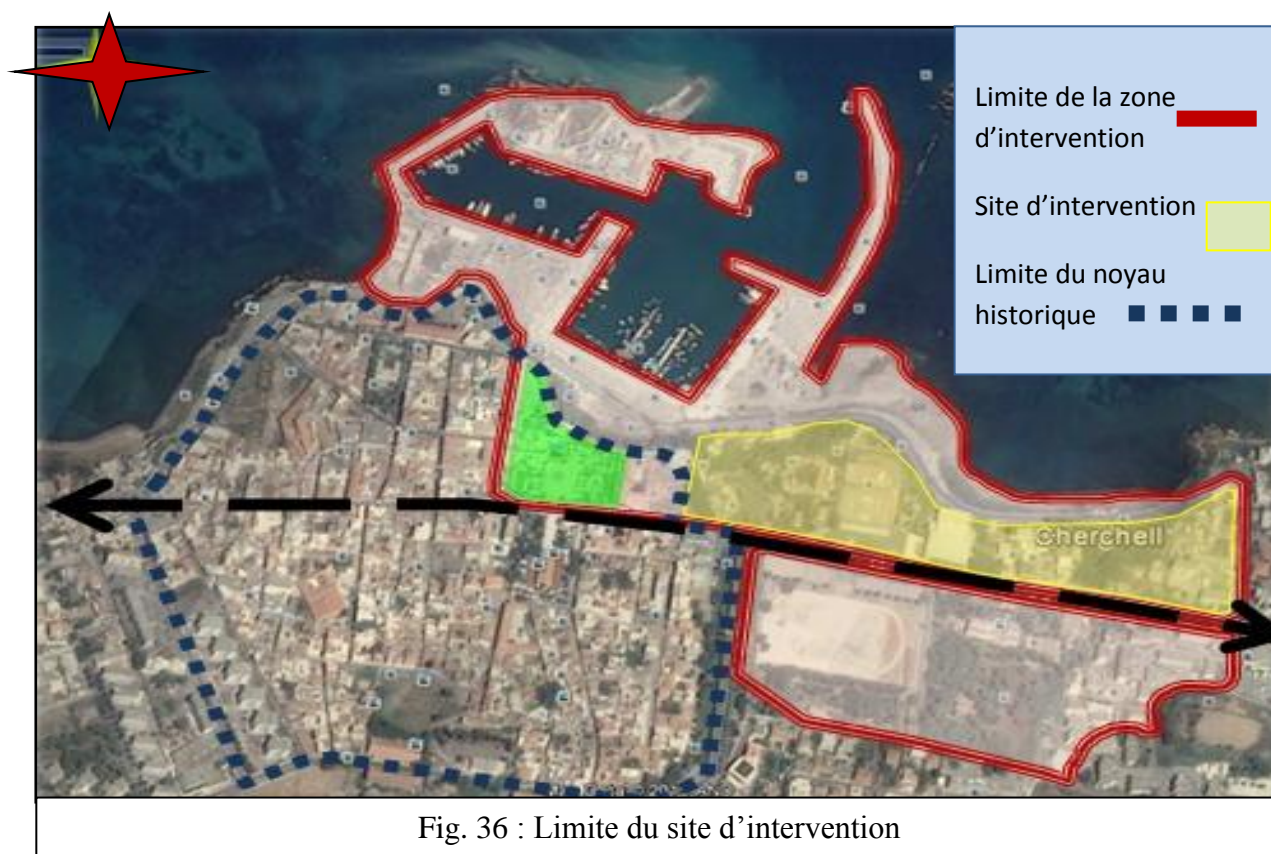
Le vieux Cherchell présente une ville très ancienne qui n'a pas connue de changements constructifs durant plusieurs siècles. Pour cette raison, nous trouvons ce site idéal pour intervenir et réaliser un projet urbain afin d'améliorer le cadre de vie des populations et rendre agréable et attractif cette ville médiévale.

Le choix de notre zone d'intervention a été motivé par l'intérêt que suscite le site de cette ville compte tenu des mutations que devait subir ce dernier. Cette intervention consiste à assurer la connexion de l'ancien centre et la nouvelle extension de la ville.

Ce site a l'avantage de se situer sur une frange maritime sur toute sa longueur. Suite à plusieurs études (plan permanent de sauvegarde et de mise en valeurs de Cherchell, états des bâtis, problématiques générales et d'état de l'art) et pour assurer le bon choix du site, nous avons délimité notre assiette d'intervention.

III.11. Fiche technique du site d'intervention :

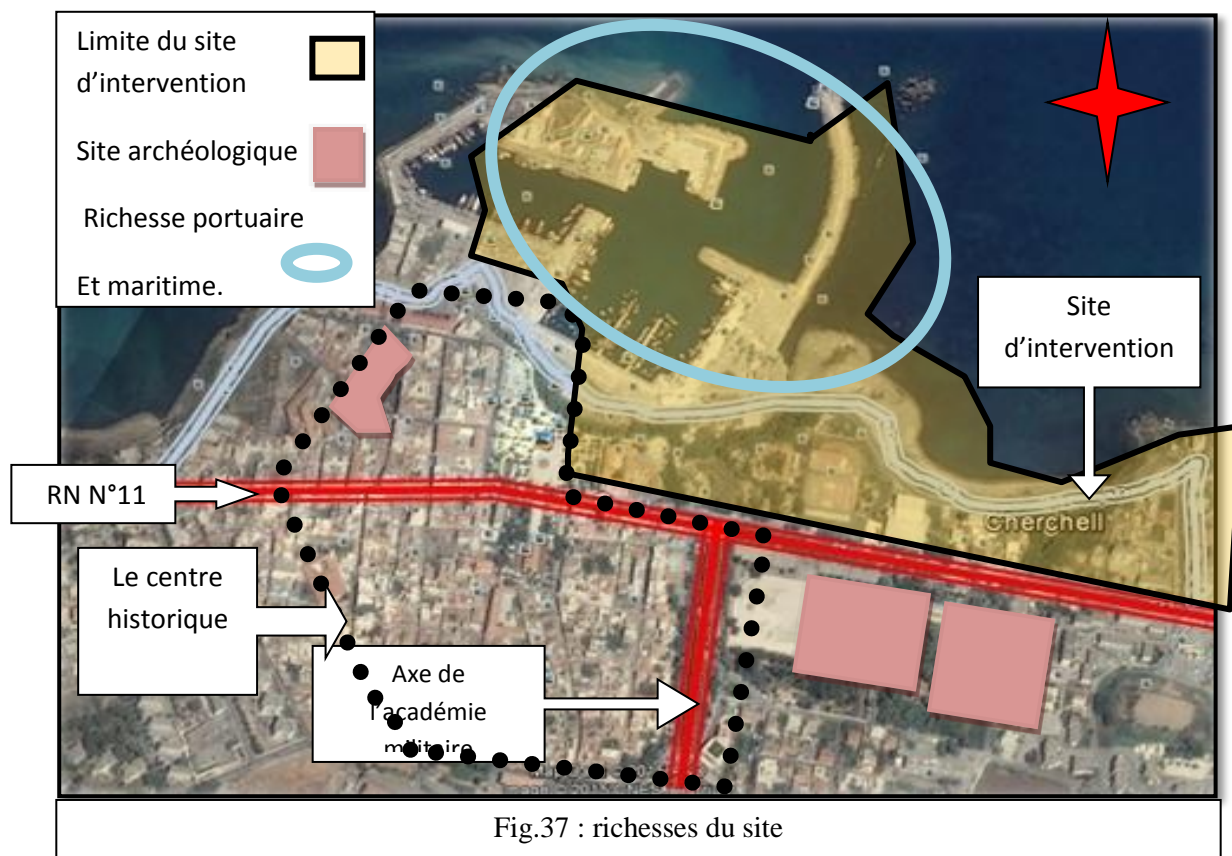
- Il est d'une Surface de 20 Hectares et a une portance suffisante ce qui permet d'avoir une richesse du programme et une élévation de 20m en hauteur



III.12. Les potentialités du site d'intervention .

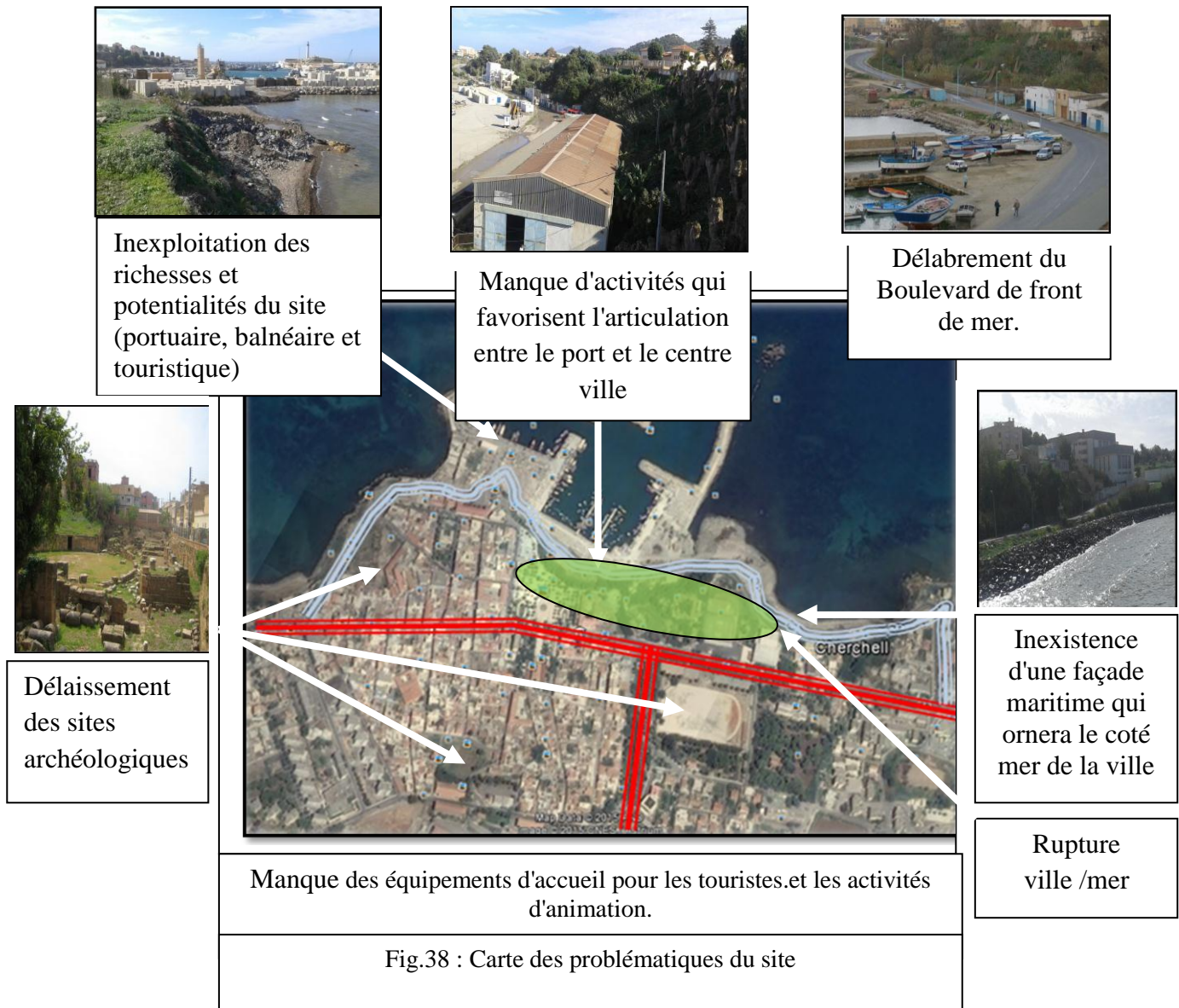
La zone possède de grandes potentialités d'appréciations de l'espace avec des percées visuelles importantes. Egalement, on a :

- ✓ Un site historique qui contient un ensemble de patrimoine urbain,
- ✓ Le site présente une belle vue panoramique avec des perspectives vers la mer,
- ✓ L'accès facile au centre-ville,
- ✓ La richesse de l'eau de mer,
- ✓ l'avantage de se trouver sur une frange maritime, sur toute la longueur du site,
- ✓ La disponibilité d'un terrain susceptible d'être construit pour la réalisation d'un ensemble important de structures d'accueils.
- ✓ Des parcours importants menant au site : la zone d'intervention est traversée par la RN N°11 laquelle constitue un axe routier, d'Est en Ouest, d'importance régionale. Cette route relie la capitale Alger à Mostaganem et Oran. C'est également une voie de liaison touristique de toute la frange côtière de la Wilaya et du Boulevard de front de mer. Elle conduit aussi à l'académie militaire,
- ✓ Le site d'intervention est riche en sites d'attractions des visiteurs et en sites archéologiques (ruines romaines) qui représentent des points forts de la ville de Cherchell.



III. 13. Problématiques.

Suite aux analyses précédentes sur le site d'intervention, on présente ci-dessous un diagnostic sur la ville de Cherchell et des recommandations pour résoudre les problèmes qui se posent actuellement.



Les questions qui se posent pour résoudre les problématiques susmentionnées sont les suivantes :

- ✓ Comment parvenir à mettre de l'ordre dans la structure urbaine de la ville ?
- ✓ Comment assurer une continuité urbaine entre le noyau de la ville et le port?
- ✓ Comment valoriser l'identité de la ville de Cherchell en préservant son patrimoine historique et en assurant son cachet touristique et culturel ; pour en faire un lieu de convergence, un pôle d'attraction et un territoire de développement durable et d'énergies renouvelables.

Donc :

Comment reprendre l'idée « esprit front de mer" (centre historique de Cherchell) dans l'aménagement du reste de la frange maritime du côté Nord-est ?

PROBLEMES	SOLUTIONS
Manque d'activités qui favorisent l'articulation entre le port et le centre-ville.	création d'équipements de service dans la partie haute qui répond aux besoins de la ville avec un RDC de commerce pour animé le la RN N°11.
Inexploitation des richesses et potentialités du site (portuaire, balnéaire et touristique).	Aménagement de la partie Est en créant une promenade maritime et un port de plaisance. Réaménagement de la partie Ouest (zone portuaire).
Inexistence d'une façade maritime qui ornera le côté mer de la ville.	Création d'une façade maritime le long du Boulevard du front de mer. Articuler les deux partie de la ville (base et haute) pour la mise en valeur du tourisme en ville.
problématique de consolidation de la falaise au cœur de la ville.	Aménagement de la falaise par la création d'un pôle de loisir et de détente (consommation, restauration, hôtellerie).

Tableau des solutions des problématiques

III.14. Plan pathologique.

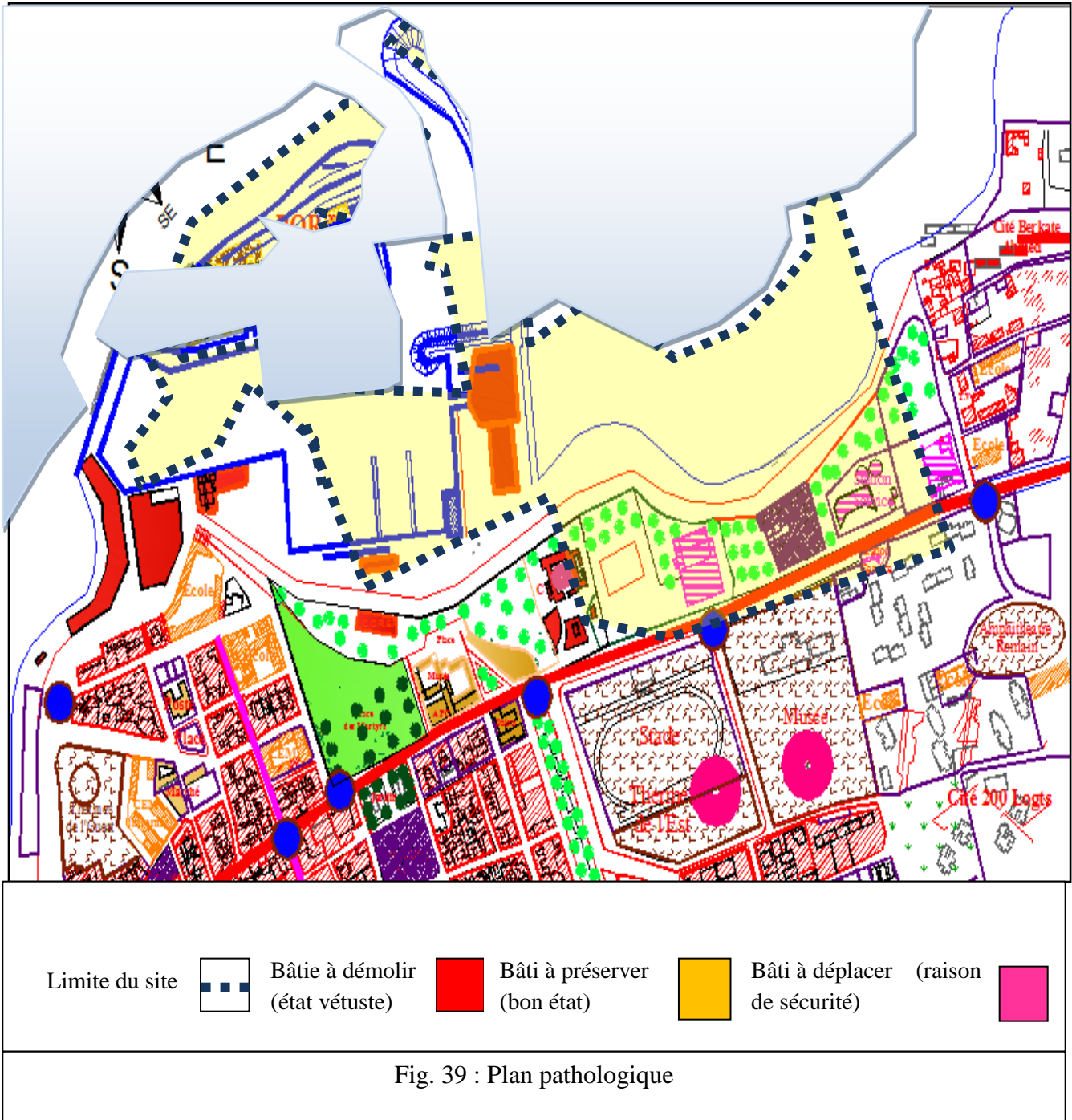


Fig. 39 : Plan pathologique

III.15. Plan d'action:

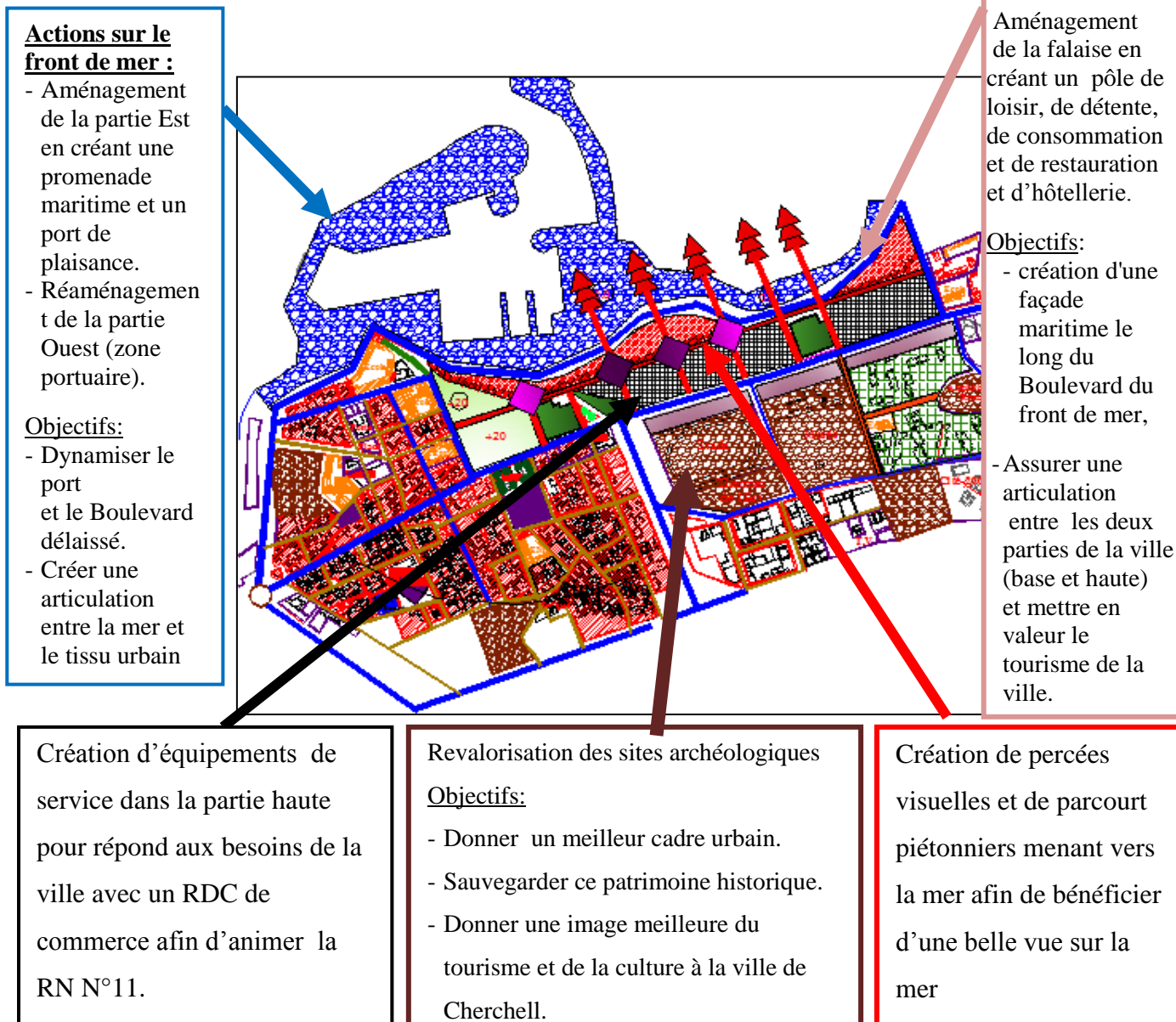
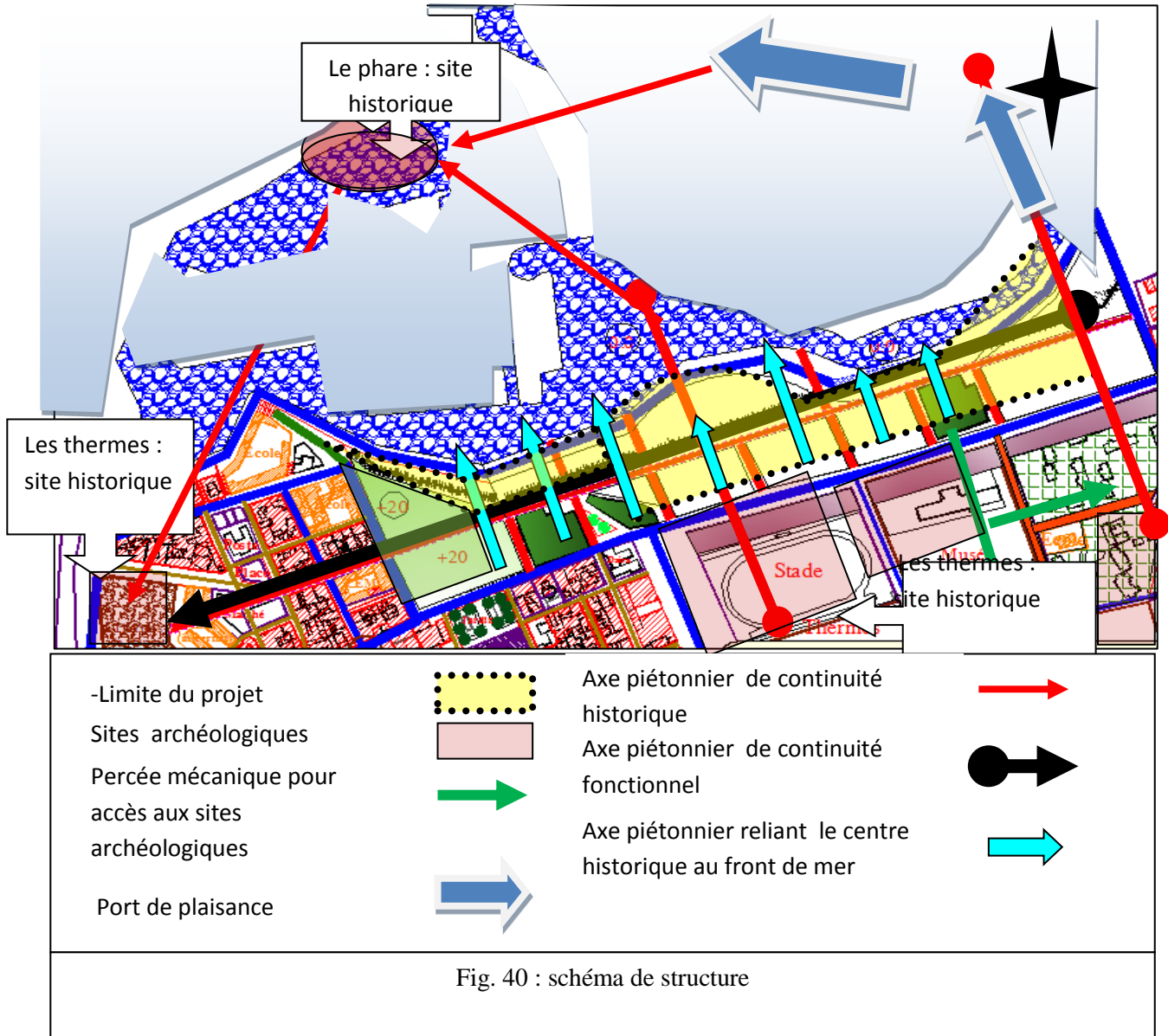


Fig. 39 : Schéma de principe d'aménagement du site d'intervention

III.16. Programation :

<p><u>Pôle Culturel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Théâtre de verdure en plein air, - Promenade à l'intérieur du vieux Cherchell avec des magasins artisanaux. - Musée (maritime et archéologique) 	<p><u>Pôle de loisir et de détente :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Centre commercial, - Restaurants avec terrasses, - Hôtels, - Complexe sportif, - Esplanades, - Centre de remise en forme. 	<p><u>Pôle de plaisance :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Port de plaisance - Des espaces de loisir, de détente, glaciers, buvettes, - Promenade maritime et urbaine. - Parc aquatique. 	<p><u>Réaménagement de la RN11:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des équipements alignés à la RN11, - Création de commerces au niveau du RDC.
---	--	---	--

III.17 . Schéma de structure .



III.18. Principe d'aménagement du parcellaire :

Compte tenu des richesses et des potentialités existantes dans notre site s'intervention et afin de répondre à la problématique de la ville traduite par la rupture entre le centre historique et la mer, notre principe d'aménagement est basé sur le renouvellement urbain de la ville de Cherchell et la revalorisation de son patrimoine et aussi de son cachet historique et touristique. Dans ce but, on a défini un schéma de principe d'aménagement avec le découpage des parcelles et la distribution fonctionnelle.

Donc, notre principe d'aménagement est basé sur le renouvellement urbain de la ville de Cherchell et la revalorisation de son cachet historique et touristique.

Pour cela, on a défini un schéma de principe d'aménagement avec les découpages des parcelles et la distribution fonctionnelle.

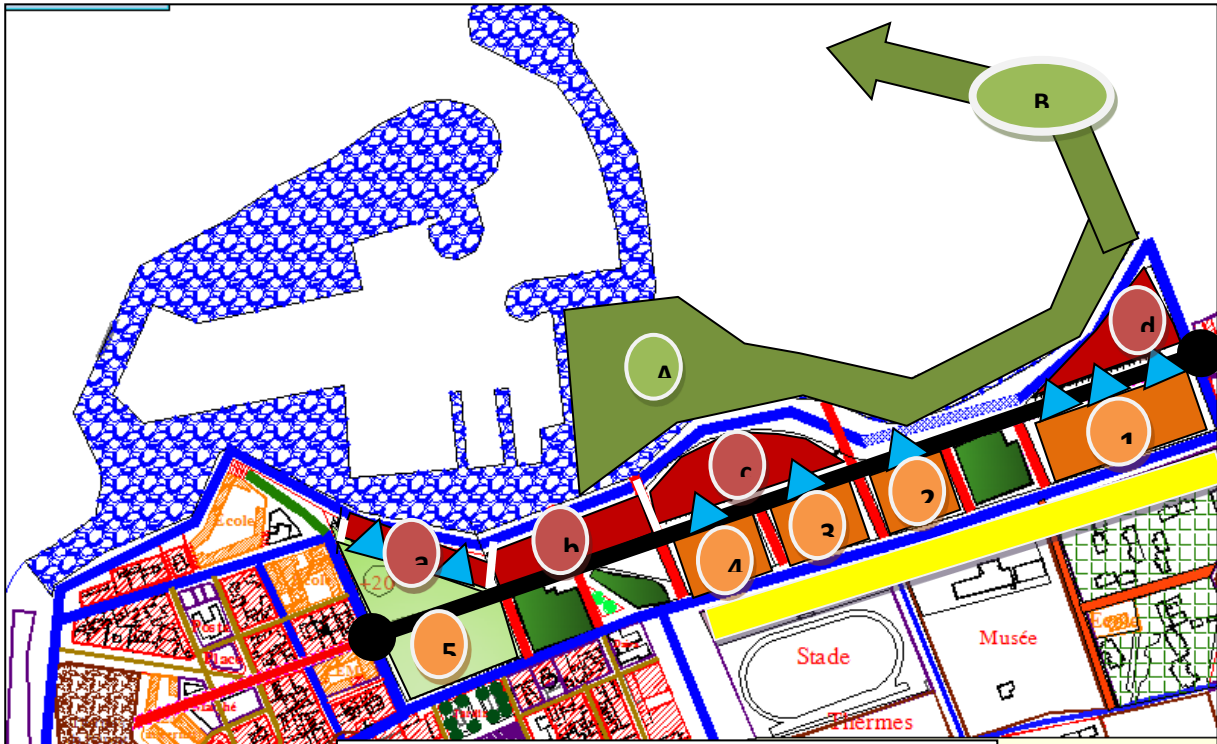


Fig 41 : Schéma de découpage des parcellaire

Aménagement de la partie haute de la ville : Cet aménagement consiste à injecter un ensemble d'équipements à vocation économique et touristique avec un RDC de commerce pour animer l'axe principale de la ville qui est la RNN°11 :

- 1 Un hôtel 4 étoiles situé dans la porte de la ville pour s'assurer de sa visibilité et valoriser la ville et le tourisme.
- 2 Un centre culturel en relation avec la zaouïa sidi Brahem pour valoriser le patrimoine turc.
- 3 Un centre artisanal pour apprentissage vente et exposition artisanal puisque la ville de Cherchell est connue par son artisanat notamment la tapisserie,
- 4 Un centre multifonctionnel qui englobe toutes les activités de commerce, loisir, sport et cinéma pour absorber le flux de la RN N°11 et attirer le maximum des visiteurs,
- 5 Améliorer la qualité d'aménagement urbain dans la place des martyrs compte tenu de l'importance que cette dernière a dans l'histoire de la ville (héritage de la civilisation andalouse) : cette place est le poumon de la ville et le seul lieu de rencontre et de rassemblement des Cherchellois.

Réalisation d'une bande de commerce : Elle sera implantée le long de la route RN 11 pour animer l'axe principale de la ville.

Aménagement de la falaise : création d'équipements de consommation, de restaurants, de commerce et un théâtre de verdure. Le théâtre de verdure est en plein air avec un gabarie inférieur au niveau de la placette. Il est surélevé de 20m pour garder l'aspect visuel et une façade maritime qui ornera le boulevard de front de mer.

a Un restaurant en relation avec le port de pêche,

b Un théâtre de verdure qui sera incluse dans la falaise sous forme de gradin en plein air pour accueillir des festivals et des spectacles offrant aux spectateurs un paysage sur mer et sur montagnes.

c Un centre de mise en forme en relation avec l'eau de la mer,

d Un parking à étage ou en sous sol pour éviter aux visiteurs de stationner le long des rues et par conséquent gêner la circulation. Cette infrastructure est aussi un moyen pour sécuriser les véhicules des visiteurs et des touristes et par conséquent, leur permettre sans souci d'effectuer les visites des sites historiques (sites archéologiques, musées, promenades dans les anciens quartiers et au vieux port) et de profiter des paysages naturels.

Aménagement du boulevard de front de mer : création d'espaces de loisir et de détente en rapport avec la mer pour animer le Boulevard et profiter des richesses portuaires et maritimes de la ville.

A **Promenade maritime et urbaine :** réalisation d'une voie maritime et urbaine le long du front de mer. Cette voie reliera le nouveau port de plaisance à l'ancien port de pêche et permet aux piétons de pratiquer des activités sportives le long du littoral de la ville (marches, footing, vélos,...etc.). Cette voie sera également équipée de mobiliers urbains (bancs, candélabres, cabines WC, poubelles, horloges, cabines téléphoniques,...etc.) et des espaces de loisir et de détente (kiosques pour vente de glaces, buvettes, kiosque pour vente de journaux, espaces de jeux pour ...etc.). Ces promenades favorisent aussi des échanges sociaux.

R **Port de plaisance :** construction d'un port situé en bord de mer, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueillera des bateaux résidants à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage).

C Compte tenu du passé historique et maritime de la ville de Cherchell, réalisation d'un musée maritime, un aquarium et un zoo.

III.20. Conclusion.

En se basant sur l'analyse présentée ci-dessus de la ville de Cherchell et sur la concertation effectuée auprès de ses habitants , on a pu ressortir les besoins de ceux-ci. Ces besoins nous en ont permis de dégager la programmation d'un plan d'aménagement ainsi qu'un schéma de principe d'aménagement et d'intervention dans la zone choisie (partie nord du centre historique tout le long du front de mer).

Notre principe d'aménagement consiste à répondre et à résoudre les problématiques de la ville par la création d'une jonction entre toutes les parties de la ville de Cherchell dans le but de créer une dynamique économique, sociale et culturelle ; tout en sauvegardant son patrimoine historique et en assurant son développement durable.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Conclusion générale

Les recherches que nous avons effectués dans le cadre de ce mémoire de fin d'études, nous ont permis d'acquérir un ensemble de connaissances sur les villes littorales, les centres historiques et le développement durable que ce soit dans leur contexte en général ou bien sur le plan architectural et urbanistique en particulier.

Nous avons voulu souligner dans ce travail la nécessité et l'importance d'un travail intellectuel de recherche multidisciplinaires, de visites sur site et d'enquêtes auprès des opérateurs et populations pour répondre aux contraintes trouvées à la lumière des objectifs de l'option.

Nous avons démontré que dans tout projet d'aménagement urbain, il est primordial d'entreprendre une lecture historique et une analytique afin d'aboutir à un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création afin d'intégrer au mieux l'environnement immédiat qui permettra de donner une meilleure image du centre historique (cas de Cherchell)

Enfin, il y a lieu de souligner que l'aménagement et la reconstruction moderne d'une ville du littoral en fonction des besoins socio-économiques et culturels des populations n'est pas contradictoire avec la préservation du patrimoine historique, le développement durable et l'intégration de la mer (eau) à tous niveau de la vie.

Bien au contraire, le concept projet urbain, centre historique et développement durable se concilient et se marient pour créer une jonction entre le passé, le présent et le futur ; ce qui permettra à la population de vivre en harmonie avec leur histoire et leur environnement, de donner une très belle image de la ville, de favoriser le tourisme et d'assurer le bien-être des résidents et des visiteurs.

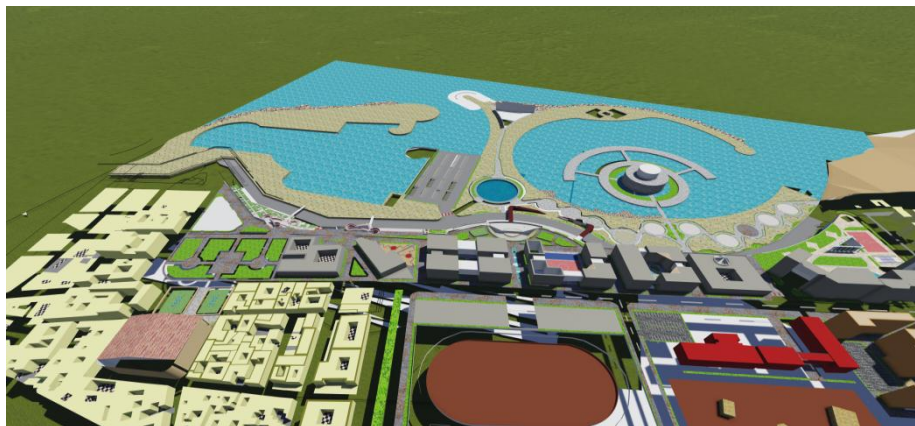
DOSSIER GRAPHIQUE.

Plan D'aménagement

EQUIPEMENT 01

EQUIPEMENT 02

La volumétrie :



Vue sur la ville



Vue sur le port de plaisance



Vue su la falaise

BIBLIOGRAPHIE.

BIBLIOGRAPHIE.

• **Travaux de mémoires de fin d'études et thèses .**

- « Aménagement du front de mer de la ville de Tizirt », mémoire de fin d'études , Université de Blida , 2006/2007
- « Aménagement du front de mer sud de la ville de Tamentafoust », mémoire de fin d'études ; Université de Blida, 2008/2009
- « Aménagement de la falaise de la ville de Tipaza mémoire de fin d'études, 2007/2008
- « Pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Tipasa », mémoire de fin d'études, 2011/2012
- « impact de l'attractivité du tourisme balnéaire sur le développement urbain du littoral de la wilaya de tizi ouzou (cas de la daïra de tizirt) », mémoire de fin d'études , 2011/2012
- « quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer : cas d'études de la ville de Skikda », mémoire de fin d'études, Option : ville et projet urbain, .2007-2008.
- « REVALORISATION DES ZONES D'HABITAT URBAINES NOUVELLES DANS LE CADRE DES PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE - ZHUN BATNA » mémoire de fin d'études, Option : Urbanisme.
- « Le tourisme d'affaire : cas du centre d'affaire d'Oran » mémoire de fin d'études, Option : architecture, Oran, 2011-2012
- « Aménagement d'une frange maritime : cas de la ville d'Oran » , mémoire de fin d'études , Option : projet urbain ,Oran.

• **Ouvrage :**

- Introduction à la thématique générale du Master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN', Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Université de Blida, Dr. Zerarka Mai 2015
- L'élément de la conception (NEUFERT),
- Dictionnaire LAROUSSE,
- PDAU écrit de la ville de Cherchell,
- L'art de bâtir les villes de CAMILLOT,
- Elément d'analyse urbain.
- Projet urbain de Pannerai
- L'image de la cité de Kevin Lynche.
- Encarta 2008, encyclopédie

• **Revue :**

- Vie des villes
- Urbanisme N°209 : (Jardin de ville)/septembre 1985.

• **Administrations visitées:**

- Direction du Tourisme de la ville de Cherchell,

- APC de Cherchell,
- Le CNERU
- **Sites web consultés :**
- www.tene.info/galerie ,
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia>.
- <http://maps.Google.com>
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Cherchell>
- <http://cyberarchi.com>
- <http://www.casablancamarina.ma/le-projet/actualites>