

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN
FACULTÉ DE TECHNOLOGIE
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

**ALGER ENTRE ASPIRATION METROPOLITAINE ET
QUALITE URBAINE
Cas du quartier de la marine**

Soutenu le 14 septembre 2015 devant le jury:

Président:	Mme Souad SALMI	UABB Tlemcen
Examineur:	Mme Halima OUADAH	UABB Tlemcen
Examineur:	Mme BENAMAR	UABB Tlemcen
Encadreur :	Mr Yaghmoracène KAHOUADJI	UABB Tlemcen
Co-encadreur:	Mme Narimene GHERBI	UABB Tlemcen

Présenté par: **Mama Ibtissem BOUSSEDI**

Matricule: 10/11067A

Imane BOUKHATEM

Matricule : 10/11004A

Année académique: 2014-2015

Remerciements

De prime abord, nous remercions le Bon Dieu tout puissant qui nous a donné la patience et la volonté d'être persévérantes et nous a, ainsi, permis de finaliser cet humble travail.

Aussi, nous tenons, tout particulièrement, à remercier nos encadrateurs : Mr. KAHOUADJI & Mr. BALI & Mme. GUERBI pour leurs aides et encouragements continus ainsi que pour leurs conseils avisés.

Nous présentons nos vifs remerciements à Messieurs HDJILA et RAHMOUN qui ont accepté de superviser ce labeur et ont, ainsi, contribué à son amélioration et à son élaboration.

Nous tenons également à exprimer nos sincères et profonds remerciements à Mme SALMI qui, grâce à ses judicieux conseils, nous a permis de progresser, d'évoluer et de perfectionner cet ouvrage.

Enfin, nous remercions les membres du jury pour leur présence et leurs critiques constructives qui nous permettront, dans un futur très proche, de nous améliorer et d'enrichir nos connaissances.

Merci à tous.

Dédicaces

Je dédie ce travail

A mes très chers parents

A NASSIM, mon adorable neveu,

A mes sœurs RYM et YOUSRA,

A toute ma famille,

A mon binôme, IMANE,

Ainsi qu'à OUSSAMA, ILYES Et YUCEF.

IBTISSEM BOUSSEDI

Dédicaces

A mes très chers parents,

A mon époux,

A mon frère et ma sœur,

A ma belle famille,

A mon binôme IBTISSEM,

A SOUMIA, NADJIA Et KAOUTH'ER.

IMANE BOUKHATEM.

Résumé :

L'intérêt historique, culturel, spirituel et touristique que revêt la ville d'Alger, dont le quartier de la casbah et précisément la marine constitue un élément central, n'échappe à personne. Son évolution à travers l'histoire a fait de ce quartier un vrai musée à ciel ouvert, une diversité architecturale où plusieurs types d'architecture se rencontrent comme nulle part ailleurs, ajoutant à cela sa juxtaposition avec la mer ; mais hélas aujourd'hui sa réalité est loin d'être satisfaisante.

Redonner à Alger sa gloire de jadis, lui rendre sa fascinante image, à l'instar des autres métropoles mondiales à travers le quartier de la marine est un objectif clairement affiché par les autorités politiques. Notre travail est une simple ébauche afin de participer à atteindre ce but.

Ainsi, nous avons procédé à des lectures d'instruments d'aménagement du territoire et d'analyse urbaine hiérarchique, allons du macro vers le micro et ce, afin d'inscrire notre projet dans la politique globale d'aménagement et de la planification du territoire.

Les actions projetées, tant en matière de recomposition ville – mer, de réhabilitation du cadre bâti, de requalification d'espaces publics, ainsi qu'en matière de réorganisation des déplacements, sont inscrites dans la démarche du développement durable et guidées par un objectif de redynamisation du quartier afin d'améliorer son image.

Mot clés : Alger, le quartier de la Marine, la Casbah d'Alger, le lien ville-port, la qualité urbaine, la métropole.

ملخص:

الأهمية التاريخية، الثقافية، الروحية والسياحية التي تخص مدينة الجزائر ومن بينها حي القصبة وبدقة البحرية، تمثل أمر محوري لا يخفى على أحد، تطورها عبر التاريخ جعل هذا الحي العتيق متحف حقيقي في الهواء الطلق، وتنوع معماري حيث عدة أنواع من الفن المعماري، بالإضافة لهذا مجاورتها للبحر، ولكن للأسف واقعها اليوم غير مرض إلى حد بعيد.

إعادة الجزائر العاصمة إلى مجدها السابق واستعادة صورتها المبهرة، مثل غيرها من العواصم العالمية من خلال المنطقة البحرية، هو الهدف من عملنا، والتي يتم عرضها بشكل واضح من قبل السلطات السياسية.

في هذا العمل، أجرينا قراءة أدوات تطوير المنطقة وكذا تحليل حضري متسلسل من الماكر وإلى الميكرو وهذا من أجل تسجيل مشروعنا في سياسة التنمية الشاملة والتخطيط الإقليمي.

الإجراءات المخطط لها، سواء من حيث إعادة تركيب مدينة-بحر، إعادة اعمار الإطار المبنى وإعادة تأهيل الأماكن العامة أو من حيث إعادة تنظيم التنقل مسجلين في عملية التنمية المستدامة وموجه بهدف إعادة تنشيط الحي وتحسين صورته.

الكلمات المفتاحية: الجزائر العاصمة، حي البحرية، قصبة الجزائر، العلاقة مدينة ميناء، الجودة الحضرية، مدينة رئيسية

Sommaire

Remerciements	Erreur ! Signet non défini.
Dédicaces.....	1
Dédicaces.....	3
Résumé :	4
:ملخص.....	5
Table des illustrations.....	10
Introduction générale.....	15
1. Problématique :	16
2. Hypothèses :	17
3. Objectifs:	18
Chapitre I: «Vers une métropole Algéroise plus durable»	19
Introduction.	20
1. Urbanisme et design urbain :.....	20
1.1. Le design urbain « la conception urbaine » :.....	20
1.2. Principes et éléments phares du design urbain :.....	21
1.3. Un peu d’histoire :	22
1.4. Deux pionniers de la théorie de la conception urbaine :.....	23
a. Ildefonso Cerdà (1815-1876) :.....	23
b. Camillo Sitte (1843-1903) :	24
1.5. La différence entre le design urbain et l’urbanisme :	25
2. Rétrospectif de la législation en matière d’urbanisme en Algérie :	25
2.1. Procédures d’aménagement et d’urbanisme post-indépendance :.....	25
2.1.1. La période 1962-1973 :	25
2.1.2. La période 1974-1990 :	25

2.1.3. La période 1990 à ce jour :.....	26
3. La ville et l'urbanisation :.....	28
4. La naissance de la métropole:	29
5. Le concept du développement durable :.....	31
5.1. Définition du concept du développement durable :.....	31
5.2. La naissance du concept :.....	32
5.3. Le développement durable et l'urbanisme :	33
6. La qualité urbaine :.....	35
7. La recomposition ville-port ; une opportunité de relance métropolitaine :.....	37
7.1. L'évolution des relations ville-port :	37
7.2. Répercussions de la rupture ville - port :.....	38
7.3. La reconversion portuaire comme opportunité de métropolisation:.....	39
8. Conclusion :.....	39
Chapitre II : lecture et analyse urbaine	41
Introduction.	42
1. Approche territoriale :	42
1.1. Un survol sur le bassin méditerranéen :.....	42
1.1.1. L'interface méditerranéenne.	42
1.1.2. Le tourisme comme potentiel économique au Maghreb:.....	43
1.2. Analyse du territoire nationale à l'optique des instruments de l'aménagement du territoire:.....	45
1.2.1. Le SNAT 2025:	45
1.2.2. Le SRAT 2025 de la région nord centre :.....	51
2. Alger potentialité et contraintes « justification du choix » :.....	52
3. Approche géographique :	53
3.1. Situation :.....	53
3.2. Climat et relief:.....	54

Le climat	54
4. Lecture du PDAU :	54
4.1. Définition, objectifs et stratégie:	55
4.2. Le master plan d'Alger de demain :	56
5. Conclusion :	62
ChapitreIII : Analyse urbaine et projection	63
Introduction :	64
1. La morphogénèse du tissu urbain :	64
1.1. La période antique :	64
1.2. Période romaine :	65
1.3. La période Arabo-Berbère :	66
1.4. La période ottomane :	66
1.5. Période Française 1830-1962 :	67
1.6. La période post-indépendance :	71
2. Analyse typomorphologique du périmètre d'étude choisi :	78
2.1. Haute casbah Le tissu traditionnel :	78
2.2. Basse casbah « le tissu mixte » :	83
2.3. La basse casbah « le tissu moderne »:	84
2.4. Enjeux et recommandations :	87
3. Choix du périmètre d'intervention « le quartier de la Marine »:	87
3. Lecture critique des propositions du plan de sauvegarde :	105
4. Identification des secteurs opérationnels :	106
5. Les exemples thématiques :	110
5.1. Marseille :	110
5.2. Dunkerque :	114
5.3. Gênes :	118
6. Scénarios et prospectifs d'aménagement :	121

6.1.	Scénario 01:qualité urbaine et environnementale	121
6.2.	Scénario 02: La Marine ouvre ses bras aux touristes :.....	122
6.3.	Scénario retenu: la Marine entre aspirations métropolitaines et qualité urbaine	123
7.	Actions et objectifs :.....	123
7.1.	Objectifs spécifiques :	123
7.2.	Les actions :	124
8.	Projection architecturale :.....	137
8.1.	Le site :	137
8.2.	Le programme de base:	137
8.3.	Les références stylistiques et architecturales:	139
8.4.	Genèse :	141
8.5.	Description du projet architectural :.....	145
8.6.	Programmation spécifique et organigrammes spatiaux:	146
	Organigrammes spatiaux :	148
9.	Conclusion :.....	149
	Bibliographie :	152

Table des illustrations

Figures.

Figure 1: Plan de Barcelone, 1858.....	23
Figure 2: Florence la Signoria	24
Figure 3 : la métropolisation indicateurs et avantages	28
Figure 4: shématisation du concept du développement durable ¹⁸	31
Figure 5: rue de la république Lyon France	36
Figure 6 les dimentions de la qualité urbaine	37
Figure 7: carte du climat et du relief du bassin méditerranéen.....	43
Figure 8: les nouvelles orientations du secteur touristque en Tunisie.....	45
Figure 9: scénario1 l'équilibre volontariste	46
Figure 10: scénario 1 l'équilibre volontariste partie sud du pays	46
Figure 11. la dynamique de l'équilibre.....	47
Figure 12: la dynamique de l'équilibre partie sud.....	47
Figure 14: le territoire compétitif	48
Figure 13: le territoire compétitif	48
Figure 15: le territoire dispersé.....	49
Figure 16: le territoire dispersé.....	49
Figure 17: équilibre territoriale et compétitivité	50
Figure 18: le périmètre de la région Nord Centre.....	51
Figure 19: carte situation de l'Algerie	53
Figure 20: situation de la ville d'Alger	54
Figure 21: carte du relief d'Alger	54
Figure 22: échéances de l'exécution du Pdau 2025	55
Figure 23: 'ambitions prédéfinies pour la projection du territoire	56
Figure 24: carte de la répartition des 4 piliers sur Alger	57
Figure 25: la baie d'Alger matérialise le pilier3	57
Figure 26: Orientations d'aménagement du territoire et d'urbanisme	58
Figure 27: Orientations d'aménagement du territoire et d'urbanisme	58
Figure 28: situation de l'hypercentre algerois.....	59
Figure 29: les vocations dominantes de l'hyprecentre	60
Figure 30: les schémas fonctionnels	61

Figure 31: schéma de la méthode de la systemique.....	61
Figure 32:vocation donnée à chaque entité.....	61
Figure 33:Alger à l'époque antique.....	65
Figure 34:Alger à la période Romaine	65
Figure 35:l'évolution de la Casbah à l'époque arabo-bèrbère	66
Figure 36:carte de l'évolution urbaine à l'époque ottomane	67
Figure 37:carte de l'évolusion de la Casbah de 1830 à 1846.....	68
Figure 38:carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1846-1880	69
Figure 39:carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1880-1895	70
Figure 40: carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1895-1930 ⁷⁰	70
Figure 41:carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1950-1962	71
Figure 42: proposition du COMEDOR	72
Figure 43: le POG.....	73
Figure 44: proposition du PUD	74
Figure 45: proposition du PDAU	75
Figure 46: développement des centralités selon le PDAU	75
Figure 47: proposition du GPU	76
Figure 48: les poles de centralité selon le GPU.....	77
Figure 49: l'aire métropolitaine d'Alger en 2008.....	77
Figure 50:schèmes des différents tissus de la Casbah	78
Figure 51: système viaire du tissu ancien de la Casbah.....	79
Figure 52: système viaire du tissu ancien de la Casbah	79
Figure 53 : système parcellaire de la haute casbah.....	80
Figure 54:batiments à cour centrale	82
Figure 55:Aspect topologique des éléments singuliers dans la haute Casbah.....	82
Figure 56: Système viaire dans le tissu mixte de la casbah.....	84
Figure 57: Système viare dans le tissu de la basse casbah	85
Figure 58: Système parcellaire dans le tissu de la basse casbah	85
Figure 59:le tracé des parcelles dans le tissu de la basse casbah.....	86
Figure 60: Rue Bab Azzoun, Bab El Oued.....	88
Figure 61: la rue de la marine.....	89
Figure 62: bd Che Guevara.....	89
Figure 63: Bd Amilcar cabral	90
Figure 64: Bd Amara Rachid.....	91

Figure 65: Bd du 1 ^{er} novembre	91
Figure 66: l'Avenue de ALN	92
Figure 67: les rampes CHASSELOUP LAUBAT.....	92
Figure 68:escalier de la pêcheirie	Figure 69 : rampes chasseloup laubat .. 93
Figure 70: les fouilles sur la place des Martyrs	Figure 71: la place des Martyrs 94
Figure 72: le square Port Said	95
Figure 73: la place des Rais	Figure 74: la place des Rais vue du ciel... 95
Figure 75: proposition du plan de sauvegarde.....	105
Figure 76:le bastion 23	106
Figure 77: le commerce informel place Port Said	106
Figure 78:commerce informel rue Bab Azzoun	107
Figure 79:parking à étages.....	107
Figure 80:stationnement illicite	107
Figure 81 : des arcades sous la place des martyrs.	108
Figure 82: habitat en état vétuste.....	108
Figure 83: Voûtes de L'ALN	108
Figure 84 : Boulevard de l'ALN	109
Figure 85: le port commercial de la Marine	109
Figure -86 situation du Vieux Port	110
Figure 87:Coupe existante sur le quai de la fraternité	Figure 88: Le quai de la fraternité..... 111
Figure 89:Organisation de la circulation autour du vieux port.....	112
Figure 90: l'ombrière de Foster.....	113
Figure 91: les voutes de la majore, vue d'ambiance	113
Figure 92: la rue de la république après réhabilitation	114
Figure 93: Dunkerque avant l'opération du réaménagement.....	115
Figure 94: ambinace nocturne de la ville après réaménagement.....	115
.Figure 95 : Photo plan du périmetre d'intervention du projet Neptune et les différentes typologies d'interventions.....	116
Figure 96: schéma d'Affresco	119
Figure 97: Renwo PIANO en train de présenter son projet.....	120
Figure 98: piste cyclable	Figure 99: parc urbain 121
Figure 100: port de pêche	121

Figure 101: commerces sous arcades	Figure 102 : terrasses / café	122
Figure 103: hôtel de luxe		122
Figure 104: local d'artisanat	Figure 105: port de plaisance	123
Figure 106: tunnel de l'ALN		125
Figure 107: la trémie du bastion 23		125
Figure 108: tramway Ché Guevara		126
Figure 109: la bouche du métro place des Martyrs		127
Figure 110: parking sous le square Port Said		127
Figure 111: rampe Chasseloup Laubat		128
Figure 112 : place des martyrs.....		129
Figure 113: musée sous la place des Martyrs		130
Figure 114: la station musée.....		130
Figure 115: réaménagement du Square Port Said		130
Figure 116: Place amilcar cabral		131
Figure 117: la place des quatre architectures.....		132
Figure 118: le port de plaisance.....		133
Figure 119: les passerelles d'accès au port		133
Figure 120: placette front de mer		134
Figure 121: la placette côté plage		134
Figure 122: aire de jeux et le carrefour culturel projeté		135
Figure 123: commerces sous les arcades		135
Figure 124: Plan RDC de quelques voutes		136
Figure 125: le nouvel équipement du port.....		136
Figure 126: schémas des concepts pogrammatifs.....		138
Figure 127: usagés et utilisateurs.....		138
Figure 128: Opéra de Sydney		139
Figure 129: Opéra de Sydney vue de dessus		139
Figure 130: motif décoratif	Figure 131: fer forgé	140
Figure 132: arcades au niveau du quartier		140
Figure 133: des galiotes Ottomanes.....		142
Figure 134: Musée maritime.....		145
Figure 135: organigramme spatial du RDC	Figure 136: organigramme spatial de l'étage 1	148

Figure 137: organigramme spatial du 2 ^{ème} étage	Figure 138: organigramme spatial
du 3 ^{ème} étage	148

Tableaux :

Tableau 1 : Urbanisme durable et chartes d'Athènes.....	34
Tableau 2 : Programme urbain du quartier de la marine.....	
Tableau 3 : Programme du musée maritime.....	146

Cartes :

Carte1 : Casbah : Paysage.	
Carte2 : Casbah : Typologie du bâti	
Carte3 : Casbah : Etat du bâti	
Carte4 : Casbah : Schéma de structure	
Carte5 : Quartier de la marine : Trame viaire.	
Carte6 : Quartier de la marine : architecture et cadre bâti	
Carte7 : Quartier de la marine : Forme urbaine	
Carte8 : Quartier de la marine : équipements et services	
Carte9 : Quartier de la marine : Identification des secteurs opérationnels	
Carte10 : scénario1 : Qualité urbaine et environnementale	
Carte11 : scénario2 : La Marine ouvre ses bras aux touristes	
Carte12 : scénario retenu : la Marine entre aspirations métropolitaines et qualité urbaine	
Carte13 : carte des valeurs ; parcours touristique.	
Carte14 : Schéma d'aménagement global.	
Carte15 : Plan d'aménagement.	
Carte16 : Façade, coupes, détail.	
Carte 17 : Plan RDC du Musée maritime	

Introduction générale

Introduction :

Les villes sont devenues le moteur du développement économique d'un pays, elles sont au cœur de la compétition. Elles sont aussi perçues comme premiers générateurs de la crise écologique mondiale. Nous assistons, aujourd'hui, à des réformes en matière de politiques et de stratégies d'actions sur l'espace urbain où la question environnementale est devenue primordiale. L'Algérie ne peut rester en marge de tels défis.

Alger est la première métropole économique et politique du pays. Cette association des pouvoirs politique et économique a engendré l'essor irrésistible de cette ville. Elle représente aussi une difficulté empêchant son ouverture à l'international et l'affirmation de son identité. Elle provoque, en plus, une dégradation de son milieu écologique. « Alger ne parvient pas à se positionner dans le monde globalisé même aux plus bas niveaux de la hiérarchie des métropoles du monde »¹.

1. Problématique :

La réinsertion d'Alger dans le réseau des métropoles importantes dans le monde nécessite une stratégie d'action visant à réhabiliter et reconquérir les « espaces centraux » du territoire.

L'hyper centre d'Alger, très central, et avec une capacité structurante de la Wilaya, va depuis la ville historique jusqu'aux immédats de l'Oued El Harrach, remontant la mi-pente jusqu'à El Biar et El Madania.

La forte intégration urbaine de toute la zone fait qu'il apparaisse comme unique centralité, affrontant des défis multiples ; que ce soit en termes de mobilité, de stationnement, de qualité du bâti ou de lisibilité. La cité manque de fonctions nécessaires pour une telle importante zone et surtout la séparation flagrante entre cette partie de la ville et la mer qui régénère à son tour d'autres problèmes d'où la dégradation du niveau de vie qui, semble-t-il, demeure la principale conséquence.

Malgré les multiples problèmes, auxquelles, l'hyper centre spécifiquement ; ou Alger d'une manière générale, fait face avec des degrés d'importance différents, l'image internationale d'Alger reste et restera dessinée par sa baie où l'on retrouve dans une frange sensible «son port» se présentant, ainsi, comme comptoir créateur de la ville, point

¹ (Escallier 2002)

d'échange et d'ouverture sur la méditerranée « berceau des civilisations ». Le port a gravé l'histoire de la ville et l'a même guidé à travers le temps mais actuellement ville et port témoignent d'un clivage flagrant et visible, exprimé par de multiples ruptures. Indiquant que le port d'Alger montre, actuellement, un handicap et un déficit flagrant à cause de son dépassement (retard) technique, il est jugé caduc, et il est décrit comme une faille économique importante pour le trésor national. Sa délocalisation ou sa modernisation se voit comme un avantage pour les futures relations urbano-portuaires pour Alger « ambitieuse ».

Ceci nous pousse à poser la question suivante :

- A Quelles interventions doit-on procéder pour revaloriser la baie d'Alger ?

- Comment reconquérir l'hyper centre d'Alger afin de l'inscrire dans la compétition internationale ?

Faisant partie de cet hyper centre, le quartier de la marine est au cœur du processus de la métropolisation d'Alger, c'est un élément phare dans la façade maritime d'Alger. Bordé par la mer d'un côté et de la vieille Casbah de l'autre, il matérialise un potentiel historique et naturel incontournable.

La problématique urbaine du secteur est due à une succession de projets d'aménagement dont chacun avait sa vision mais nul n'a été achevé. Sa situation au cœur de la ville reliant deux de ses plus dynamiques parties fait de ses habitants victimes de la tension de la circulation motorisée. Les installations militaires et économiques qui occupent la frange maritime créent une barrière entre le quartier et la mer.

Comment revaloriser ce quartier historique en renforçant l'aspect culturel et touristique et ouvrir le quartier de la marine sur la mer afin de contribuer à dessiner l'image d'« Alger métropole internationale »?

2. Hypothèses :

- la restructuration du quartier de la marine contribuera dans la métropolisation d'Alger sachant qu'une métropole, à travers sa complexité et sa richesse, peut constituer une réponse adéquate à la variété des problèmes posés par l'urbain.
- la réconciliation du quartier de la marine avec son port demeure inévitable et l'élément clef pour dépasser l'une des situations de crise dont Alger souffre est la recomposition ville-port sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes

portuaires recomposées dans le monde, ce qui permettra à Alger de réaliser ses ambitions soulignées par son PDAU 2009-2029 et dépasser sa situation de clivage et de crise actuelle.

- Sachant que l'économie algérienne est peu compétitive et peu diversifiée, l'une des solutions de rechange au type de problème auquel notre pays va se trouver confronté sera de développer le tourisme et le quartier de la marine peut largement y contribuer de par sa situation stratégique et les équipements que nous envisageons d'y implanter.

- la richesse historique du quartier de la marine constituera, après revalorisation, un point phare et attractif au tourisme historico culturel en Algérie.

3. Objectifs:

1. Restructurer le quartier de la marine afin d'assurer une meilleure qualité urbaine pour ses habitants.
2. Implanter des projets à retombée économique d'un certain niveau de prestige en réponse aux aspirations d'Alger, métropole internationale.
3. Mettre en valeur le site et promouvoir son aspect historique et son potentiel naturel.
4. Réaménager l'espace portuaire afin de changer l'image de la façade maritime et retisser la liaison entre la Casbah et la mer.
5. Garantir la durabilité et le respect de l'environnement.

Chapitre I:

«Vers une métropole Algéroise plus durable»

Introduction.

Dans ce chapitre, nous visons à expliciter le thème de recherche à travers une lecture théorique basée sur deux axes qui sont : la métropolisation et le développement durable.

Nous allons entamer la tâche par une introduction des différents concepts et théories fondatrices de la conception urbaine, puis donner un bref historique de la planification urbaine en Algérie, pour enfin, aboutir aux défis récents que pose le phénomène de l'accélération immérisée de l'urbanisation traitant l'essor des métropoles et la question de l'environnement.

Ainsi, le but du présent chapitre est de trouver un lien direct entre les concepts de base de notre recherche qui est la métropolisation, le développement durable et la qualité urbaine.

1. Urbanisme et design urbain :

« Aussi longtemps que chaque forme n'aura pas trouvé sa ville, de nouvelles villes continueront à naître. » Italo CALVINO, écrivain italien (1923-1985)

Définition de l'urbanisme :

L'urbanisme est un ensemble théorique et pratique formant une discipline cohérente, organisée à partir de connaissances et de techniques propres, mais aussi d'origine disciplinaire diverse, portant sur les établissements humains : visant à leur transformation spéciale et contribuant à leur adaptation sociale, économique et politique. Ces établissements humains sont appréhendés à différentes échelles territoriales et à différents degrés d'occupation et d'aménagement.²

1.1. Le design urbain « la conception urbaine » :

Le design urbain (la conception urbaine) concerne: l'arrangement, l'aspect et la fonctionnalité des villes, et en particulier la formation et les utilisations de l'espace public urbain.

² (PINSON 2000)

- Il a été traditionnellement considéré comme un sous-ensemble disciplinaire de l'urbanisme, l'architecture du paysage, ou l'architecture.
- Au carrefour des trois disciplines suscitées;
- Exige une bonne compréhension d'autres disciplines, comme les sciences économiques urbaines, l'économie politique et la théorie sociale.

L'urbain design concerne, principalement, la conception et la gestion de l'espace public et la manière dont les lieux publics sont vécus et utilisés.

Certains aspects des espaces privés, tels que des façades de bâtiment ou des jardins domestiques, sont également considérés par la théorie de la conception urbaine.

1.2. Principes et éléments phares du design urbain :

Les espaces publics sont fréquemment sujets aux chevauchements des responsabilités de gestion des agences publiques ou des autorités multiples et aux intérêts des propriétaires limitrophes, aussi bien que les conditions de multiples concurrents et acteurs. Elle exige également l'interdisciplinarité avec la représentation équilibrée des champs multiples comprenant la technologie, l'écologie, l'histoire locale, et la planification. L'échelle d'intervention varie selon le contexte et le besoin. Il s'étend de la conception de villes entières, comme avec le plan de l'Enfant pour Washington DC, en contrôlant le sens d'une région comme décrit par Kevin Lynch, à la conception du mobilier urbain.

La conception urbaine peut comprendre également la préparation des directives de conception et des cadres normatifs et réglementaires, ou même la législation pour gérer le développement et la publicité, c'est dans ce sens qu'il peut y avoir des chevauchements avec l'urbanisme.

Les éléments phares d'une conception urbaine sont :

- Structure urbaine - comment un lieu est constitué et comment ses composantes sont inter reliées.
- Typologie, densité et durabilité urbaines - les types et les morphologies spatiaux rapportés à l'intensité d'utilisation, de la consommation des ressources et de la production et de l'entretien des communautés viables
- Accessibilité: Commodité, sécurité et choix en se déplaçant de et à travers les espaces urbains.

- Lisibilité et wayfinding - orientation des personnes pour trouver leur chemin et pour comprendre comment un lieu fonctionne.
- Animation - concevoir des endroits pour stimuler l'activité publique.
- Fonction et ajustement - fabrication des lieux pour favoriser les diverses utilisations prévues.
- Utilisations variées complémentaires - localiser des activités pour permettre l'interaction constructive entre elles.
- Caractère et signification - identifiant et évaluant les différences entre un lieu et un autre.
- Ordre et incident -équilibre entre uniformité et variété dans l'environnement urbain dans le but d'apprécier à la fois la Continuité et le Changement en localisant des personnes dans l'espace/temps.
- Société civile - fabrication des endroits où les gens sont libres pour se rencontrer en tant qu'égaux civiques, un composant important dans la construction du capital social.³

1.3. Un peu d'histoire :

« La conception urbaine » a été employée la première fois comme terme distinctif quand l'Université de Harvard a accueilli une série de conférences de conception urbaine en 1956. Ces conférences ont fourni une plate-forme pour le lancement du programme de "conception urbaine" de Harvard en 1959-60.

Bien que l'usage professionnel contemporain du terme « conception urbaine » date de la moitié du 20^{ème} siècle, la conception urbaine en tant que telle a été pratiquée à travers l'histoire. Les exemples antiques des villes soigneusement planifiées et conçues existent en Asie, en Inde, en Afrique, Europe et en Amériques, et sont particulièrement bien connus dans les cultures chinoises, romaines et grecques classiques.

Les commencements de l'urban design moderne en Europe sont en effet associés à la Renaissance mais, en particulier, à l'âge des lumières. Des villes coloniales espagnoles ont été souvent planifiées, à l'instar des villes planifiées par d'autres cultures impériales. Ces ambitions utopiques, dans la période baroque ; les approches de conception développées dans les jardins formels français, tels que Versailles, étaient prolongées dans le développement urbain.

³ <http://univ-biskra.dz/mazouz/>

La conception urbaine moderne peut être considérée en tant qu'élément de la discipline plus large de l'urbanisme. En effet, l'urbanisme a commencé comme mouvement principalement occupé par des sujets de conception urbaine. Des travaux tels que la théorie générale de l'urbanisation d'Ildefonso Cerda (1867), l'urbanisme de Camillo Sitte (1889) ont été principalement concernés par la conception urbaine.

L'image de la cité de Kevin Lynch de 1961 était également cruciale au mouvement, en particulier quant au concept de la lisibilité, et à la réduction de théorie de la conception urbaine à cinq éléments de base. Il a également popularisé l'utilisation des cartes mentales pour la compréhension de la ville.

D'autres travaux notables incluent "l'architecture de la ville " de Rossi (1966), Learning from Las Vegas de Venturi (1972), Collage City (1978) de Colin Rowe, et "The Next American Metropolis" (1993) de Peter Calthorpe.

Bill Hillier et Julienne Hanson dans "The Social Logic of Space" (1984) ont introduit le concept de la syntaxe spatiale pour prévoir comment les modèles de mouvement dans les villes contribueraient à la vitalité urbaine, au comportement antisocial et au succès économique. La popularité de ces derniers a donné naissance à des termes comme « l'historicisme », la « durabilité », et la « qualité des composants urbains » qui sont devenus des concepts familiers dans le lexique quotidien de l'urbanisme.

1.4. Deux pionniers de la théorie de la conception urbaine :

a. Ildefonso Cerdà (1815-1876) :

« Persévérer dans la construction des villes selon les normes habituelles de l'histoire est une erreur, un alibi pour faire durer l'oppression ». ⁴

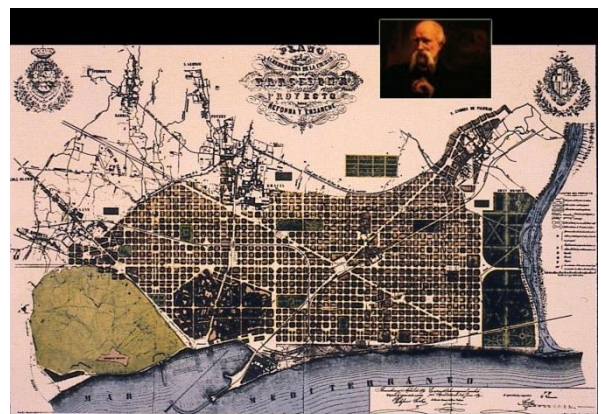


Figure 1: Plan de Barcelone, 1858⁴

La contribution de Cerdà :

- Analyser l'existant pour développer un modèle d'organisation de la ville nouvelle.
- Développer un modèle d'analyse descriptif des composantes urbaines.

⁴ Théorie générale de l'urbanisation. 1867

- Utiliser le cas de Barcelone pour valider son modèle et sa méthode.
- La trame en échiquier permet d'assurer l'équivalence de toutes les situations spatiales et résulte en un système régulier et homogène : elle vise l'égalité sociale.
- Précurseur de l'urbanisme fonctionnaliste

b. Camillo Sitte (1843-1903) :

« Le point de vue qui prévaudra ici ne sera donc ni celui de l'historien, ni celui de la critique. Nous voulons analyser une série de villes anciennes et modernes du pur point de vue de la technique artistique, afin de mettre en évidence les principes de composition qui engendraient jadis l'harmonie et les effets les plus heureux, et ne produisent aujourd'hui qu'incohérence et monotonie »⁵

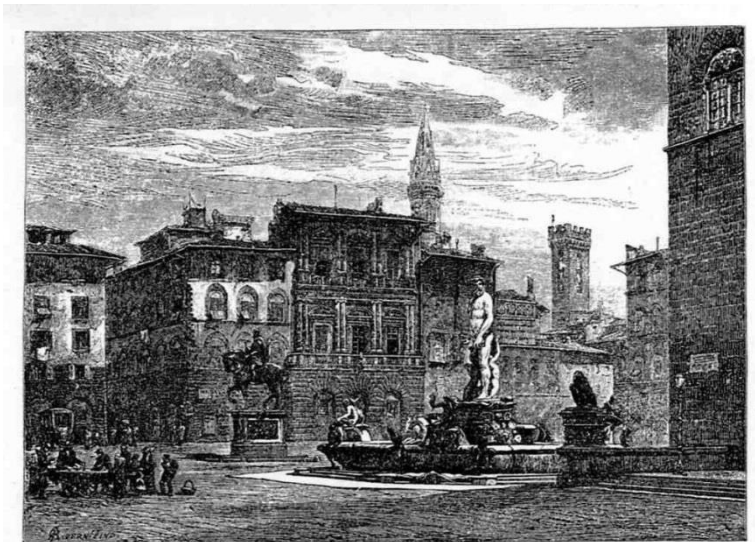


Fig. 5. FLORENCE : La Signoria.

Figure 2: Florence la Signoria⁶

La contribution de Sitte :

- L'aménagement spatial révèle plus la structure urbaine que son sens.
- Approche plus syntaxique (structurale) que sémantique (culturelle).
- La grande ville segmente l'espace tridimensionnel de la ville, qu'il faut aborder lieu par lieu. La place est le révélateur des qualités de l'espace urbain
- L'espace urbain est le négatif de la ville (Cerdà = espace positif). C'est dans le résidu du fond qu'il découpe la forme.
- Cette forme est conçue comme un milieu livré à l'exploration de l'archéologue (analyse), puis à l'activité de l'architecte-urbaniste. (projet)
- Originalité de la démarche de Sitte :
 - Historisme : Sitte reconnaît la spécificité des structures spatiales (Antiquité, du Moyen-âge, Renaissance et Baroque) révélatrices d'une organisation sociale et

⁵ (SITTE 1889)

⁶ Site web AIVP : <http://www.aivp.org/>

culturelle. Mais, la disposition particulière de chaque place ne s'explique que par son développement progressif dans le temps

- Empirisme : place accordée à l'expérience sensible.

1.5. La différence entre le design urbain et l'urbanisme :

Tandis que les deux champs sont étroitement liés, « la conception urbaine » diffère « de l'urbanisme » de par sa concentration sur **l'amélioration de l'environnement construit** ; ce dernier tend, dans la pratique, à se concentrer sur la gestion du "développement privé" par des méthodes et des programmes de planification établis.

2. Rétrospectif de la législation en matière d'urbanisme en Algérie :

La réglementation en matière d'urbanisme est intimement liée au régime économique du pays. Le premier texte qui a introduit les lois de l'urbanisme en Algérie est le décret du 05 Janvier 1922, pris en application de la « Conudet » du 19 mars 1919, adaptée en Algérie. La loi n°55-900 du 7 Juillet 1955 introduit, l'ensemble des textes relatifs à l'urbanisme dans le territoire algérien et crée ainsi la section du Comité d'Urbanisme.⁷

2.1. Procédures d'aménagement et d'urbanisme post-indépendance :

2.1.1. La période 1962-1973 :

C'est une période caractérisée par la faiblesse des programmes de construction et par la reconduction de la législation antérieure.⁸

2.1.2. La période 1974-1990 :

L'abrogation du dispositif antérieur en 1973 intitulé, à partir de 1975, le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD), la Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle (ZHUN) et la Zone Industrielle (ZI).

⁷ (SAADA 19 et 20 Juin 2011)

⁸ (SAADA 19 et 20 Juin 2011)

a) Le PUD :

Le plan d'urbanisme directeur assure à l'échelle urbaine, la cohérence des affectations de sols et des actions d'urbanisation.

L'urgence en matière de mobilisation du foncier pour les programmes publics de constructions s'est souvent traduite par le seul souci de délimitation de périmètre urbanisable (398PUD) souvent provisoires (1079PUP). La gestion du foncier urbanisable selon des règles et des prix administrés a généré des déviations.

b) La ZHUN :

Elle visait la rationalité en matière de remembrement, d'occupation et d'aménagement des sols en relation avec les besoins urbains en application du plan d'urbanisme directeur (257 ZHUN). En résultat, un cadre bâti standardisé, sous équipé et peu aménagé.

c. La ZI :

Au titre de cette procédure, il a été créé les 73 seules zones industrielles couvrant 15600 ha dans un contexte marqué par l'absence d'une politique d'aménagement du territoire.

d. Les interventions sur le tissu existant :

Les 122 études élaborées n'ont pas connu de mise en œuvre en raison de l'absence de mécanismes appropriés.

2.1.3. La période 1990 à ce jour :

Une rupture est opérée par la promulgation d'un dispositif législatif instituant un nouveau régime foncier. Il s'agit notamment de la garantie de la propriété et la suppression des réserves foncières communales. Dans ce contexte, la loi n°90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme a mis en place de nouvelles règles de production et de gestion du sol urbanisable.⁹

a. Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) :

Instrument de planification spatiale et de gestion urbaine, à l'échelle communal, il détermine, la destination générale des sols, l'extension urbaine, la localisation des services, des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et

⁹ (SAADA 19 et 20 Juin 2011)

infrastructures. Il fixe les zones d'intervention sur les tissus urbains existants ainsi que les zones à protéger. A ce titre, les 1451 communes du pays disposent d'un PDAU.¹⁰

b. Le Plan d'Occupation des Sols (POS) :

Plan d'urbanisme de détail, il définit les droits d'usage du sol et de construction de la parcelle, la forme urbaine, la nature et l'importance des équipements et les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions. Il est complété par des études de constructibilité des sols et leur viabilité.

Suite au séisme du 21 mai 2003 qui a affecté la région d'Alger et Boumerdès, il a été introduit par la loi n°04-05 du 14 août 2004 les notions en matière :

- Intervention conjointe de l'architecte et de l'ingénieur agréés dans l'élaboration du permis de construire.
- La délimitation des zones sujettes aux risques naturelles et technologiques.
- La démolition et la mise en conformité des constructions sans permis de construire ou non conformes au celui-ci.

Ces deux instruments obéissent à une procédure de concertation des collectivités locales, des services de l'état, de l'association professionnelle ainsi que de la société civile.

c. Les actes de l'urbanisme :

Concernant les actes de l'urbanisme au nombre de six, leur champ de cohérence est élargi à l'ensemble du territoire national :

- Permis de lotir.
- Permis de construire.
- Permis de démolir.
- Certificat de l'urbanisme.
- Certificat de morcellement.
- Certificat de conformité.

La loi n°08-15 du 20 juillet 2008 fixant les règles de mise en conformité des constructions et leurs achevements a mis en place un dispositif exceptionnel pour traiter les carences dans le domaine de l'urbanisme au cours de décennies écoulées.

¹⁰ (SAADA 19 et 20 Juin 2011)

3. La ville et l'urbanisation :

La ville est née bien avant l'urbanisme. Du fait que l'homme avait besoin d'habiter la terre. Les premières civilisations mondiales ont laissé des établissements humains témoins d'un développement intellectuel et technique de l'homme.

Le sens de la ville a toujours été antonyme à celui de la campagne, d'après les propos de K. Marx : dans les sociétés préindustrielles, la séparation de la ville de la campagne est l'expression de la division du travail. La ville est le lieu du travail intellectuel (administration, religion, commerce, politique). Mais elle est aussi concentration, alors que la campagne est le creuset du travail manuel de l'isolement et de l'éparpillement. Avec la société industrielle, la domination de la ville sur la campagne s'est apaisée.

La ville se caractérise par une concentration des activités économiques, une densité de population, impliquant une morphologie compacte. Cette triptyque d'indicateurs : concentration, densité et compacité est source d'avantages qu'offre la ville : proximité, simultanéité et immédiateté.¹¹

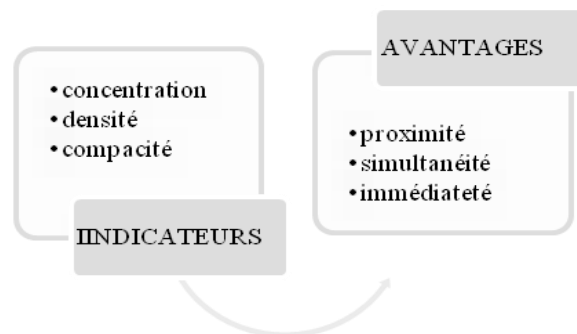


Figure 3 : la métropolisation indicateurs et avantages¹²

Cette concentration de population et de main d'œuvre attirent les entreprises qui, à leurs tours boostent la croissance et diversifient les activités économiques. Cette croissance génère un flux migratoire d'origine culturelle très différent. Cette diversité sociale et culturelle s'ajoute à la diversité économique. Cette triple diversité est un autre avantage dans la dynamique des villes.

¹¹ (CUNHA et Du-Thai-Thi Ngoc 2000)

¹² I BOUKHATEM, I BOUSSEDI

La dimension de la ville, sa densité, et sa diversité impliquent un style de vie commun aux habitants de la ville, c'est « l'urbanité ». D'après H.Gans [1966], les classes sociales, les classes d'âges, les origines ethniques ne s'effacent pas mais chacune contribue à définir d'autres types d'urbanité. La ville ne se définit pas par une seule urbanité mais c'est une multitude d'urbanité hétérogènes donc c'est cette diversité qui fait la ville.

4. La naissance de la métropole:

Toute agglomération qui avoisine ou dépasse 1 million d'habitants est une métropole. Elle se constitue par contiguïté entre les agglomérations urbaine et aussi par la connexion avec les agglomérations proches. Pour celles qui dépassent les dix millions sont alors des mégalo-poles.

L'étalement urbain :

C'est le phénomène le plus important dans la génération des métropoles. La forte croissance urbaine ne peut plus être contenue dans une seule commune. Les communes qui accueillent la surpopulation de la ville ne se laissent annexer par cette dernière. Ces deux phénomènes expliquent la naissance des agglomérations urbaines et annonce la naissance de la métropolisation.

L'automobile, le transport public et le téléphone sont des techniques, de transport et de communication développés à partir des années cinquante, qui ont permis à l'étalement urbain de s'affirmer.¹³

La suburbanisation :

Avec la croissance urbaine et le déséquilibre économique s'est installée la construction à la va vite et de bon marché. Ainsi, les villes ne pouvaient plus empiler la population et les activités. La classe socioprofessionnelle populaire a été la première à quitter la ville. Cette suburbanisation ou les grands ensembles servaient à dégorger la ville a permis une rénovation de la ville par les classes supérieures.

La périurbanisation : les problèmes de la ville ne sont pas pourtant résorbés : congestion, pollution, insécurité. Un deuxième mouvement se déclenche : cette fois c'est

¹³ (CUNHA et Du-Thai-Thi Ngoc 2000)

celui des classes supérieures, à la périphérie des zones suburbaines, où des lotissements de maisons individuelles voient le jour.¹⁴

La rurbanisation :

Simultanément à la suburbanisation et la périurbanisation, les campagnes plus lointaines commencent à s'urbaniser. Des résidences et des équipements de toute sorte viennent s'implanter. Les habitants ont changé de mode de vie. Ils sont devenus citadins, alors que les espaces restent ruraux d'où vient le terme de « rurbanisation ».

En bref, ces métamorphoses engendrent l'apparition des agglomérations urbaines d'une part et la rurbanisation du reste du territoire d'autre part.

La métropolitité :

Les villes ont laissé les vestiges des centres d'antan dans les agglomérations urbaines. Ces agglomérations urbaines, étendues sur plusieurs communes suburbaines ou périurbaines voisines, expriment, à leurs tours, leurs autonomies. Elles sont connectées par un flux de population et de marchandise grâce au transport et à la télécommunication. Par ailleurs une culture commune s'est développée qui n'est ni de l'urbanité ni de la ruralité c'est de la « métropolitité ».

Aire métropolitaine et zones rurbanes : les dynamiques citées en dessus impliquent une bipartition des territoires : les aires métropolitaines et les zones rurbanes. Cette bipartition remplace celle de la ville - campagne dans le régime ville / urbanisation.¹⁵

La centralité :

Un équipement peut avoir une centralité locale, régionale, nationale, continentale vue même mondiale. La ville était une concentration de ces équipements. Avec l'étalement urbain, ces équipements se sont répartis sur le territoire de l'agglomération urbaine. La métropole ne se distingue pas de l'agglomération urbaine uniquement par sa taille, mais également par ses équipements à centralité continentale ou mondiale. Suite à cette centralité, les métropoles constituent un réseau mondial ; c'est le centre du monde. Cette armature est faite grâce aux infrastructures de transport et de télécommunication qui génèrent les flux financiers et démographiques.

¹⁴ (CUNHA et Du-Thai-Thi Ngoc 2000)

¹⁵ (CUNHA et Du-Thai-Thi Ngoc 2000)

Chaque métropole, selon sa position dans cette armature est plus au moins un point de passage obligée de différents flux. C'est à elle de capter ces flux et en profiter.

En dépit du processus général de la métropolisation, chaque métropole est unique. Elle se diffère par son caractère économique, morphologique ou socioculturel d'où la diversité extrême des métropoles.¹⁶

5. Le concept du développement durable :

« À force de sacrifier l'essentiel pour l'urgence, on finit par oublier l'urgence de l'essentiel. »¹⁷

Avec la révolution thermo-industrielle, l'humanité est entrée dans une ère d'abondance énergétique. L'exploitation intensive des ressources fossiles (pétrole, gaz, charbon), depuis les années 1950, a engendré un changement global : un dérèglement climatique et écologique, une crise économique, et un déséquilibre social. Nous constatons, en effet, qu'en Europe, 40% environ de l'énergie primaire est utilisée pour la construction et le fonctionnement des bâtiments, et que le reste de la dépense d'énergie fossile est à imputer aux décisions prises en matière d'urbanisme.¹⁸

5.1. Définition du concept du développement durable :

« Un développement durable répond aux besoins du présent, sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs »¹⁹

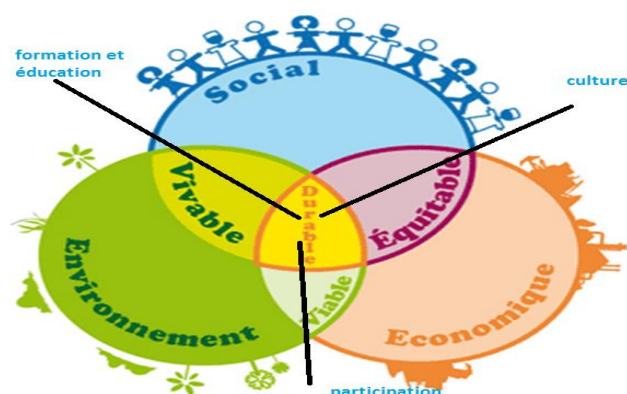


Figure 4: schématisation du concept du développement durable¹⁸

¹⁶ (CUNHA et Du-Thai-Thi Ngoc 2000)

¹⁷ Edgar Morin, la méthode 6, Ed du seuil, Paris 2004, page 51

¹⁸ Extrait d'un entretien avec Francesca Sartogo

¹⁹ Harlem Gro Brundtland, rapport de la commission mondiale sur l'environnement et le développement 1987

5.2. La naissance du concept :

La réflexion, sur la relation entre activités humaines et écosystèmes, n'est pas récente : elle était déjà présente dans les philosophies grecques et romaines. Mais ce n'est que dans la deuxième partie du XXe siècle qu'elle trouve un début de réponse systématique, pour finalement se traduire au travers du concept de développement durable, progressivement construit au cours des trois dernières décennies du siècle.

En 1933, La charte d'Athènes a été mise en place dans le cadre des Congrès Internationaux des Architectes Modernes (CIAM). Puis la nouvelle charte d'Athènes 1998 élaboré par CEU a été révisée en 2003.

Dès 1951, l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) publie le premier Rapport sur l'Etat de l'Environnement dans le Monde (rapport précurseur dans sa recherche de réconciliation entre économie et écologie).

Le Club de Rome dénonça, en 1970(Halte à la croissance), le danger que représente une croissance économique et démographique exponentielle du point de vue de l'épuisement des ressources (énergie, eau, sols), de la pollution et de la surexploitation des systèmes naturels. A l'époque, la croissance zéro, le développement économique et la protection de l'environnement sont présentés comme antinomiques.

A la veille de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement humain de Stockholm (1972), le réexamen des liens entre environnement et développement, animé par Maurice Strong, son organisateur, permet d'introduire un modèle de développement économique compatible avec l'équité sociale et la prudence écologique, qui serait basé sur la satisfaction des besoins plutôt que sur une augmentation incontrôlée de l'offre. Le concept d'écodéveloppement est né, repris par le Français Ignacy Sachs, qui y voit le moyen de réconcilier le développement humain et l'environnement, indissociables l'une de l'autre, et qui affirme la nécessité de remettre en cause les modes de développement du Nord et du Sud, générateurs de pauvreté et de dégradations environnementales. La Conférence de Stockholm sur l'environnement humain s'ouvre donc modestement aux questions du développement : elle aboutit à la création du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), complément du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

En 1987, la publication du rapport « Notre Avenir à tous » de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement (Commission dite Brundtland, du nom de Mme Gro Harlem Brundtland qui l'a présidée) consacre le terme de "Sustainable Development", proposé par l'UICN en 1980 dans son rapport sur la Stratégie Mondiale de la Conservation, et successivement traduit en français par 'développement soutenable' puis 'développement durable' ou 'développement viable'. Le développement durable sera consacré par 182 Etats lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED, ou sommet de la planète Terre) en 1992 à Rio de Janeiro.

5.3. Le développement durable et l'urbanisme :

Le développement durable est devenu l'enjeu principal des politiques urbaines. Afin de faire face à la crise écologique, une nouvelle culture urbaine se manifeste par l'élaboration des nouvelles chartes d'urbanisme qui dégagent de nouveaux principes d'un urbanisme durable. Pour mieux expliquer ce passage, nous développerons une analyse comparative entre la charte d'Athènes 1933 « fixant les premières lois de l'urbanisme fonctionnaliste » et la nouvelle charte d'Athènes 2003 « à la recherche des principes d'un urbanisme durable ».

		Charte d'Athènes 1933	Nouvelle charte d'Athènes 2003
Dimension cognitive	Objectifs	- développer les villes selon une approche technique et scientifique	- développer des villes cohérentes dans un souci de développement durable
	Problème	- les villes ne répondent plus aux besoins de la population - les villes présentent une image de chaos	- la charte d'Athènes de 1933 a conduit à des lacunes majeures dans les types de structure et de schémas d'urbanisme.
Dimension normative	Fonctions urbaines	zonage des fonctions 4 fonctions urbaines	mixité des fonctions urbaines
	Spécificités locales	- Rupture avec le passé - interdépendance par rapport au site	- respect des spécificités locales (identité sociale, culturelle, urbanistique, environnementale)
	Conception architecturale et urbaine	plans et modèles types	- composition urbaine basée sur l'esprit du lieu, la culture locale
	Densité urbaine	Eclatement de la ville et la dédensification de l'espace	- prône une gestion attentive de la consommation d'espaces
	Circulation	- la voiture comme moyen de transport principal	- circulation douce : diminuer la place de la voiture en développant des modes de déplacement doux
	Espaces verts, espaces publics	- pas d'espaces publics mais des espaces verts selon une approche quantitative	considère les espaces publics, verts et naturels comme éléments essentiels pour l'équilibre des villes
	Aspect social	réduit les gens à des besoins calculés techniquement	insiste sur la mixité sociale pour une ville Cohérente et assurer la flexibilité favoriser par la dynamique sociale,
	Enjeu environnemental	- l'hygiène (air, soleil)	le développement durable comme enjeu principal de l'urbanisme
	Sécurité, sûreté urbaine	assainir la ville en démolissant les îlots insalubres	l'urbanisme au service de la sécurité et de la qualité de vie
Dimension instrumentale	Les professionnels de l'urbanisme	- l'architecte est le seul spécialiste de la ville	- consacre une partie ³⁴ taillée sur le rôle pluridisciplinaire de l'urbaniste

	Rôle des habitants	- aucun rôle , les habitants sont réduits à des besoins types	- prône la participation des citoyens le plus en amont possible
	Rôle du dessin	- le dessin, le plan fait la ville et résume la conception	le dessin des formes urbaines au service des enjeux urbains
	Échelle	- la région qui intègre la ville	la ville comme échelle cohérente qui prend son sens dans le cadre d'un réseau

Tableau 1 : urbanisme durable et chartes d'Athènes²⁰

6. La qualité urbaine :

À l'identique de la définition de la qualité architecturale, la qualité urbaine peut se définir comme une forte proportion de prise en compte de différentes variables formelles, fonctionnelles et esthétiques qui sont de tous domaines : sociologie, géographie, économie, architecture et même technique. Elle s'inscrit sous l'angle de la qualité du cadre de vie.

Une des priorités-principes qui provoqueraient la qualité urbaine c'est : L'ESPACE PUBLIQUE.

L'espace public, fait partie de la définition même de la ville. Camillo Sitte définit bien le forum comme l'atrium de la ville, cela montre bien que le cœur de la ville est dans ses "vides".

- Petit essai de définition:

Selon Jean-Philippe DIND, la qualité urbaine est la capacité objective et subjective des environnements urbains de répondre aux demandes variées des différents usagers. Pour aboutir à la bonne qualité urbaine d'un espace public, il faudra que cet espace accomplisse son rôle et soit à la hauteur sur tout les point de vues: -fonction -Agencement -contexte et régulation.

- fonction : L'espace public est appelé à répondre non seulement aux fonctions techniques mais aussi à une multitude d'interactions sociales, du plus exposé au

²⁰ J-SALAMON, « enjeux de l'urbanisme durable » les chartes d'Athènes, mémoire de fin d'étude architecture et urbanisme HQE, 2009

plus intime. il faut prendre conscience que ce qui est opportunité pour un usager peut être nuisance pour un autre, ou risque pour un troisième.

- Contexte: Les dimensions de l'agrément sont à lire sous l'angle technique, social et formel. Chose qui va donner naissance aux notions suivantes: configuration technique Lyon (rue de la République). Alger place Kennedy. Elle prend en charge tout ce qui concerne le mobilier et l'aménagement des espaces.



Figure 5:rue de la république Lyon France²¹

- Configuration sociale: Hide Park place Reial • Il s'agit de concevoir la qualité sous l'angle des configurations relationnelles les plus souhaitable et d'encourager les interactions de groupes.
- Configuration sensible : les motifs naturels ou artificiels doivent être pensés pour faciliter les usages du point de vue des conditions visuelles, sonores, olfactives, tactiles.
- Régulation:
 - La régulation fonctionnelle limite les fonctions des espaces selon leurs classifications (un parc public, une route principale... etc.).
 - La régulation sociale définie par le statut juridique de l'espace, qui est public ou privé.
 - La régulation spatiale: Celle-ci est à mettre directement en lien avec les deux précédentes, qu'elle appuie ou contredit.

²¹Site web : http://www.circololuigirum.genova.it/Le_port_Reconstruction.htm

- Agencement: La qualité urbaine est aussi liée à la diversité et à la cohérence des lieux au sein d'ensembles tels que les rues, les quartiers ou la ville.

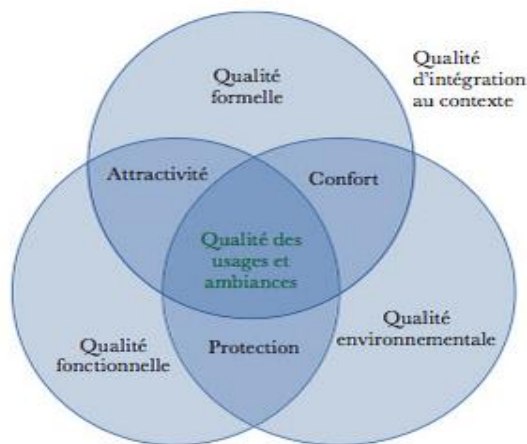


Figure 6 les dimensions de la qualité urbaine²²

Une intégration urbaine de qualité rend possible l'expression de la spécificité du lieu tout en respectant la continuité et en générant des complémentarités avec le contexte.

Rendre les espaces urbains plus lisibles et plus perméables, accessibles pour tous, comme un bien commun. Se mettent ainsi en place le lien entre les formes, les fonctions et les usages, mais aussi un urbanisme à échelle humaine, hospitalier, sensible à la qualité des espaces publics.

7. La recomposition ville-port ; une opportunité de relance métropolitaine :

7.1. L'évolution des relations ville-port :

Une majorité des installations humaines sont apparues sur des sites portuaires depuis l'antiquité. C'est avec la Révolution Industrielle que la césure morphologique et fonctionnelle a vu le jour. En forçant le port à sortir de son site urbain devenu trop exigu. Pourvoyeur d'emploi majeur, porte d'entrée sur le monde, le port commercial est aussi militaire. Le port reste indispensable à la ville.²³

La révolution de la conteneurisation, dans les années 1950, oblige le port à chercher de vastes emprises. Le port s'installe en espace périurbain voire en dehors de la

²² (Da Cunha, et Guinand 25/04/2014)

²³ (Jugie, L'approche urbaine de la gouvernance ville-port s.d.)

ville. Cela génère de vastes friches portuaires en cœur urbain (Hoyle, 1989; Norcliffe, et al, 1996).

La conteneurisation des marchandises entraîne une hausse du trafic de transit. Le port commence à se détacher de la ville, car les fonctions de bassin de main d'œuvre et de marché sont graduellement remises en question (Merk, 2013; Hesse, 2008). La rupture morphologique s'accompagne donc d'une rupture fonctionnelle.

Les années 1980 et 1990 connaissent d'importants bouleversements macro-économiques qui accentuent ce processus. Le port se déterritorialise. Les enjeux de gouvernance du port semblent étrangers à ceux de sa ville qui poursuit sa propre logique de métropolisation.

L'étroite interdépendance socio-économique entre la ville et son port sur un temps long a permis la création d'une identité portuaire souvent forte, et un consensus social à la hauteur des enjeux communs. Mais la rupture des liens et l'apparition de la question environnementale provoquent à présent une hausse des conflits entre la ville et le port dans les années 2000 (Wiegmans et Louw, 2011).

7.2. Répercussions de la rupture ville - port :

Les nouveaux besoins du port ont généré l'apparition d'une interface entre la ville et le port. Cette partie prend l'emprise sur un espace support des infrastructures de transport terrestre utilisés par les deux systèmes la ville et le port. Cette interface est la matérialisation spatiale du clivage ville port.²⁴

La juxtaposition du port à la ville se présente comme une servitude pour le port et limite toute extension, ce qui emprisonne le port dans sa morphologie vue qu'il nécessite jour après jour de nouveaux espaces techniques.

Les nouvelles utilisations du port étouffent la ville et ses réseaux routiers. Les moyens de transports et les marchandises transportées, exposent la ville à de sérieux problèmes de pollutions aériennes et marines qui dégradent son environnement naturel.

La notion de centralité du port dépasse la ville en adoptant une échelle régionale, voire nationale et/ou internationale. Face à ce déséquilibre, la ville adopte de nouveaux centres à caractère indépendant.

²⁴ (AOUISSI 2013)

La nouvelle nature du port a privé la ville de la mer. La perte du contact de la ville avec son front d'eau la dévalorise sur le plan urbanistique, social et culturel. D'où la crise identitaire des villes qui ne trouvent pas leur vraie vocation mis à part une appellation héritée au fil du temps de « ville portuaire ».²⁵

7.3. La reconversion portuaire comme opportunité de métropolisation:

Comblée d'atouts et d'avantages, les mouvements de reconversion portuaire ne vont pas tarder à être adaptées par plusieurs villes dans le monde sous le titre de l'opération - waterfront-. La reconquête ville-port exprime une recomposition spatio-fonctionnelle pour le système ville-port, ce qui permet d'offrir plusieurs opportunités :

- Le recyclage du foncier à travers une récupération des friches industrielles.
- Ouvrir la ville sur le monde : la métropolisaion
- Redéfinir la façade maritime de la ville.

L'opportunité de métropolisation :

L'eau est devenue un élément essentiel du décor urbain. La reconversion portuaire ne se limite pas à des opérations de réaménagements mais à de l'espace portuaire. Elle apporte aussi une nouvelle dynamique socio-économique qui pivote autour de quatres axes : l'environnement et les loisirs, la recherche et la technologie les fonctions tertiaires et la culture²⁶.

Cette reconversion des fronts d'eau a permis de nouvelles vitrines maritimes modernes qui embellissent le paysage urbain. Les nouvelles fonctions adaptées à la mondialisation permettent au port de rester un moteur de métropolisation de ville apportant d'importants flux économiques, fonctionnels, touristiques et scientifiques.

8. Conclusion :

Avec la révolution industrielle, les agglomérations urbaines ont connu un développement foudroyant, voire incontrôlable. Un réseau mondial des métropoles s'est développé. C'est le centre du monde où tous les flux économiques, commerciaux, touristiques et de marchandises y passent. Chaque métropole de part sa position, ses caractéristiques est un point de passage obligé de ces flux. C'est à elles d'en tirer profit de cette dynamique.

²⁵ (AOUISSI 2013)

²⁶ BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997

Les métropoles sont devenues les centres du progrès économique, du développement scientifique mais aussi des phénomènes sociaux et de la crise environnementale. La vie dans les métropoles est devenue stressante, voire insupportable.

Assurer un cadre de vie propice aux métropolitains ne peut s'assurer que par un équilibre entre le social, l'environnemental et la rentabilité économique. D'où le développement durable est la clé de la qualité urbaine dans les métropoles. « Le cœur de la ville est dans ses vides »²⁷, agir sur l'espace public le plus partagé par la population peut donner un nouveau souffle à la métropole étouffée.

Les premiers établissements humains se sont développés autour des ports. Un point d'échange avec le monde extérieur, un fond économique indispensable, une vitrine extérieure du pays, le port demeure un espace central fondateur d'une ville.

Avec l'évolution de l'économie industrielle vers l'ère de l'information, les ports sont très rapidement dépassés. Ils sont en rupture avec leurs villes, ils empêchent leurs développements. Par conséquent, un port est un espace central à reconquérir afin de créer une opportunité de relance métropolitaine.

²⁷ Camilio SITTE

Chapitre II : lecture et analyse urbaine

Introduction.

Le présent chapitre propose une lecture hiérarchique de la ville d'Alger dans ses dimensions (méditerranéennes, nationales et régionales). Passant par une lecture des différents outils d'aménagement du territoire, citons entre autres, le SNAT, le SRAT, le SDAT et le PDAU. Cette lecture générale nous a orientés vers le choix d'une zone d'étude sur laquelle nous avons concentré notre analyse et intervention.

1. Approche territoriale :

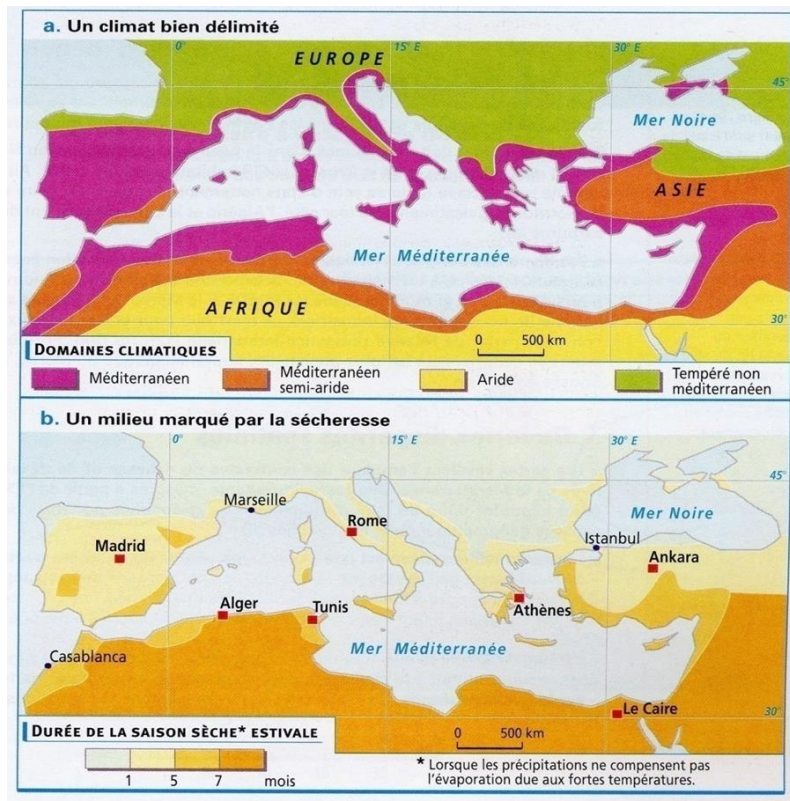
Dans cette étape, nous allons tenter de donner une vision globale de la ville dans son territoire à travers une lecture hiérarchique des outils de planification et d'aménagement du territoire national, pour cerner les enjeux, les contraintes et les problématiques générales, afin d'inscrire notre intervention dans la stratégie nationale de l'aménagement du territoire.

1.1. Un survol sur le bassin méditerranéen :

L'étude du bassin méditerranéen trouve naturellement sa place dans notre démarche, vue la diversité historico-culturelle, les opportunités de développement économique, la proximité de l'union européenne, la dynamique des différents flux qui l'anime et le potentiel touristique qu'il présente. Par conséquent, l'Algérie doit en tirer profit et se remettre aux diapasons des villes du Nord.

1.1.1. L'interface méditerranéenne.

Le climat et le relief sont des facteurs d'unité et d'identité pour le bassin méditerranéen. Alors que l'économie affirme un écart très important entre les deux rives NORD/SUD, le bassin reste animé par d'importants flux de population, de marchandise et de finance. Nous pouvons, ainsi, affirmer que c'est un espace de contact et de fracture car il met en relation et il sépare tout à la fois. C'est donc une interface.



1. Figure 7: carte du climat et du relief du bassin méditerranéen²⁸

Le bassin méditerranéen est un ensemble dynamisé par des flux de main d'œuvre importants, des flux de marchandises déséquilibrés mais aussi un espace touristique majeur.²⁹ Cet ensemble se compose de différents espaces, dont chacun a ses caractéristiques, ces atouts et ses contraintes:

- Des espaces développés et intégrés: Barcelone, Marseille, Gênes et Rome.
- Des espaces du mal-développement: le grand Maghreb
- Les espaces en marge du développement: Les arrières pays de la rive Sud.

1.1.2. Le tourisme comme potentiel économique au Maghreb:

Avec 8 100 km de côtes dont les 2/3 sur la Méditerranée, un taux d'ensoleillement important, y compris en basse saison, et une proximité géographique de l'Europe qui constitue un marché à fort pouvoir d'achat important, les pays du Maghreb disposent d'un potentiel important. En 2010, le Maghreb a accueilli 18 millions de touristes :³⁰

²⁸ (Lemaire s.d.)

²⁹ (Delmas 2012)

³⁰ (DURRIEU Josette et CAMBON Christian 2013)

- 9 millions au Maroc,
- 7 millions en Tunisie,
- 2 millions en Algérie
- 40 000 en Libye,

Ce potentiel n'a pas pour autant atteint l'apogée de son développement. L'Organisation mondiale du tourisme estime que le nombre de touristes pourraient atteindre 31 millions en 2020 et 46 en 2030, la part de marché de l'Afrique du Nord dans le tourisme mondial passant de 2 à 2,5%. Chacun des pays s'est lancé dans des plans de développement pour conquérir ces nouveaux marchés.

a. Au Maroc, le secteur du tourisme est déjà très développé

Le secteur du tourisme a enregistré une forte croissance et se situe à la première place dans le Maghreb. Malgré cette croissance rapide, le Maroc continue à faire du tourisme l'un des moteurs de son développement économique, social et culturel.

Vision stratégique 2020	
•	La création de 200 000 lits touristiques supplémentaires afin d'attirer annuellement 20 millions de touristes.
•	diversifier son offre (enrichissement de l'offre culturelle par la création de festivals, création d'une offre « nature », sauvegarde du patrimoine, nouvelles destinations...) afin d'afficher un modèle de durabilité.
•	La libéralisation du transport aérien du Maroc.

Tableau 2. Résumé de la vision stratégique du secteur touristique au Maroc à l'horizon 2020³¹

³¹ Résumé réalisé par les étudiantes

b. En Tunisie, le tourisme, pilier de l'économie nationale

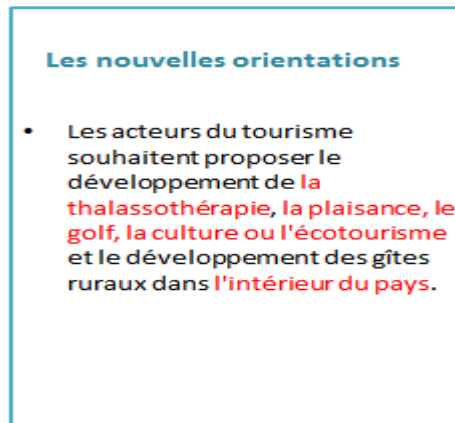


Figure 8: les nouvelles orientations du secteur touristique en Tunisie

Très concentré sur le tourisme balnéaire avec des séjours proposés à des coûts relativement faibles, commercialisés par les tour-opérateurs internationaux, le tourisme tunisien dispose d'un potentiel important en diversifiant son offre et en améliorant la qualité des prestations pour conquérir un nouveau profil de touristes au pouvoir d'achat plus élevé.

1.2. Analyse du territoire nationale à l'optique des instruments de l'aménagement du territoire:

1.2.1. Le SNAT 2025:

a. Définition et objectifs:

C'est un acte par lequel l'état affiche son projet territorial. Cet instrument n'a pas de réponses pour les questions locales ; il ne retient que les éléments d'ampleur ou d'intérêt national d'où son rôle fédérateur des politiques publiques. Il respecte les compétences de chaque secteur.

- -Montrer comment l'État compte assurer, dans un cadre de développement durable.
- -L'équité du territoire
- -L'attractivité du territoire
- -L'équilibre du territoire dans toutes ses composantes y compris la défense et la sécurité nationales.

b. Les quatres scénarios pour l'Algérie de demain:

Les lignes directrices suivantes permettent de sortir avec quatre scénarios:

- Vers un territoire durable
- Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial
- Créer les conditions de l'attractivité et de la compétitivité des territoires
- Réaliser l'équité territoriale

Scenario 1 : l'équilibre volontariste :



Figure 9: scénario1 l'équilibre volontariste³²

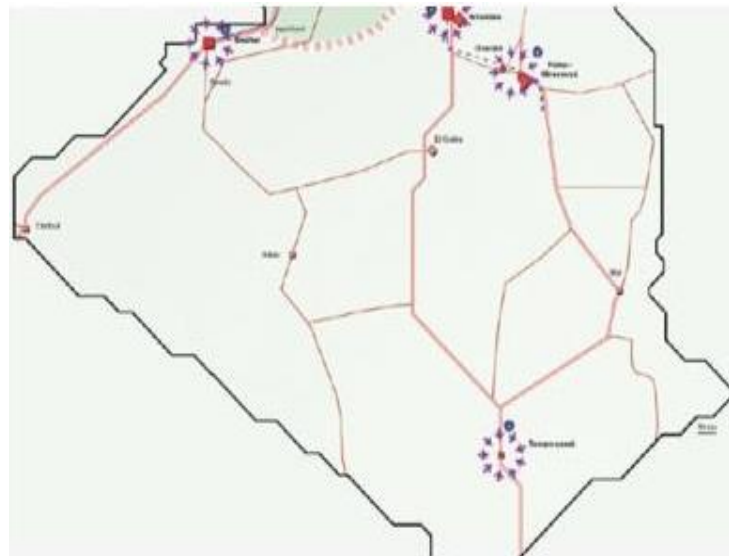


Figure 10: scénario 1 l'équilibre volontariste partie sud du pays³³

³² SNAT 2025

³³ SNAT 2025

Scenario 2 : la dynamique de l'équilibre

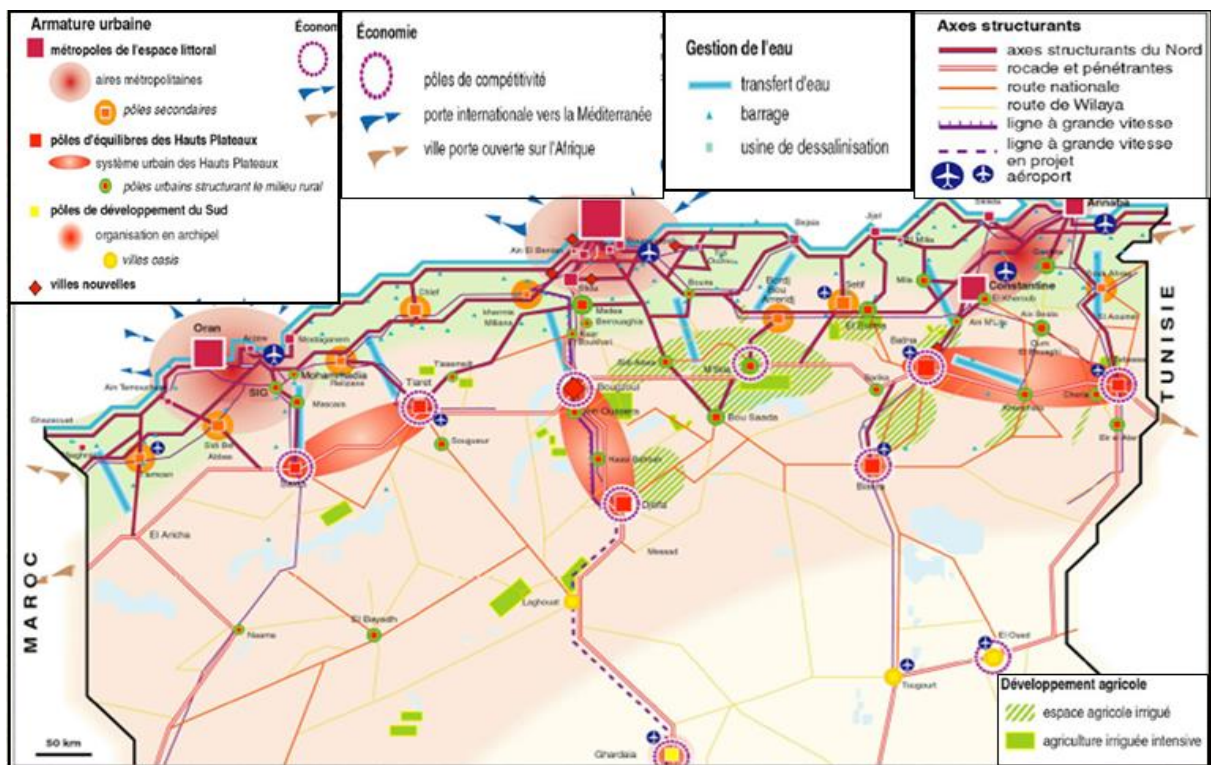


Figure 11. la dynamique de l'équilibre³⁴

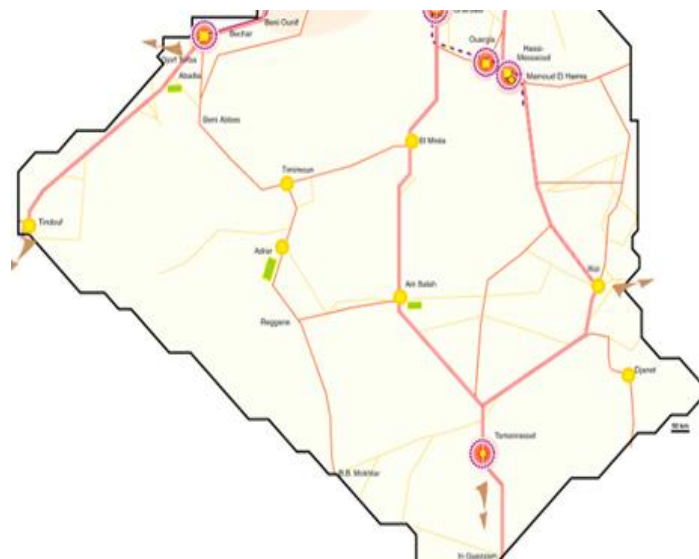


Figure 12: la dynamique de l'équilibre partie sud³⁵

³⁴ SNAT 2025

³⁵ SNAT 2025

Scénario 3 : le territoire compétitif

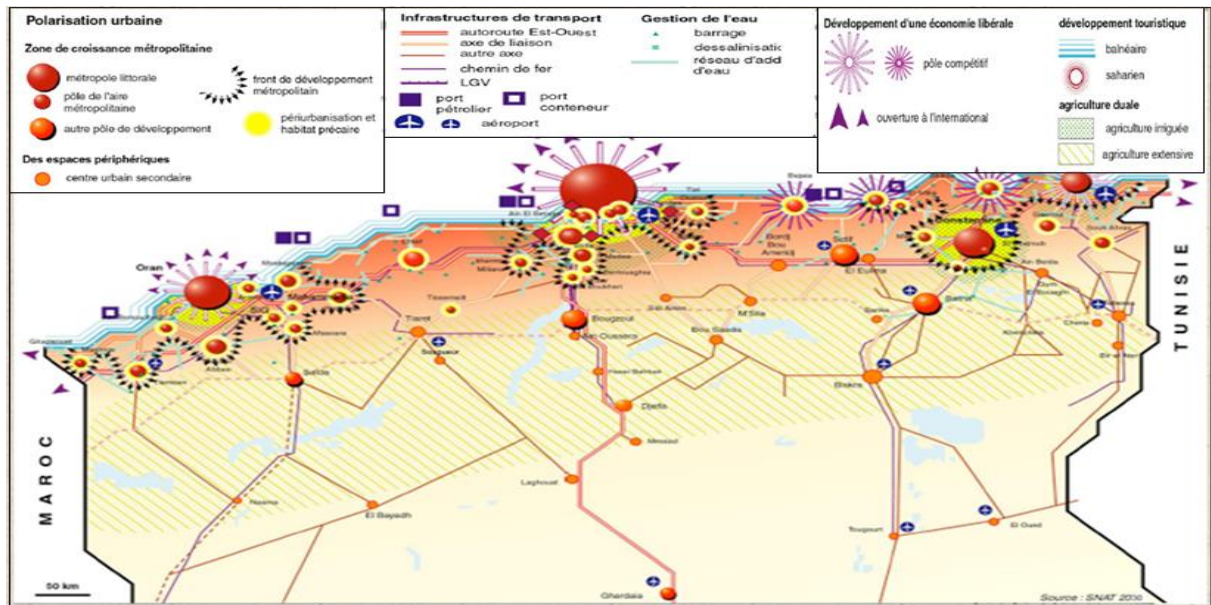


Figure 13: le territoire compétitif³⁶

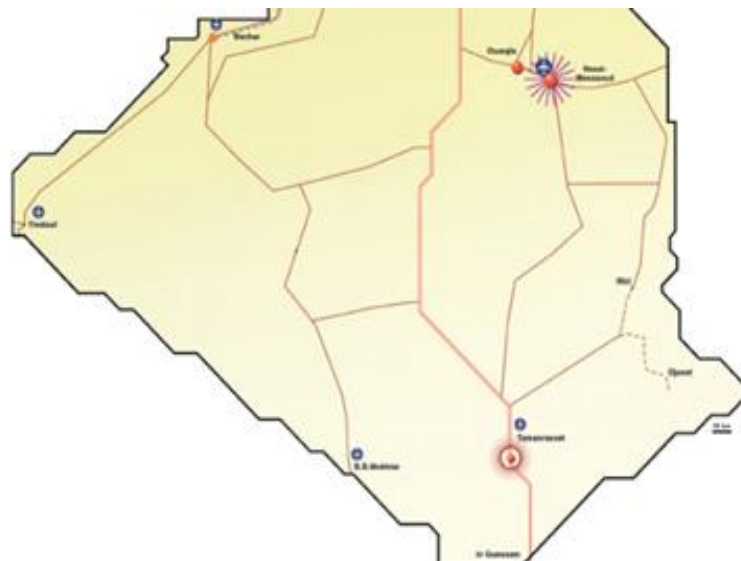


Figure 14: le territoire compétitif³⁶

³⁶ SNAT 2025

Scenario 4: le territoire dispersé:

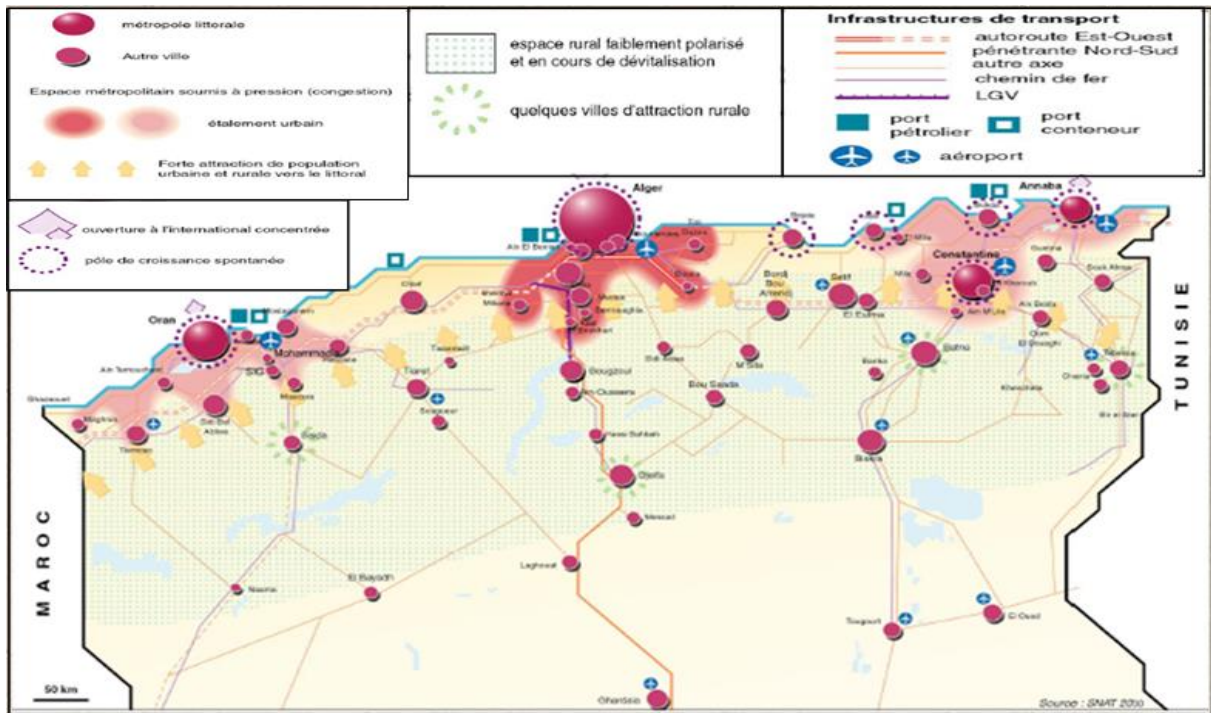


Figure 15: le territoire dispersé³⁷

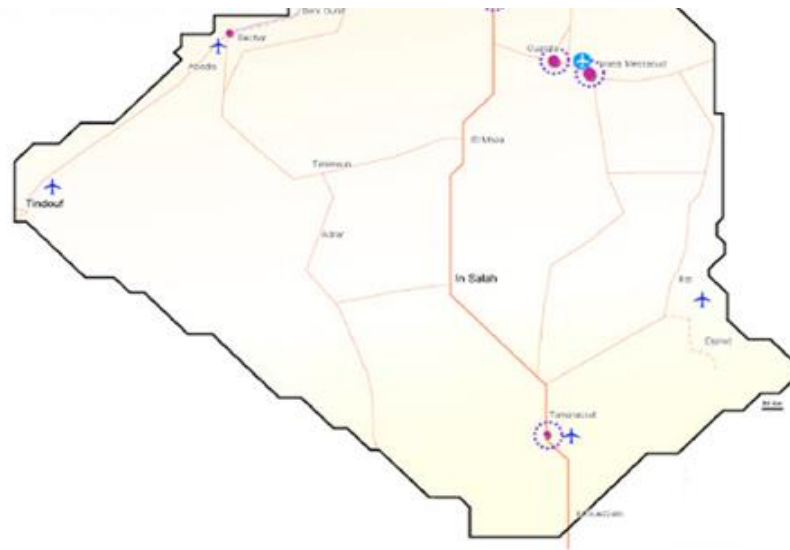


Figure 16: le territoire dispersé³⁸

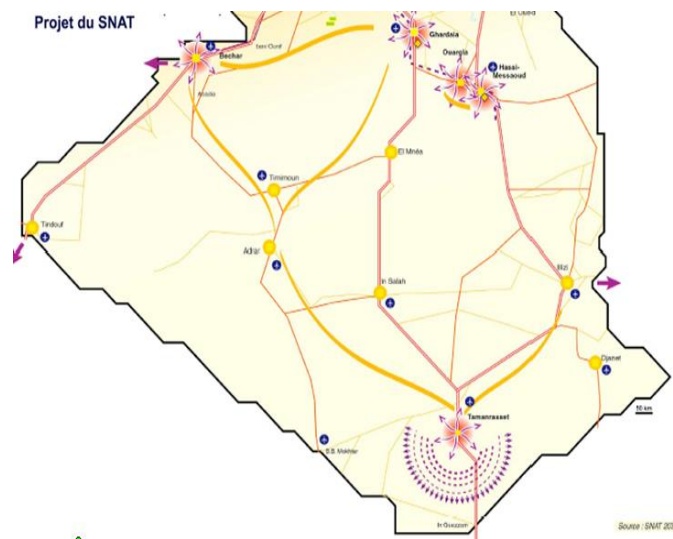
Le Scenario Acceptable : Equilibre Territorial Et Competitivite :

L'objectif est de concilier harmonieusement les deux impératifs de l'aménagement du territoire :

³⁷ SNAT 2025

³⁸ SNAT 2025

- Rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national
- Adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine.



Axes structurants

- axes structurants du Nord
- rocade et pénétrantes
- route nationale
- route de Wilaya
- ligne à grande vitesse
- ligne à grande vitesse en projet
- aéroport

Développement agricole

- espace agricole irrigué
- agriculture irriguée intensive

Armature urbaine

- métropoles de l'espace littoral
- aires métropolitaines
- pôles secondaires
- pôles d'équilibre des Hauts Plateaux
- système urbain des Hauts Plateaux
- pôles urbains structurant le milieu rural
- pôles de développement du Sud
- organisation en archipel
- villes oasis
- villes nouvelles

Econom

- Economie

Figure 17: équilibre territoriale et compétitivité⁴⁰

1.2.2. Le SRAT 2025 de la région nord centre :

a. Définition et objectifs :

- C'est un cadre de planification stratégique qui comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales.
- C'est un instrument de mise en cohérence et d'ordonnement des actions sectorielles entreprises ou bien à entreprendre.
- Il permet de répondre aux besoins des élus locaux, l'administration publique et les entreprises de conduire et d'accompagner des actions de développement cohérentes et efficaces à l'échelle régionale.
- Il garde une marge de flexibilité aux mutations des comportements sociaux et les besoins
- Il fixe les principales options de développement socio-économique et d'aménagement physique et spatial à l'horizon 2025.(Il fixe les grandes lignes de l'avenir)
- Il assure l'utilisation optimale des ressources régionales (eau, sols, - mines, énergie....).
- Il établit une programmation intégrée et inter-Wilaya 3) Périmètre de la région (programme):

- b. Le périmètre de la région (programme Nord centre): Il comprend les 10 Wilayate suivantes : Alger, Blida, Boumerdès, Tipaza, Bouira, Chlef, Ain Defla, Médéa, Bejaia, et Tizi Ouzou.



Figure 18: le périmètre de la région Nord Centre³⁹

³⁹ Le SRAT 2025

c. Les lignes de force du projet régional

- Mettre en place une gestion stratégique de l'environnement au plan régional.
- Accompagner la modernisation économique, le développement endogène et l'équilibre territorial.
- Accompagner l'ouverture internationale, le développement exogène et l'attractivité du territoire
- Atténuer les principaux déséquilibres urbains de la métropole algéroise
- Mettre en place une stratégie partagée et évaluée

d. La répartition des compétences entre les échelons territoriaux:

- Alger : la métropole euro méditerranéenne d'excellence
- Blida : un espace agricole asphyxié par la croissance d'Alger
- Tipaza : Un potentiel touristique pris en tenaille entre agriculture et urbanisation
- Boumerdès : une banlieue préservée d'Alger
- Chlef : à la fois espace agricole et « métropole d'équilibre »
- Ain Defla dans la problématique régionale
- Médéa : un espace agricole soumis à une urbanisation accélérée
- Bouira : un espace agricole riche en ressources naturelles
- Tizi Ouzou : un espace de montagne enclavé, soumis à la pression urbaine, qui tourne le dos à son littoral
- Béjaia : une envergure de pôle relais dans l'ensemble régional

2. Alger potentialité et contraintes « justification du choix » :

Alger est une métropole économique et politiques, un centre de pouvoir, des richesses et des fonctions majeurs qui lui permettent d'asseoir son emprise quasi-total sur le territoire national. Néanmoins, elle ne parvient pas à se positionner dans le monde globalisé, même aux plus bas niveaux de la hiérarchie des métropoles du monde et demeure jusqu'ici hors jeu. Elle connaît la complexité des problèmes d'urbanisme, d'habitat, de transport public, d'alimentation en eau, de voirie et de circulation qui exigent des mesures exceptionnelles et urgentes à même de la hisser au rang de métropole rayonnant sur la Méditerranée.

Le potentiel naturel :

Le site d'Alger s'ouvre sur le bassin méditerranéen, cela lui offre le rôle d'une porte articulant l'Europe à l'Afrique. Il a la forme d'un amphithéâtre partagée en deux gradins :

1 : Niveau de la mer, courbe 20.

2 : Courbe 20, courbe 50.

Le potentiel urbain :

Elle dispose d'une variété de styles architecturaux et urbanistiques considérables. Chose qui offre un cadre propice pour l'expression architecturale. Cependant, Alger illustre bien la réalité de la crise urbaine :

- Dégradation générale du patrimoine historique
- Croissance démographique galopante.
- Enclavement par des activités devenues nuisances (entrepôts, hangars...).
- Dégradation du littoral et la poussée des forêts.

3. Approche géographique :

3.1. Situation :

Ville du nord de l'Algérie, capitale du pays. Elle est établie dans la baie d'Alger, sur la mer Méditerranée, au pied des collines, du Sahel et au débouché d'une plaine fertile « la Mitidja ». Elle constitue par sa position stratégique un point de convergence de plusieurs voies maritimes et véritables porte qui relie l'Europe du Sud au cœur de l'Afrique.



Figure 19: carte situation de l'Algérie⁴⁰

Alger se situe dans l'extrême Nord de l'Algérie, elle est limitée par :

⁴⁰ Site web : <http://www.cartograf.fr/images/map/pays-algerie/algerie-map.gif>

- La mer méditerranée au Nord
- La Wilaya de Blida au Sud
- La Wilaya de Tipaza à l'Ouest
- La Wilaya de Boumerdes à l'Est



Figure 20: situation de la ville d'Alger⁴¹

3.2. Climat et relief:

Le climat

De type méditerranéen modéré, il est d'amplitude thermique faible avec un peu de gelée. Les deux contraintes climatiques sont constituées par les vents d'Ouest dominants qui nécessitent des brise-vent et la grêle qui se manifeste en moyenne 12 jours/an sur le Sahel .Il est à noter le sirocco peut durer jusqu'à 20 jours par an moyenne. La température moyenne annuelle varie entre 16/18°C. Les présentations pluviales varient entre 670 à 800 mm/an avec un dépassement de 100 mm/an pour les mois de Novembre, Décembre et Janvier.

Le relief :

Le relief se caractérise par (03) trois zones longitudinales :

- Le Sahel, Le littoral, La Mitidja

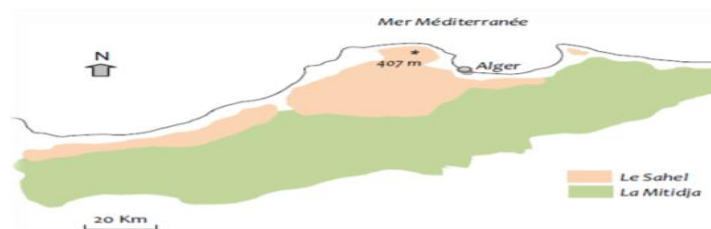


Figure 21:carte du relief d'Alger⁴²

4. Lecture du PDAU :

⁴¹ Réalisé par les étudiantes

⁴² Carte réalisé par les étudiantes

4.1. Définition, objectifs et stratégie:

- C'est un plan directeur au sens classique du terme.
 - Un zonage du territoire communal.
 - Un guide de gestion et de prévision, pour les décideurs locaux (commune).
 - Un programme d'équipements et d'infrastructures, pour la ville ou l'agglomération.
- Sur le plan juridique, le PDAU est opposable au tiers. Le PDAU doit suivre les recommandations du SRAT et du SNAT comme celles du PAW.

Objectifs du PDAU:

- La mise en place d'une urbanisation protectrice et préventive
- La réalisation de l'intérêt général.
- La prévision de l'urbanisation future et de ses règles. C'est l'objectif principal de tout plan directeur
- La rationalisation de l'utilisation des espaces urbains et périurbains.

La stratégie pour Alger de demain :

La vision pour Alger est transposée de manière synthétique, suivant sept domaines par sept ambitions configurant Alger de demain.

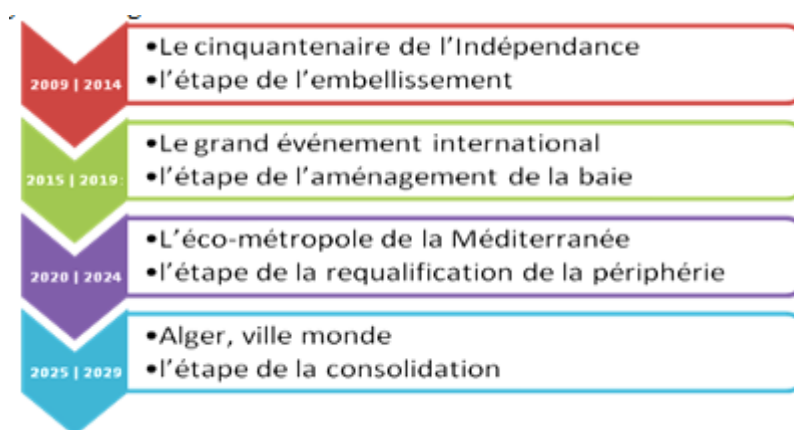


Figure 22: échéances de l'exécution du PDAU 2025⁴³

Dans le contexte des éléments de diagnostic et des questions-clé soulevées, quatre étapes séquentielles furent définies, qui visent, sur 20 ans, à donner corps aux 'ambitions' prédéfinies pour la projection du territoire de la Wilaya d'Alger, que ce soit dans le contexte national algérien ou dans le contexte international de l'espace méditerranéen du Maghreb :

⁴³ PDAU, Alger 2011

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

Figure 23: ambitions prédéfinies pour la projection du territoire ⁴⁴

4.2. Le master plan d'Alger de demain :

Les quatre échelles soulignent le rôle d'Alger dans les divers contextes territoriaux et ils encadrent les divers niveaux de réponse pour l'organisation et pour le développement du territoire :

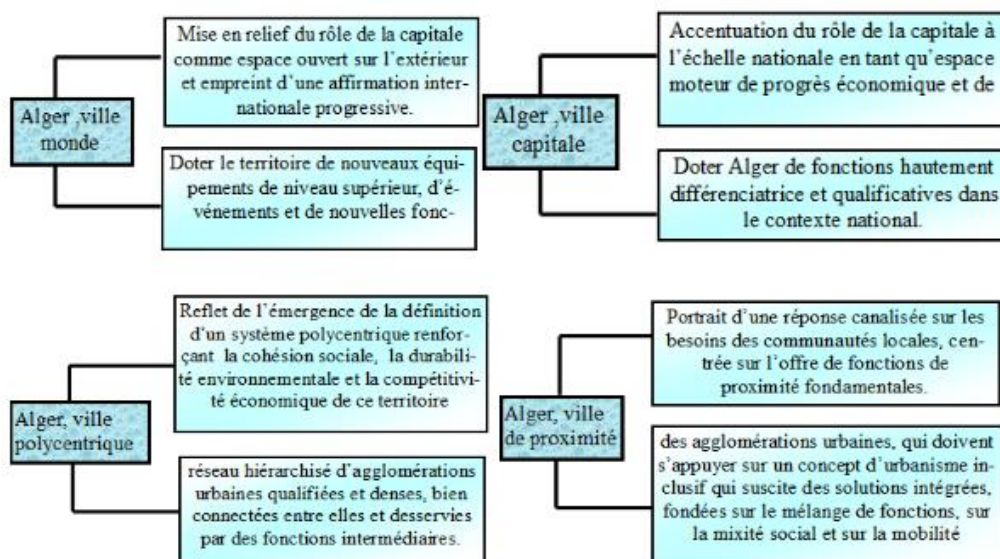


Figure 11 : les quatre échelles du master plan⁴⁵

⁴⁴ Pdau, Alger 2011

⁴⁵ Pdau, Alger ,2011

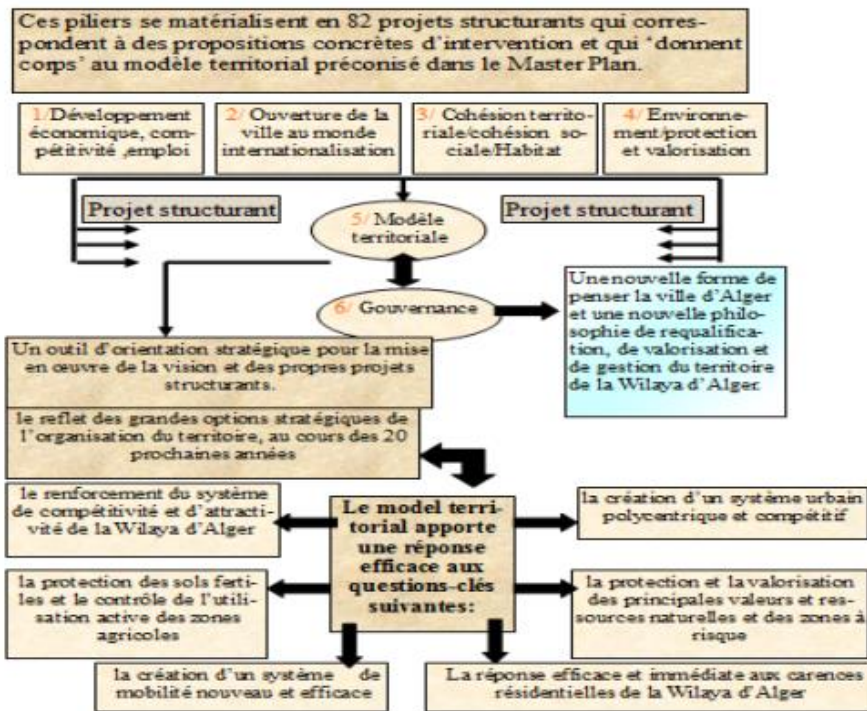


Figure 12: les six piliers du master plan⁴⁶

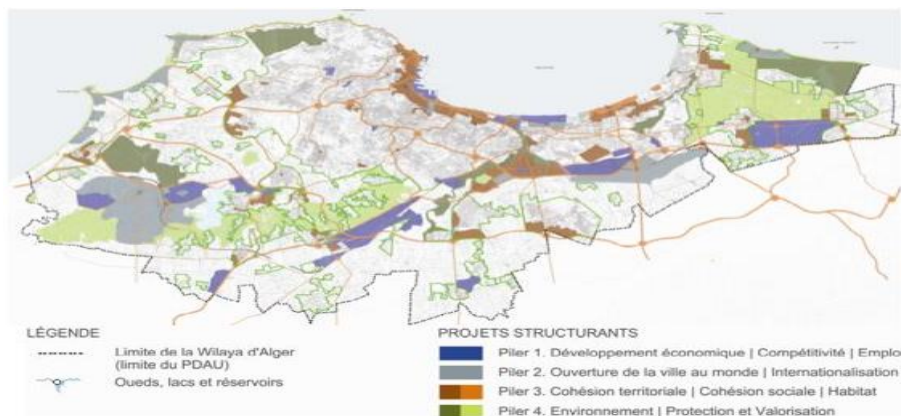


Figure 24: carte de la répartition des 4 piliers sur Alger⁴⁷

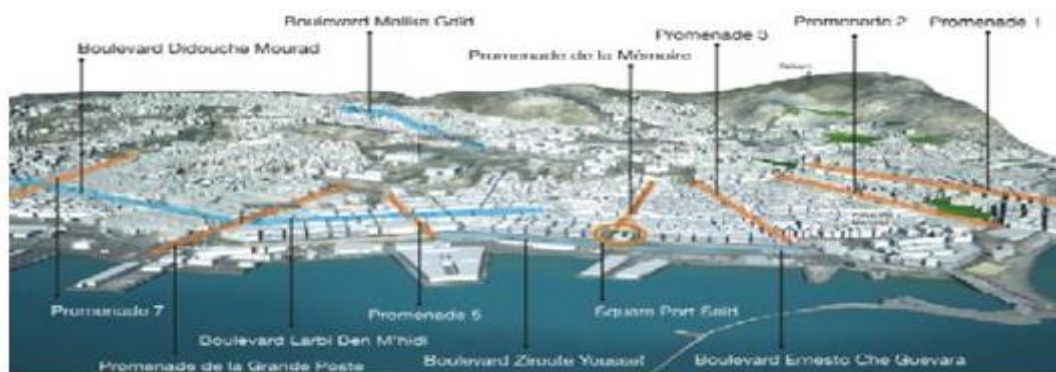


Figure 25: la baie d'Alger matérialise le pilier⁴⁸

⁴⁶ Schéma réalisé par les étudiantes

⁴⁷ Pdau, Alger, 2011

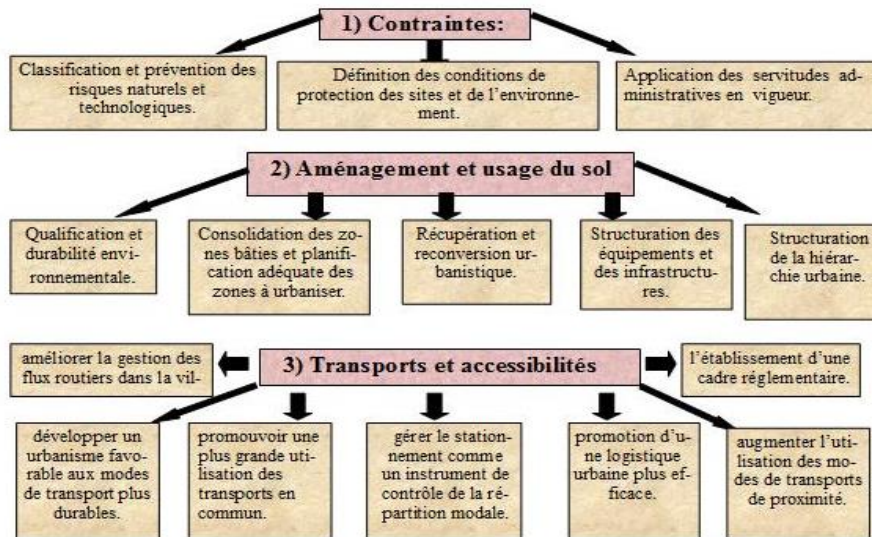


Figure 26: Orientations d'aménagement du territoire et d'urbanisme ⁴⁹

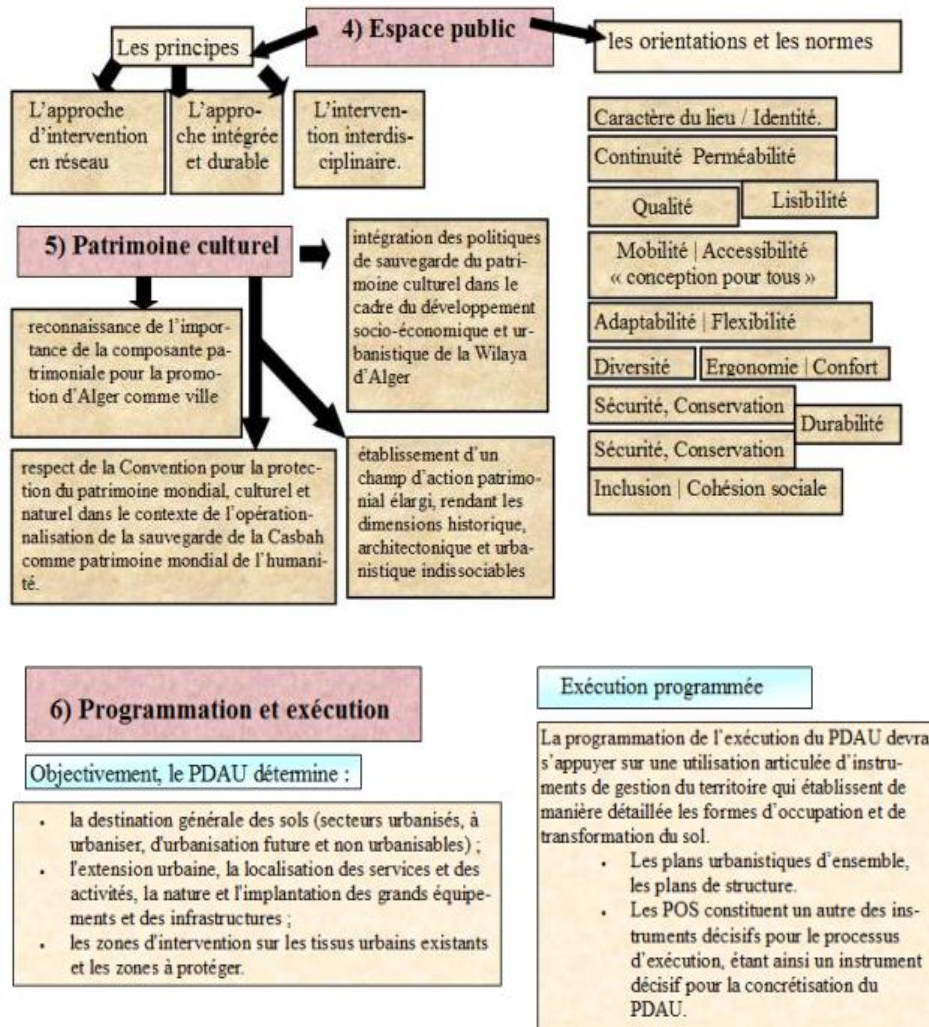


Figure 27: Orientations d'aménagement du territoire et d'urbanisme ⁵⁰

⁴⁸ Pilier3 : cohésion territoriale cohésion sociale et habitat selon le master plan 2025

⁴⁹ Schéma réalisé par les étudiantes

Hypercentre algérois:

« La ville pousse, bouge et se transforme » sous l'effet d'une explosion urbaine appelée « le processus d'urbanisation ».

Alger, n'échappe pas à cette règle, ayant subi au cours des dernières décennies un processus d'urbanisation accéléré sans précédent, son évolution est tracée par le déplacement de son centre : de sa médina vers la baie puis vers les hauteurs ce qui a engendré une aire de centralité, vue aujourd'hui comme une tache urbaine mal structurée, ou sont fusionnés des centres qui risquent de perdre leur identité et mémoire.

Ainsi la croissance d'Alger s'est faite vers l'intérieur du pays en donnant dos à la mer et en négligeant totalement sa baie et sa façade maritime. Plusieurs plans d'aménagement ont été proposés pour la ville d'Alger en prenant en considération sa baie.

Le PDAU a donné beaucoup d'importance à la baie où il a abordé dans quelques uns de ses chapitres l'hyper centre algérois. Pour notre part, nous nous sommes appliquées à la continuité du travail effectué en quatrième année et particulièrement à un thème appelé « le cœur d'Alger » et se composant de la Casbah, d'Alger centre, Didouch Mourad, 1^{er} mai et Sidi M'Hamed.



Figure 28: situation de l'hypercentre algérois⁵¹

Nous nous sommes attelées à établir un constat de l'état des lieux d'où nous avons ressorti les forces, les opportunités, les menaces et les faiblesses existants (méthode SWOT), tout en définissant le caractère de chaque quartier (résidentiel, administrative culturelle, etc). Suite à cela, nous nous sommes fixées des objectifs et les vocations à

⁵⁰ Schéma réalisé par les étudiantes.

⁵¹ Pdau ,Alger, 2011

atteindre, en se basant logiquement sur le caractère dominant de chaque partie du « cœur d'Alger ».

Ainsi, pour chaque quartier, nous avons défini une sous vocation (voir schéma ci-dessous). Pour la 1^{ère} zone incluant **la Casbah et le quartier de la marine**, notre choix s'est porté sur une **vocation historico culturelle**, la 2^{ème} zone incluant **Alger centre et Didouche Mourad**, une **vocation résidentielle et administrative** et enfin, la 3^{ème} zone incluant **1^{er} mai et Sidi M'Hamed** une **vocation ludique**.

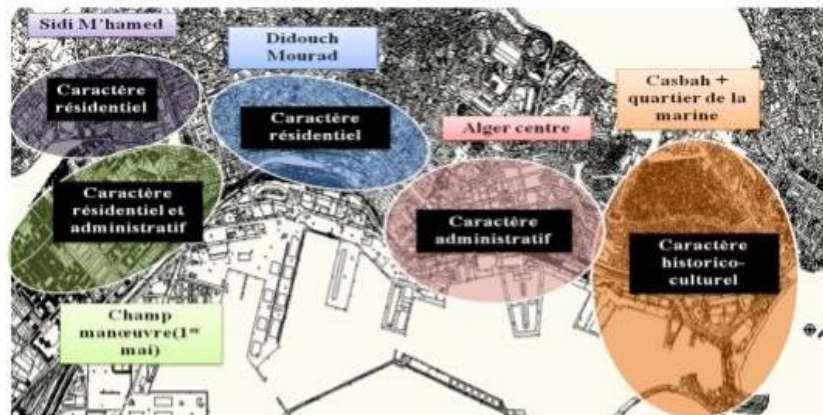
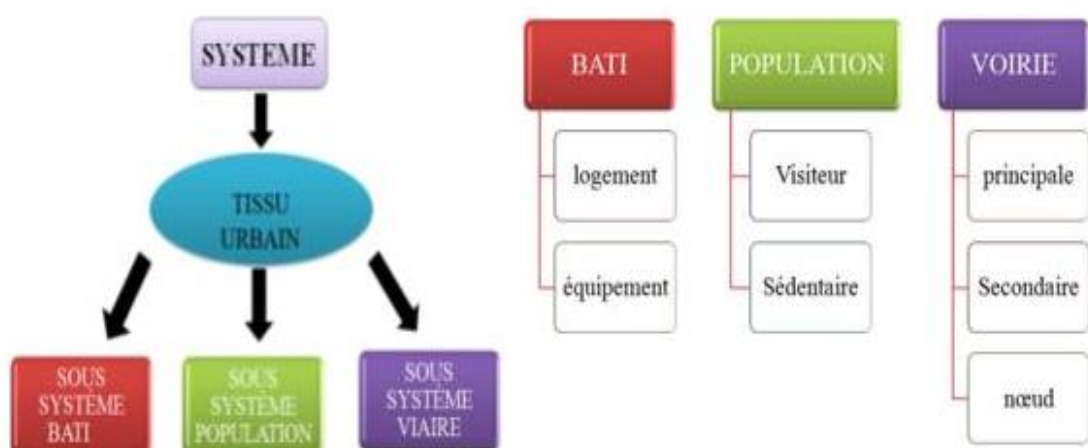


Figure 29: les vocations dominantes de l'hyprecentre⁵²

-Avant la détermination des différentes vocations, nous avons opté pour l'utilisation de **la systémique** afin de déterminer les différentes problématiques que comporte cette zone choisie , ainsi, la division du tissu urbain en plusieurs sous systèmes s'est avérée nécessaire.



⁵² Schéma réalisé par les étudiantes

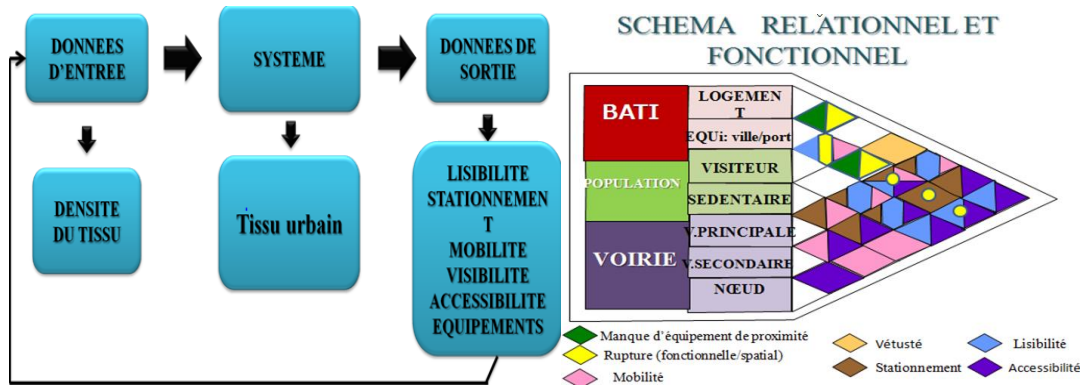


Figure 30: les schémas fonctionnels⁵³

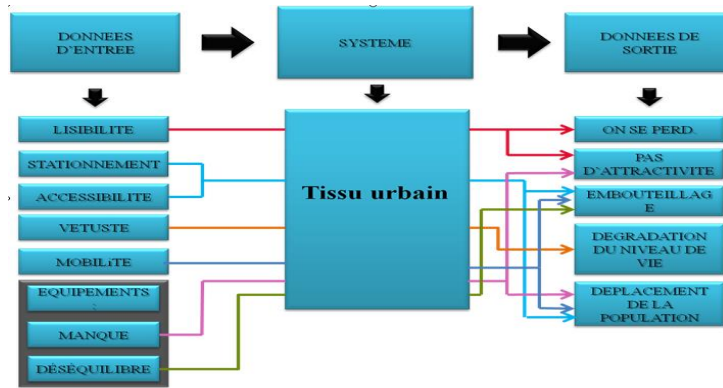


Figure 31: schéma de la méthode de la systemique⁵⁴

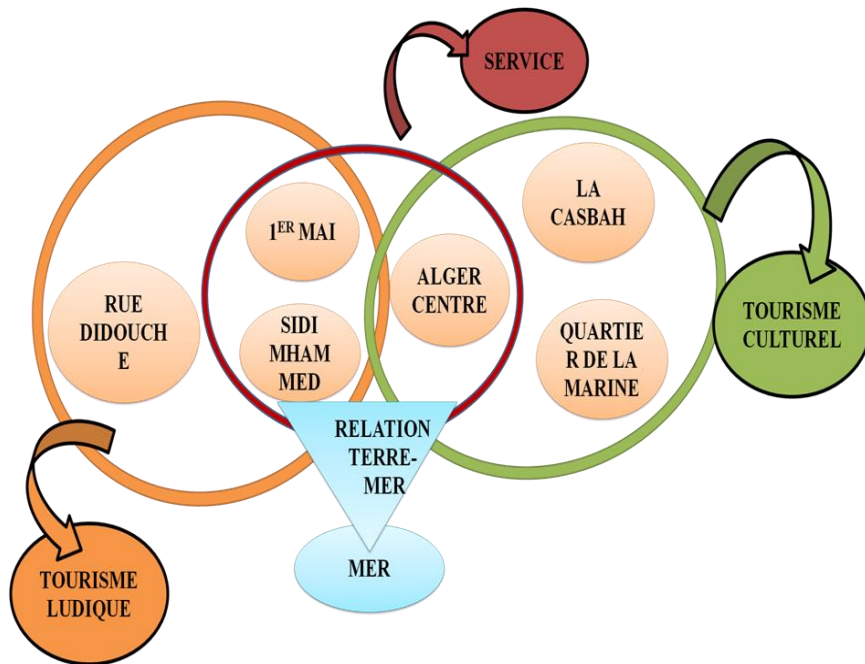


Figure 32: vocation donnée à chaque entité⁵⁵

⁵³ Schéma réalisé par les étudiantes

⁵⁴ Schéma réalisé par les étudiantes

⁵⁵ Schéma réalisé par les étudiantes

5. Conclusion :

Au terme de ce chapitre, nous pouvons déduire, par le biais des analyses et des lectures effectuées, que la ville d'Alger de part sa position dans le bassin méditerranéen, sa proximité de l'union européenne, son ouverture sur l'Afrique et ses appartenances au monde islamo – arabo - berbère, possède un potentiel immense mais l'association du pouvoir politique et économique met sous pression la première ville du pays. Elle empêche son ouverture à l'international.

S'investir dans le secteur du tourisme est une occasion de développement économique. La ville possède toutes les conditions pour réussir ; un potentiel naturel, urbanistique et culturel incontournable.

Cette proposition est prise en compte dans tous les instruments de planification territoriale. Le Master plan d'Alger 2025 est venu pour mettre en exécution les attentes d'Alger métropole internationale. Les premières actions se focalise sur la requalification l'hypercentre algérois, la délocalisation d'une partie du port commerciale et l'embellissement de la baie d'Alger.une volonté d'action sur l'espace public et le plan de la circulation est affiché par les autorités locales.

Chapitre III : Analyse urbaine et projection

Introduction :

Dans ce chapitre, nous avons synthétisé la morphogénèse du tissu urbain dont l'objectif est de faire ressortir les éléments historiques qui sont à l'origine de l'évolution des politiques de gestion successives et de mettre l'accent sur leurs répercussions sur l'espace urbain. En fait, la forme urbaine est un processus continu et s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut la négliger pour comprendre les périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'ont littéralement formée.

Sans oublier la lecture des éléments constitutifs du tissu urbain qui s'avère nécessaire, les analyses présentées sont fondées sur une collection de travaux effectués par l'OGBC et le CNERU. Cette lecture nous a aidées à mieux cerner un périmètre d'étude plus restreint qui est le quartier de la Casbah. Une deuxième étude plus détaillée a été effectuée sur le périmètre d'intervention choisit « le quartier de la marine ». Après avoir identifié les problématiques spécifiques du quartier, nous sommes passées à l'étude thématique des exemples internationaux (des cas similaires) pour aboutir à la proposition de plusieurs scénarios.

Pour qu'au final, nous opterons pour un scénario que nous développerons dans la partie projection.

Concernant la partie architecturale notre choix s'est porté sur l'un des équipements projetés de la proposition urbaine.

1. La morphogénèse du tissu urbain :

1.1. La période antique :

Pour la forme urbaine, nous pouvons seulement imaginer qu'il s'agissait d'une agglomération de quelques maisons et de dépôt de marchandises entourée d'une construction défensive de médiocre importance. Les limites du site ne sont pas connues, faute de source.

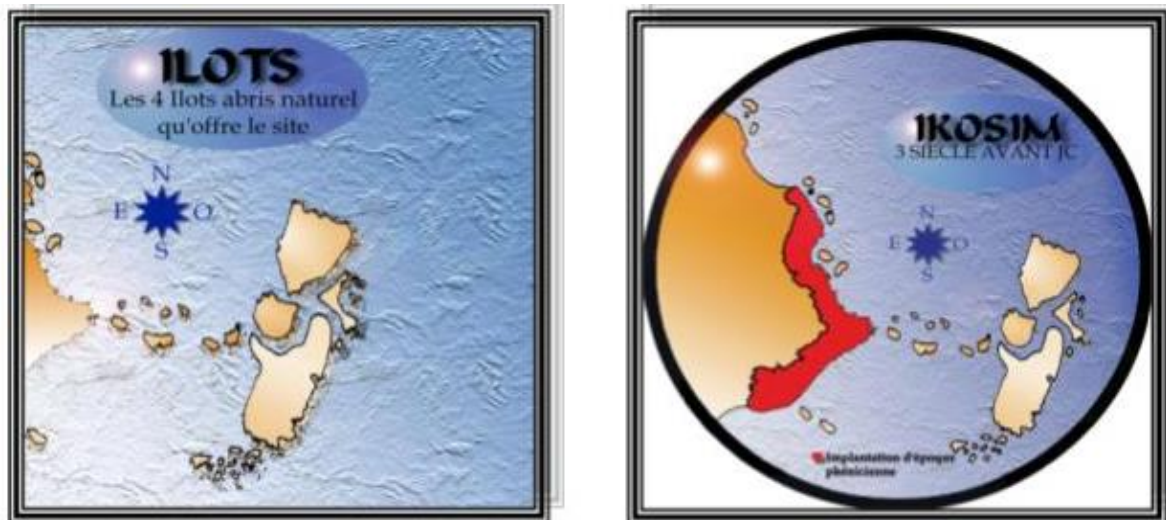


Figure 33:Alger à l'époque antique⁵⁶

1.2. Période romaine :

ICOSIUM se développa avec un modèle d'urbanisme qui s'articulait autour de deux grands axes orthogonaux orientés nord-sud et est-ouest qui reliaient la ville à son territoire. Au croisement de ces deux voies principales qui étaient le *CARDO* maximums (rue BAB EL OUED-BAB AZZOUN), et le *DECUMANUS* maximums (rue de la marine) se trouvait le forum, l'actuelle place des martyres. ICOSIUM occupa une zone triangulaire comprise entre ces deux axes. Cet ensemble urbain présentait une série de rues parallèles et perpendiculaires. Au dessus d'une ville basse où la population était dense, des quartiers résidentiels sur les premières hauteurs entourés de vastes plaines fertiles et bien irriguées ; elle tirait une partie de ses richesses de l'agriculture, de l'élevage et du commerce.



Figure 34:Alger à la période Romaine⁵⁷

⁵⁶ (CREESTI 1933)

⁵⁷ (CREESTI 1933)

1.3. La période Arabo-Berbère :

DJAZAIR BENI MEZGHANNA se développa sur l'emplacement même d'ICOSIUM et à l'intérieur de son périmètre urbain. Les axes romains furent gardés comme axes importants, auxquels s'ajoutèrent deux voies prépondérantes : la rue porte neuve et la rue de la CASBAH. Dans la partie basse du site, le tracé fut peu différent de celui des romains : une structure orthogonale. La ville se développa vers les hauteurs, épousa la morphologie du site et dépassa probablement de ce côté les limites de l'ancienne ICOSIUM jusqu'à la première crête. C'est donc au X siècle que la première configuration de la ville est établie de façon notable : édification d'une nouvelle enceinte, d'une casbah, de la mosquée SIDI RAMDANE, et d'autres institutions et équipements. Entre le X et XV siècle, le périmètre de la cité ne change guère mais son tissu urbain connut de profondes transformations à la suite du séisme de 1365.⁵⁸



Figure 35: l'évolution de la Casbah à l'époque arabo-berbère⁵⁹

1.4. La période ottomane :

C'est au XVI siècle que la ville prit sa configuration définitive pour occuper un triangle de 50 hectares sur la colline qui domine la baie. C'est la ville capitale aux caractéristiques urbaines modernes avec ses institutions politiques, économiques, socioculturel. Le contour de la ville était bien clair souligné par les murs de fortifications flanqués de leurs bastions, la ceinture des fossés, et la citadelle. On parle d'un rempart de 2500m de périmètre, se dressant sur une hauteur de 11m à 13m. A l'intérieur de ces défenses naturelles ou artificielles, la trame urbaine était bien pleine sans rupture avec ses grands pôles : les 5

⁵⁸ (CREESTI 1933)

⁵⁹ (CREESTI 1933)

portes l'ancien lieu du pouvoir (LA DJENINA) et le nouveau (la citadelle). La basse casbah était la zone des principales activités de commerce et d'échange dont l'implantation était facilitée par la topographie s'organisant le long des deux axes : la rue BAB AZZOUN- BAB EL OUED, et la rue de la marine et son prolongement. Le point de convergence de ces axes était marqué par une concentration d'activités s'organisant en Souk. On constate dans cette même partie du littoral l'implantation de grands équipements étatiques (casernes, prisons ou bagnes, manufactures,...). Outre le palais de la DJENINA, de luxuriantes demeures de dignitaires furent édifiées : Dar Aziza, Dar Hassan Pacha, Dar Mustapha Pacha; cette zone est aussi un centre culturo-religieux : zaouïas, mosquées...etc. Dans la zone résidentielle, nous ne trouvons que les équipements de quartiers : four, moulin, hammam, fontaine mosquée...etc. La ville ne se limitait pas à son périmètre intra-muros, car un territoire plus vaste l'entourait : LA JETEE KHEIR EDDINE reliant LE PENON à la terre ferme était d'une longueur de 210m, ainsi qu'une campagne verdoyante.⁶⁰

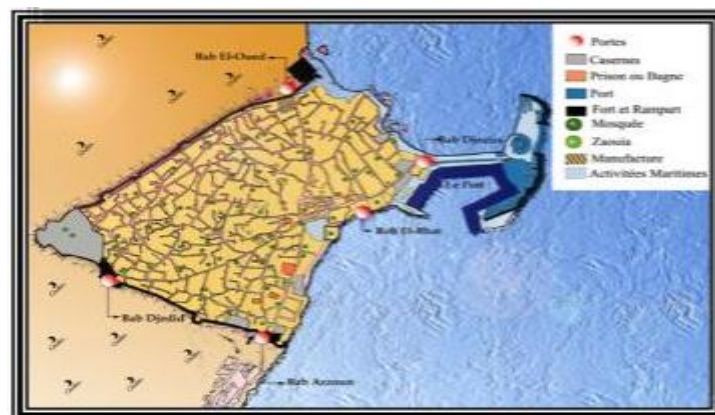


Figure 36:carte de l'évolution urbaine à l'époque ottomane⁶¹

1.5. Période Française 1830-1962 :

L'occupation de la ville, par le corps expéditionnaire français, va donner lieu à de grandes transformations au niveau de l'urbanisme la première décennie de l'occupation française fut caractérisée par la réutilisation de l'ancienne ville dont le territoire était partagé en trois arrondissements :

* Le quartier de la marine : le plus accessible et le plus commercial, sera le tissu qui subira le plus de transformations, quelques voies y seront élargies et bordées d'immeubles européens, quelques maisons traditionnelles subsisteront.

⁶⁰ (CREESTI 1933)

⁶¹ (CREESTI 1933)

* Le Djebel : La ville haute, le tissu qui subira le moins de transformations grâce à sa topographie, ce tissu servira d'abris pour la population indigène.

* La zone commerciale : zone intermédiaire, ce tissu qui malgré les grandes percées des rues de LA MARINE, BAB EL OUED, BAB AZZOUN rue de chartre et celle du gouvernement, garda beaucoup de son parcellaire et de sa structure porteuse d'origine, on parle de tissu mixte, tissu colonial sur vestige traditionnel.⁶²

a. 1830-1846 :

-Alignement des rues BAB EL OUED, BAB AZZOUN, et de la rue de la marine.

-Elargissement de l'ancienne place en une place d'arme.



Figure 37:carte de l'évolution de la Casbah de 1830 à 1846⁶³

b. 1846-1880 :

-Vue le climat d'insécurité qui régnait à Alger, la construction d'une nouvelle enceinte fortifiée au delà de l'ancienne fut entreprise et achevée en 1847 englobant 118 ha qui semblaient nécessaire à des extensions ultérieures.

-Percement de nouvelles rues: Rue de chartre, rue de la lyre.

-Création du bâti mixte et d'extension de la ville vers le sud. (Quartier d'Isly)

⁶² (COHEN, OULEBSIR et KANOUN 2003)

⁶³ Carte réalisée par les étudiantes

Le nouveau modèle urbain imposait une trame orthogonale en damier régit par des règles d'alignement, et déterminait les gabarits des immeubles en hauteur. L'architecture du XIXème siècle imposait une nouvelle conception de l'espace, un espace ouvert sur l'extérieur avec de larges avenues et bâtiment monumentaux.⁶⁴

-Extension du port.



Figure 38:carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1846-1880⁶⁵

c.1880-1895 :

La période du pouvoir impérial NAPOLEON III et la centralisation de l'état français donnèrent naissance aux projets suivants :

-Début de percement de la rue RANDON.

-Réalisation du boulevard front de mer qui devient un symbole d'un ordre rationnel et hygiéniste qui devait également servir d'écran opaque pour cacher la casbah.

-Articulation de la médina (CASBAH) avec la ville européens (Quartier d'Isly) par la création des boulevards: VERDUM (HADDAD/ ARRAZAK), boulevards de la victoire et boulevards GAMBETTA (OURIDA MEDDAD).

-Création du square A. Briand et place Bressan (square PORT SAÏD).

-Le projet CHASSERIAU est une des œuvres d'embellissement les plus réussis dans la partie basse de la ville et constitue un véritable balcon sur la mer.

-Extension du port : La communication de la ville avec le port et ses quais fut garantie par un jeu de rampes d'escaliers très savant.⁶⁶

⁶⁴ (COHEN, OULEBSIR et KANOUN 2003)

⁶⁵ Carte réalisée par les étudiantes

⁶⁶ (COHEN, OULEBSIR et KANOUN 2003)



Figure 39: carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1880-1895⁶⁷

d. 1895-1930 :

- Achèvement de la rue RANDAN (ARBADJI ABDERRAHMAN)
- Extension du quartier d'Isly vers l'ouest.



Figure 40: carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1895-1930⁷⁰

e.1930-1950 :

Le développement de la société industrielle imposait l'adaptation de nouvelles formes urbaines: grand immeubles barres ou tours qui pouvaient répondre aux besoins socio-économiques après la première guerre mondiale. Le mouvement moderniste cautionné par la Charte d'Athènes s'est emparé de la ville d'Alger :

- Démolition de la basse Casbah.

⁶⁷ Carte réalisée par les étudiantes

-Réalisation des nouveaux quais.

-Création des boulevards : LAFFERIERE (M. KHEMESTI), le boulevard MARENGO (TALEB ABDERRAHMAN) à la place des remparts.

-plusieurs édifices officiels ont été construits : le siège de la wilaya, l'hôtel de ville, et la maison de l'agriculture.⁶⁸

f. 1950-1962 :

Cette période coïncide avec la politique des grands ensembles HLM tel que : DIAR EL MAHMOUD, DIAR ESSAADA, CLIMAT DE FRANCE, DIAR EL KAHF, LES BARRES SOCARD (PREMIER NOVEMBRE).



Figure 41:carte de l'évolution urbaine de la Casbah 1950-1962⁶⁹

1.6. La période post-indépendance :

- COMEDOR (1968):

La création du comité permanent d'études du grand Alger 1968 (COMEDOR).Ce comité est chargé d'initier un plan d'aménagement et de développement d'Alger, deux options d'extension possible : Option OUEST, vers les collines du sahel. Option EST, le long de la baie, ce dernier été la plus favorable, pour les commodités et avantages liés :

-À la continuité des espaces d'extension des fonctions métropolitaines jusqu'à Bordj El Bahri

⁶⁸ (COHEN, OULEBSIR et KANOUN 2003)

⁶⁹ Carte réalisée par les étudiantes

- à la facilité d'organisation des infrastructures de transport
- Aux moindres coûts réduits impliqués par l'urbanisation et l'installation d'infrastructures sur cette zone de terrains plats
- Aux opportunités offertes par le remodelage de la zone, (réhabilitation des quartiers).

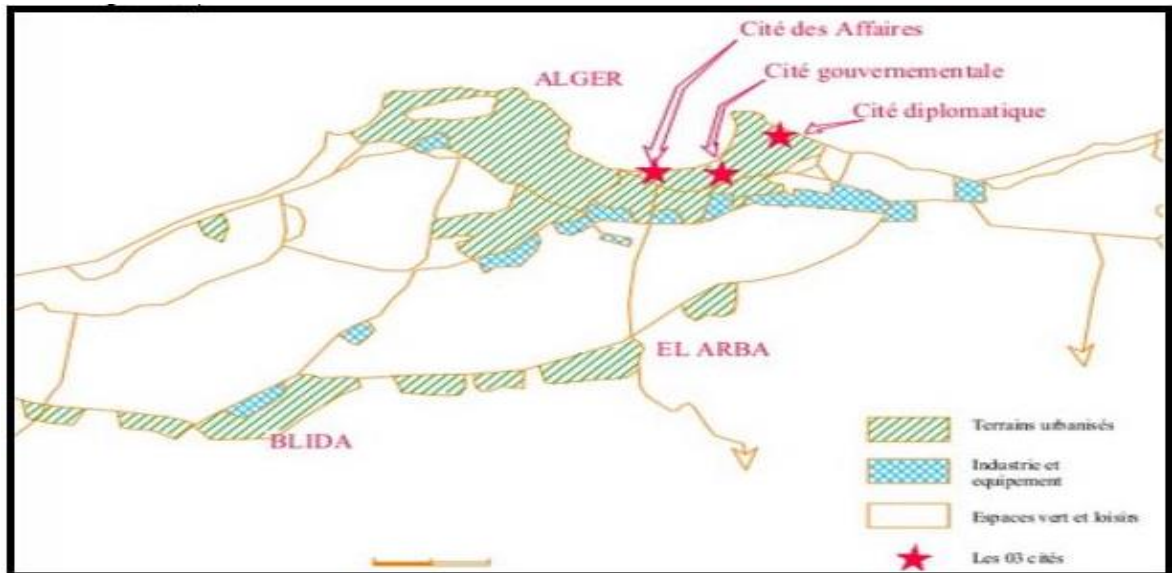


Figure 42: proposition du COMEDOR⁷⁰

a) POG « Plan d'orientation général » 1975 :

* Élaboré par le C.O.M.E.D.O.R, et il concernait l'extension et le développement vers le Sahel occidental et la Mitidja

* Fondé sur l'organisation et la métropolisation d'Alger, le POG constitue déjà un grand projet urbain pour Alger, il propose un nouveau centre complémentaire, orientant la localisation des grands programmes d'habitats (vers LES ANASSERS et BAB EZZOUAR) ou encore des organisations autoroutières.

* Il y a eue La nécessité d'étendre à l'année 2000 l'horizon de planification et de prise en charge d'un territoire d'intervention plus grand, dit périmètre du Grand Alger. Le périmètre du Grand Alger est alors élargi aux communes de:

- BAB EZZOUAR
- BORDJ EL KIFFAN
- DAR EL BEÏDA
- BIRKHADEM
- BENI MESSOUS

⁷⁰ Carte réalisée par les étudiantes

* Le POG est un plan novateur mais avec une large facilité de distribution des terrains urbanisables et agricoles, ce qui a entraîné sa suspension dans les années 80.



Figure 43: le POG

b) PUD« Plan d'urbanisme directeur »1980:

« Option sur le Sud-ouest »

Confié au CNERU (Centre National d'Etudes et de Réalisations Urbaines), il remet en cause le P.O.G en prenant en compte la préservation des terres agricoles de la Mitidja, et la poursuite des équipements lancés.

* ce plan d'urbanisme a développé un scénario d'extension de l'urbanisation vers le sud-ouest en changeant l'assiette d'extension du sahel algérois

Répartition des principales fonctions urbaines

La construction de 7 villes satellites de 30000 habitants chacune 1.CHÉRAGA, 2.OULED 3.FAYET, 4.DRARIA, 5.EL-ACHOUR, 6.SAOULA, 7.KHRAICIA, 8.DOUÉRA.

La restauration du centre

- A. La Casbah : Centre historique/culturel
- B. El Hamma : centre administratif/financier
- C. Riad el Fath : centre culturel/commercial
- D. El Harrach : centre d'affaires
- E. Bab Ezzouar : centre scientifique

-F. Draria : centre d'équilibre (principales zones industrielles prévues)

Ce plan a encore connu un échec lors de son élaboration, les mêmes insuffisances constatées dans le PUD étaient constatées dans le POG, soit une absence d'une vision globale de l'organisation spatiale du système urbain de la région algéroise

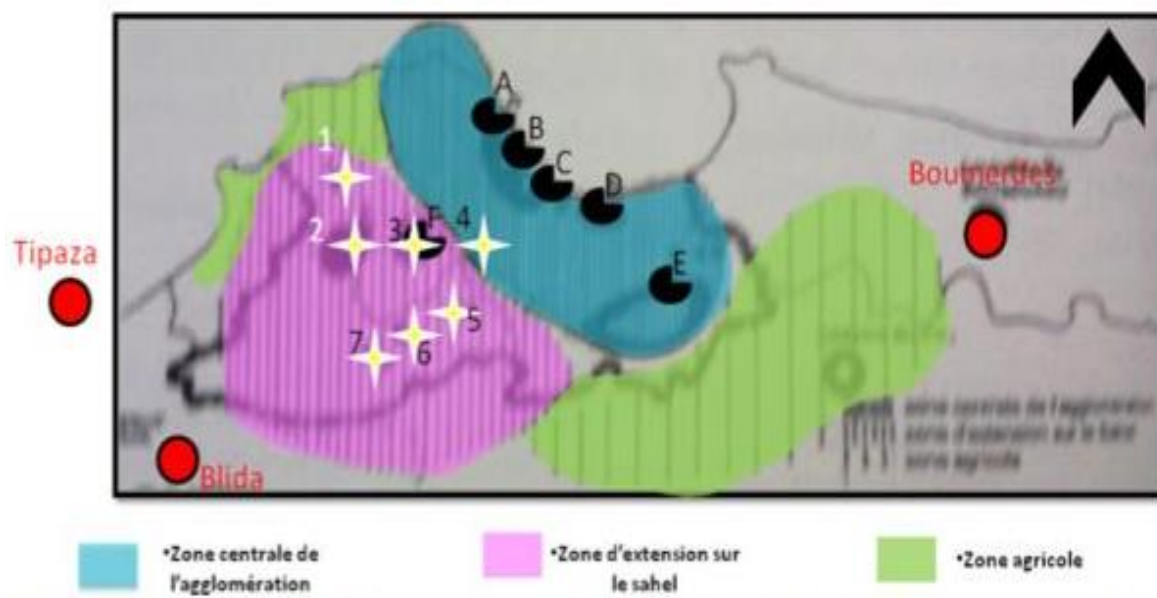


Figure 44: proposition du PUD⁷¹

c) PDAU « Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme » 1995 :

La révision du PUD a permis d'émettre dans le PDAU des recommandations obligatoires pour éviter l'échec de ce plan. Parmi ces recommandations on note, la prise en compte de la contrainte du foncier, la continuité entre l'échelle d'aménagement communale, l'échelle de l'urbanisme et la mise en place des instruments de réglementations. « Le PDAU d'Alger initié à la demande des autorités de wilaya et du ministère de l'Équipement en décembre 1990 devait constituer une actualisation des données du PUD d'Alger et une mise en conformité à la loi no 90-29 du premier décembre relative à l'aménagement et à l'urbanisme ». Ce plan¹⁸ a été présenté en 1991 et approuvé en 1995 comme une mise en conformité du PUD déjà élaboré, vis à vis de la nouvelle législation d'urbanisme. Le périmètre du PDAU d'Alger selon la législation est partagé en secteurs urbanisés et en secteurs non urbanisable.

⁷¹ Carte réalisée par les étudiantes

d) 1998- 2008 : Grand Projet Urbain (GPU) :

Fondé sur de nouveaux paradigmes de gouvernance, essentiellement destiné à mettre fin à « l'anarchie urbaine » qui a apporté avec lui une nouvelle vision plus « métropolitaine » de l'action urbanistique

* Élaboré par les services du Gouvernorat, sous la coordination de la nouvelle agence Urbanis chargée de piloter les actions d'urbanisme de la nouvelle instance.

-Ce GPU développe une nouvelle politique d'intervention qui tranche nettement avec les précédentes. Tout le territoire du nouveau Gouvernorat, qui a récupéré au passage 24 circonscriptions communales rattachées aux wilayas limitrophes de:

-Blida (Birtouta, Tessala El Merdja, Ouled Chebel et Sidi Moussa)

-Boumerdes (Aïn Taya, Bordj El Bahri, El Marsa, Heuraoua, Rouiba et Reghaïa)

-Tipaza (Aïn Benian, Staoueli, Zéralda, Mehalma, Rahmania, Souidania, Chéraga, Ouled Fayet, El Achour, Draria, Douéra, Baba Hassen, Khraïssia et S'Haoula)

Composant un total de 57 communes, s'inscrit désormais dans le périmètre « métropolitain ». Des « pôles » d'aménagement, au nombre de 6, et des actions de réhabilitation et de requalification urbaines sont identifiés dans un souci de mise à niveau et « en urbanité » des espaces urbains dégradés. Ces pôles, à la différence des orientations contenues dans les plans précédents, sont tous situés le long de la côte algéroise.



Figure 47: proposition du GPU⁷⁴

⁷⁴ Modification sur la carte faite par les étudiantes

le mouvement de translation de la centralité tertiaire et économique vers l'ouest et le sud-ouest de l'agglomération. Avec les nouvelles facultés, ministères et autres équipements structurants qui suivent la tendance de fond de l'urbanisation vers les hauteurs d'Alger

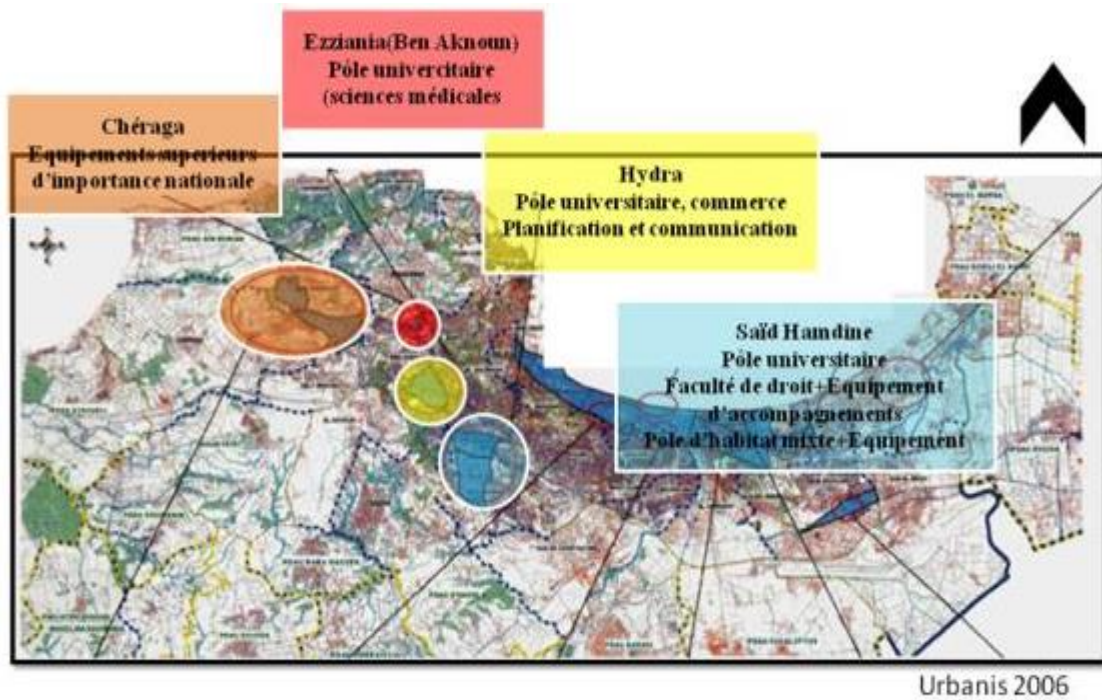


Figure 48: les poles de centralité selon le GPU⁷⁵



Figure 49: l'aire métropolitaine d'Alger en 2008⁷⁶

⁷⁵ Modification faite sur la carte par les étudiantes

⁷⁶ Pdau, Alger, 2011

2. Analyse typomorphologique du périmètre d'étude choisi :

Pour l'analyse typo morphologique notre choix s'est porté sur la commune de la casbah, par sa situation stratégique, son cachet historique important et sa morphologie exceptionnelle offrant des potentialités intéressantes. Le temps et les civilisations ont laissé leurs traces gravés dans chaque mur et chaque parcelle de la médina, un recueil extraordinaire pour tous les amoureux de l'histoire. Un trésor inexploité. Délaissé, cette dernière vit une rupture avec le reste de la métropole

Situé à l'extrémité ouest de la baie, entre la commune de BAB EL OUED et OUED KORICH au Nord, la commune d'ALGER CENTRE au Sud. La commune de la casbah comporte 3 tissus les uns différant par rapport aux autres du point de vue des 3 systèmes : viaire ; parcellaire et bâti.



Figure 50:schémas des différents tissus de la Casbah⁷⁷

2.1. Haute casbah Le tissu traditionnel :

Situé dans la partie haute de la casbah ; délimité par la rue de la lyre à l'est, le boulevard de la victoire à l'ouest, le boulevard de la Victoire à l'Ouest, le boulevard HADDAD ABD EREZZAK au Nord et le boulevard OURIDA MEDDAD au Sud. A caractère résidentiel, il se distingue par son tissu organique compact et dense avec des ruelles sinueuses animées par les activités commerciales et artisanales, et cellules d'habitation couvertes par des terrasses accessibles. Il reste enfin la seule entité qui a pu au choc colonial.

a. Analyse du système viaire :

Aspect topologique

⁷⁷ Carte réalisée par les étudiantes

Le système viaire dans son ensemble est un système arborescent où chaque branche est commandée par un tronc principal qui dessert les voies secondaires. Dans ce système les parcelles ne constituent pas véritablement un îlot du fait de leur inclusion entre les branches et leur rapprochement on parlera alors d'unité morphologique.

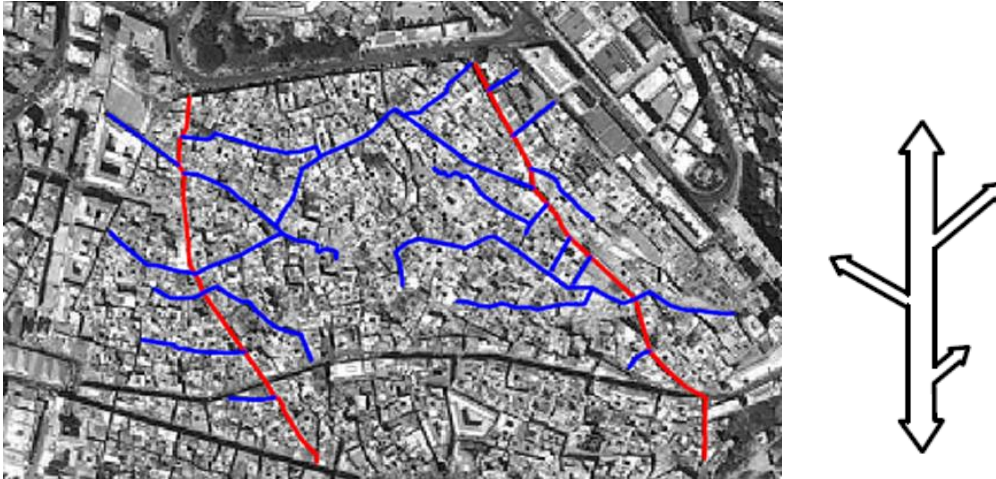


Figure 51: système viaire du tissu ancien de la Casbah⁷⁸

Aspect géométrique et dimensionnel :

Les critères d'ordre géométriques et dimensionnels ne remettent pas en cause la nature fondamentale du système mais confortent simplement le caractère hiérarchique ou non de ce dernier. Le système arborescent peut-être défini à partir d'une géométrie à base triangulaire en Y. l'angle de rencontre des rues principales et secondaires renforce ou atténue la hiérarchisation de ces dernières selon le sens dans lequel le trajet est effectué. La hiérarchie peut s'exprimer par la largeur et longueur décroissante des voies, on part d'une voie principale plus large vers une secondaire plus étroite dans le cas du tissu traditionnel et mixte (rue-ruelle-impasse).

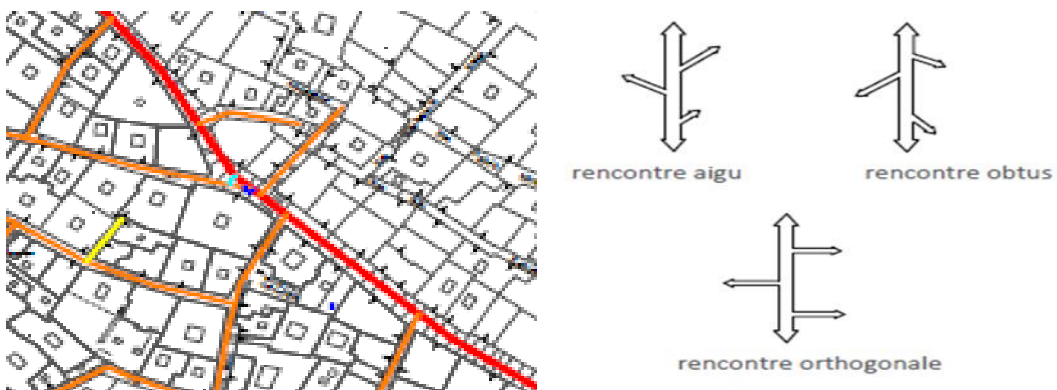


Figure 52: système viaire du tissu ancien de la Casbah⁷⁹

⁷⁸ Schéma réalisé par les étudiantes

b. Analyse du système parcellaire :

Aspect topologique

Les directions du parcellaire sont hiérarchisées et rentre dans une direction préférentielle celle des divisions primaires »parcours matrice « la rue SIDI DRISS HAMIDOUCHE et la rue RABAH RYAH(ex porte neuve). En revanche pour les divisions secondaires « parcours d'implantation et de liaison» le parcellaire est non hiérarchisé car les directions de la trame sont d'importance à peu près équivalente.

Aspect géométrique :

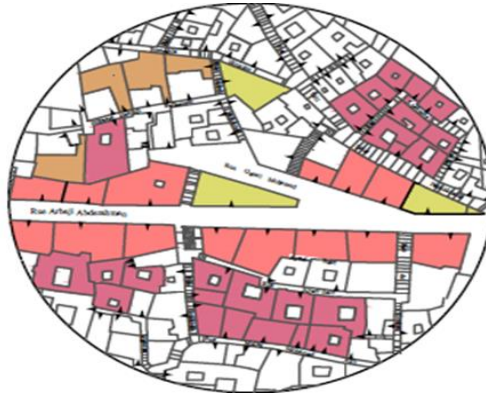
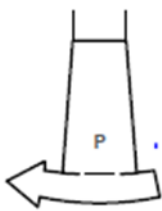


Figure 53 : système parcellaire de la haute casbah⁸⁰

La parcelle trapézoïdale :

Résulte d'une déformation convergente d'une trame rectangulaire ou on aura adaptation du rectangulaire à la trame viaire « parcours matrices » issue de la trame topographique matérialisant ainsi l'interdépendance parcellaire/viaire.

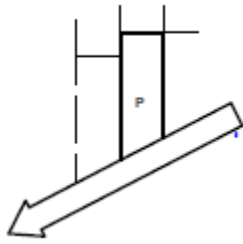


La parcelle biseautée :

Résulte d'une superposition de systèmes viaire/parcellaire indépendante c'est-à-dire un cisaillement brutal de parcellaire préexistant par un réseau viaire, cas des rues de restructuration.

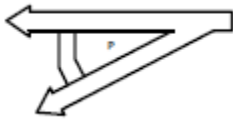
⁷⁹Schéma réalisé par les étudiantes

⁸⁰ Schéma réalisé par les étudiantes



La parcelle triangulaire :

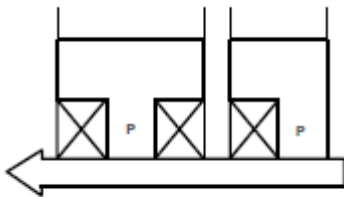
Issue de la rencontre de rues qui ne se regroupent pas de manière orthogonale



La parcelle en L ou T :

Résulte de la soustraction ou addition de portion de parcelle à une parcelle principale

« parcelle crénelée »



Analyse dimensionnelle

De part la déclivité du site, le resserrement de la trame, les parcelles auront une proportion moyen, trapu proche du carré dans la partie basse et haute.

c. Analyse du système bâti :

Aspect topologique :

-On étudie la continuité ou discontinuité de l'ensemble des masses construites qui découle directement du positionnement des bâtiments les uns par rapport aux autres

-La haute et basse casbah présente principalement un système bâti planaire du fait de la continuité des masses bâti dans plusieurs directions de l'espace, résultant d'un bâti ponctuel ramifié par prolifération de constructions annexes.

La configuration de l'espace libre et de l'espace bâti donne une architecture introvertie ouverte sur un « patio ».

-un système bâti planaire perforé. La typologie de bâtiments qui domine : les bâtiments à cour centrale : dont le volume est resserré.



Figure 54:batiments à cour centrale⁸¹

Variante géométrique et dimensionnelles

Les éléments singuliers du bâti :

Il s'agit des bâtiments qui ne possèdent pas un caractère répétitif :

Monument, palais, mosquée, caravansérails....

Aspect topologique : les rapports de ces éléments singuliers au tissu urbain c'est-à-dire au bâti de base sont de 3 types : inclusion, accolement, isolement

Inclusion : le monument se trouve enserré sur toutes ses faces par les masses bâties, mosquée haute casbah

Accolement : le monument est accolé sur une ou plusieurs de ses faces au reste de la trame.

Isolement : le monument est détaché sur toutes ses faces du bâti environnant.



Figure 55:Aspect topologique des éléments singuliers dans la haute Casbah⁸²

⁸¹ Model 3D fait par les étudiantes

⁸²Schéma réalisé par les étudiantes

Constatations :

- La dégradation du cadre bâti
- Rupture visuelle imposé par le port
- Apparition des constructions nouvelles inadaptes au cachet architectural de la Casbah
- Déficit en équipement d'accueil et en infrastructure de vie associative
- Accroissement du crime et des problèmes sociaux
- Mutation sociale le remplacement de la population originale par une population migrante.

2.2. Basse casbah « le tissu mixte » :

Situé dans la partie basse, il constitue l'essentiel des opérations d'événement et d'alignement initiés au XIXème siècle.

Deux entités le composent : la première est délimitée par la rue BAB AZZOUN et la rue de la lyre ; la seconde l'est par la rue BAB EL OUED et la rue de BRUCE.

La place BEN BADIS articule ces deux entités alors que la place des martyrs les met en relation à l'ensemble du quartier.

Il est à vocation résidentielle et commerciale avec la présence d'édifices culturels. La rue est conçue comme un espace fini, les places sont flanquées d'arcades au rez de chaussée et les axes articulent un réseau de ruelles et d'impasse qui continue de structurer l'entité. La notion d'alignement reste la base réglementaire de cette intervention.

a. Analyse du système viaire :

Dans cette partie de la Casbah, le tissu possède un système viaire en fausse résille résultant de la superposition d'un système arborescent avec un système linéaire.

Trame différentes ; non-équivalence des ilots.



Figure 56: Système viaire dans le tissu mixte de la casbah⁸³

b. Analyse du système parcellaire :

Le parcellaire est non hiérarchisé dans son ensemble à l'exception du parcellaire de rive des percées de restructuration.

Constations:

- Prolifération des commerces illicites
- Conflit de circulation a la rencontre des flux piéton et mécanique accentué par la concentration des activités commerciales.



direction préférentielle
direction équivalente

2.3. La basse casbah « le tissu moderne »:

* Les constructions coloniales :

Il occupe toute la partie comprise entre la rue BAB AZZOUNE, BAB LOUED et la mer. Il constitue le premier emplacement des installations humaine qu'a connu le site d'Alger Dans ce tissu nous distinguons quatre entités différentes qui sont :

- l'entité HAUSSMANNIENNE, qui donne sur le boulevard du front de mer, a plan en damier
- l'entité CHASSERIAU, située entre la rue ANKOR CABRAL et AMARA RACHID et présente à son tour un tracé en damier régulier
- les barres Saccard, situées sur l'avenue 1^{er} novembre.
- le port qui regroupe plusieurs activités portuaires de transport commercial.

* Les constructions post coloniales :

Elles se limitent à l'immeuble parking et l'institut de musique.

a. Analyse du système viaire :

- Aspect topologique :

⁸³ Schéma réalisé par les étudiantes

On voit se dessiner sur cette partie de la basse casbah un système viare en « vrai résille » de maillage à voies hiérarchisées, appelé aussi, en échelle, ce qui prévaut à une équivalence des faces correspondantes des ilots.



Figure 57: Système viare dans le tissu de la basse casbah⁸⁴

- Aspect géométrique et dimensionnel :

Pour un système en résille la géométrie est orthogonale .rencontre orthogonale la hiérarchie des rues n'est pas modifiée et confirmée par la largeur et longueur de ces derniers.

- Analyse du système parcellaire :

Le parcellaire suit une trame régulière (plan en damier), à directions hiérarchisées suivant la division primaire : direction préférentielles du parcellaire rue BAB AZZOUN et boulevard CHE-GUEVARA) subdivisions secondaires : discontinues et perpendiculaires à la direction initiale.(ex rue AIT YOUSSEF, rue des FRERE SILKHDER BENDALI MOHAMED, RUE KERRAR SMAIL etc. ..

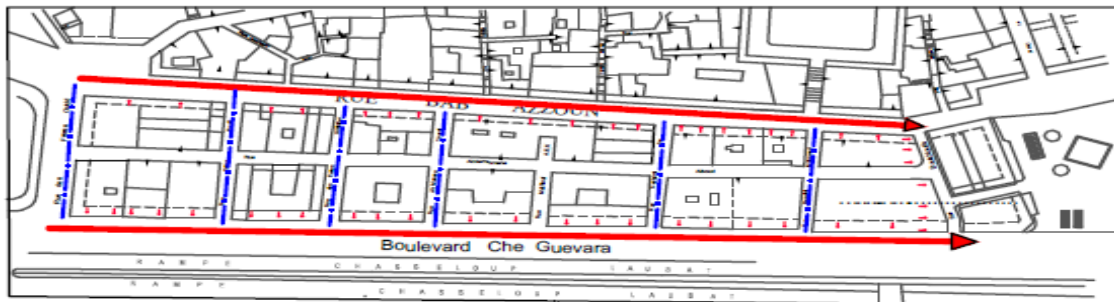


Figure 58: Système parcellaire dans le tissu de la basse casbah⁸⁵

- Analyse géométrique :

Un tracé orthogonal, à base de parcelles rectangulaires qui prennent une forme trapézoïdale en raison de déclivité du site en certaines zones.

⁸⁴Schéma réalisé par les étudiantes

⁸⁵ Schéma réalisé par les étudiantes



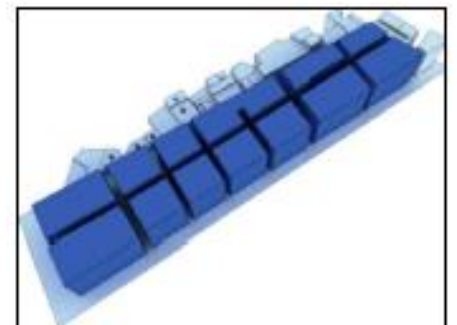
Figure 59: le tracé des parcelles dans le tissu de la basse casbah⁸⁶

- analyse dimensionnelle

Les proportions moyennes du parcellaire sont de plus grande importance grâce au replat du site forme allongé rectangulaire

- c. Analyse du système bâti :

Les façades de gabarit régulier sont de style néo-classique, elles expriment l'axialité, le rythme, la symétrie et l'ordonnance. Les façades sont chargées d'ornement et de décor floral. L'utilisation des éléments architectoniques: colonnes, corniches, balustrades en ferronnerie. Le tissu moderne se caractérise par un système bâti de type ponctuel, les édifices sont de type barre.



Constatations:

- Activité portuaire dépassée qui a besoin d'une aire beaucoup plus grande que son emprise actuelle.
- Rupture physique avec la mer générée par les voies de transit.
- Discontinuité du tissu engendrée par le vide de la régence.
- Mal structuration du tissu due aux grands espaces mal définis provoquant une incohérence.
- Rupture visuelle imposée par le port
- Les places sont marginalisées par absence de l'attractivité
- nœuds conflictuels provoquent une saturation visuelle
- Rupture fonctionnelle générée par des activités militaires et commerciales qui occupent le port
- Absence d'attractivité.

⁸⁶ Schéma réalisé par les étudiantes

2.4. Enjeux et recommandations :

- Relier la casbah à la métropole algéroise :
 - Promouvoir ce quartier historique et le requalifier en pôle culturel patrimonial
 - Améliorer les liaisons piétonne et motoriser et les transports publics entre la Casbah et le reste de la ville.
- Décongestionner la Casbah des activités de services au profil des activités propres à sa vocation culturelle.
 - Inciter le déplacement des activités militaires et portuaires
 - Injecter des activités attractives
- Rétablissement du lien avec la mer
 - Ouvrir le port à la population
 - Déminuer le flux motorisé des axes français
 - Faire du port et de la citadelle des pôles d'attraction touristique
- RESTRUCTURER LE PLAN DE CIRCULATION
 - Limiter le transite en surface
 - Traiter les nœuds conflictuels
 - Améliorer l'offre de stationnement
 - Favoriser les modes de déplacements doux et le transport en commun
- SAUVEGARDER LA CASBAH
 - Une restauration rigoureuse doit se mettre en œuvre
 - Des opérations de restauration réhabilitation et de mise en valeur sont nécessaires.

3. Choix du périmètre d'intervention « le quartier de la Marine »:

Le quartier de la marine qui était autrefois le prolongement de la vieille ville (la casbah) constitue un moment de rupture au niveau de la structure spatiale. Avec ses bâtiments démesurés, il présente une structure autonome sans continuité avec l'existant.

Les raisons de cette destruction sont donc à rechercher que ce soit sur le plan formel ou morphologique, afin d'y remédier par un apport d'un renouveau qui l'insérera dans le rang de la métropolisation, tout en revalorisant son caché historique qui reste enrichi par les éléments singuliers à haut degré de permanence et accentué par des vues imprenables donnant sur la mer, le rocher de l'amirauté et le vieux port : un vrai musée à ciel ouvert, qui pourra s'enrichir en exploitant ces parties délaissées ou mal structurées.

Analyse typomorphologique du quartier de la Marine :

I. l'étude des espaces libres :

I. Les voiries :

- L'axe Bab el Oued - Bab Azzoun :

Il se situe sur la ligne de redressement du terrain et reprend le tracé du CARDO romain. Il traverse le quartier de la marine de bout en bout marquant ainsi sa limite ouest. Il articule entre trois moments importants qui sont à l'échelle de la ville :

La place MOHAMMEND TOURI, la place des martyrs et la place OUANOURI. Il est d'une largeur de 12m ; ses deux parois sont de gabarit de r+3 : le soubassement affecté à l'urbain consacré au commerce est rythmée par une galerie d'arcades larges de 3m offrant ainsi une hiérarchie entre la rue et l'édifice

- Diagnostic :

-il se trouve mal structuré par la perte de deux parois : l'ilot LALAHOUUM, vide de la régence.

-l'existence de problème de circulation généré par le commerce informel et les conflits entre mécanique et piéton.

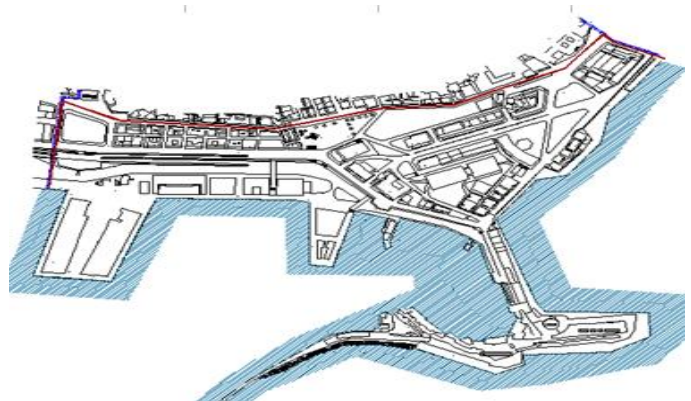


Figure 60: Rue Bab Azzoun, Bab El Oued⁸⁷

- La Rue de la marine :

Cette rue est de tracé très ancien, elle date de l'époque romaine (DECUMANUS) elle reliait la ville avec le port, alors qu'aujourd'hui c'est une rue à sens unique qui relie l'Amirauté à la place des martyrs. On trouve également le long de cette rue quelques repères très forts tel que DJAMAA EL KBIR et la mosquée de la pêcheurie.

⁸⁷ Photo prise par les etudiantes

Diagnostic :

- l'absence d'un trottoir au niveau de DJAMAA KEBIR.
- elle se trouve mal structurée par le manque de sa deuxième paroi.
- elle a perdu son rôle structurant reliant la ville à la mer.

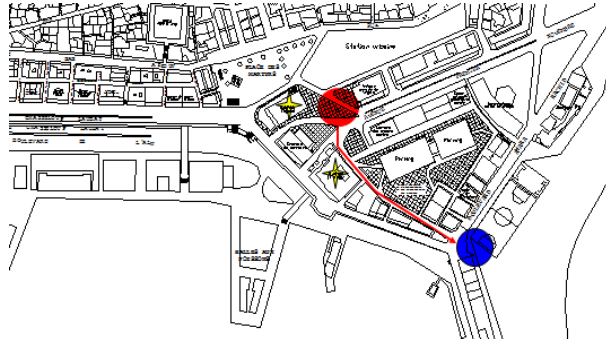


Figure 61: la rue de la marine⁸⁸

- Boulevard CHEGUEVARA :

Conçu durant la période coloniale, il articule entre la partie sud et la partie nord de la ville, d'une largeur de 16m. une de ses deux parois est de gabarit de R+3 ; l'autre constitue un balcon panoramique sur la mer. Ces immeubles abritent différentes activités administratives, commerciales et culturelles au RDC, et à l'étage des habitations; il assure le passage du flux de véhicules vers le quartier de la marine.

- Diagnostic :

- il est à forte valeur architectonique constituant un patrimoine.
- l'existence de conflit de circulation au niveau de la place des martyrs
- un manque d'articulation morphologique par rapport à la partie portuaire.

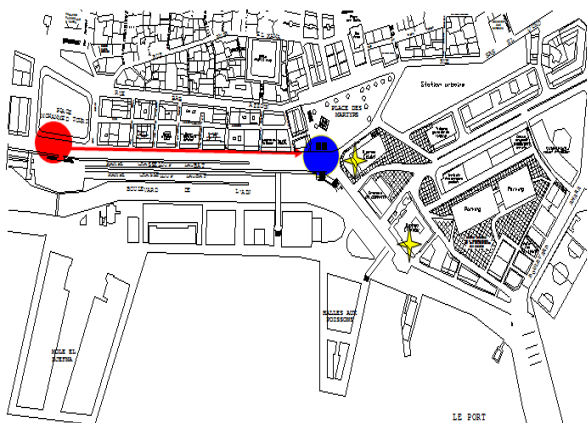


Figure 62: bd Che Guevara⁸⁹

⁸⁸ Photo prise par les étudiantes

⁸⁹ Photo prise par les étudiantes

- Boulevard AMILCAL CABRAL :

C'est une rue à sens unique. Elle est en continuité avec le Boulevard CHE GUEVARA elle débouche sur l'entrée de l'amirauté.

Bordée d'une part par de immeubles coloniaux a usage d'habitations, qui n'abritent pratiquement pas d'activités commerciales, son autre paroi se compose d'un parapet en contre bas ou retrouve la rue d'Angkor.

- Diagnostic :

-un disfonctionnement provoqué par la rupture avec le boulevard AMARA RACHID.

-manque d'articulation morphologique par rapport à la partie portuaire accentué par la non accessibilité des rampes de l'amirauté (zone militaire).

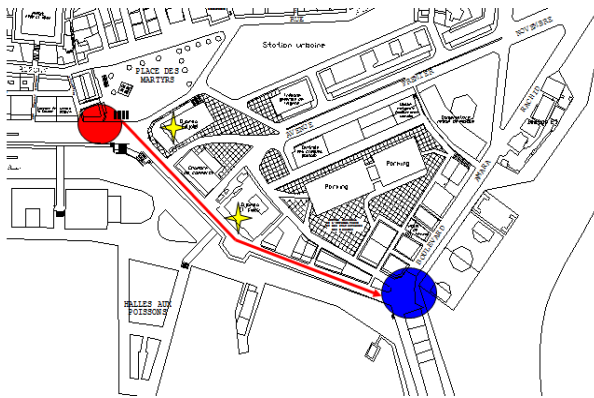


Figure 63: Bd Amilcar cabral⁹⁰

- Le boulevard AMARA RACHID

C'est un boulevard (16m de large) tracé sur les anciens remparts de la médina; très structurantes à double sens elle relie BAB EL OUED a la marine a partir d'une rampe souterraine qui rejoint la rue d'ANGKOR. Bordée par les immeubles CHASSERIAU, la DGSN, et le bastion 23. Les circulations piétonne et mécanique sont séparées. L'absence d'activités commerciales ou autre la rend peu attractive pour le piéton.

- Diagnostic :

- l'offre d'une belle vue sur la mer et l'amirauté.

- le manque d'articulation morphologique par rapport a la partie basse.

⁹⁰ Photo prise par les etudiantes

- la circulation piétonne réduite a un trottoir de 1.5m et une circulation sous arcades non fonctionnelle.

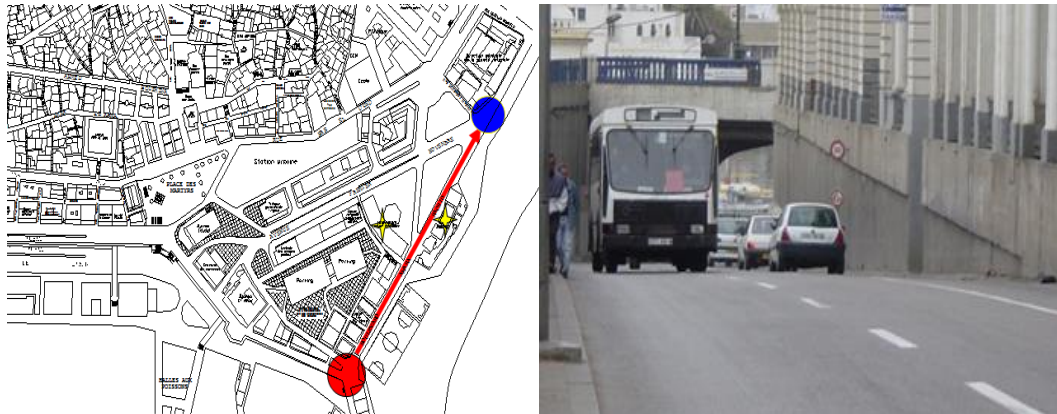


Figure 64: Bd Amara Rachid⁹¹

- l'avenue du 1^{er} novembre :

Bordée sur ses deux parois de barres SOCARD qui abritent des activités commerciales et administratives, peu attirante pour les piétons. C'est une avenue à double sens de 30 mètres de large; elle relie la chambre de commerce à la place des Raïs.

Diagnostic :

- L'avenue 1^{er} novembre, constitue un sécateur, qui coupe le quartier en deux parties par sa largeur.
- rupture avec l'échelle humaine (architecture moderne).
- nuisance et pollution.



Figure 65: Bd du 1^{er} novembre⁹²

⁹¹ Photo prise par les étudiantes

- L'avenue de l'ALN (ANGKOR) :

C'est une rue à double sens en continuité avec l'autoroute ce qui fait d'elle une voie de transit et de très grande vitesse. Elle se situe entre les voûtes et le port et elle a une largeur de 18m. Elle permet aux automobilistes de rejoindre BAB EL OUED tout en contournant la rue de la marine et donc d'alléger le flux.

Diagnostic :

Elle cause une rupture entre le quartier et la mer.

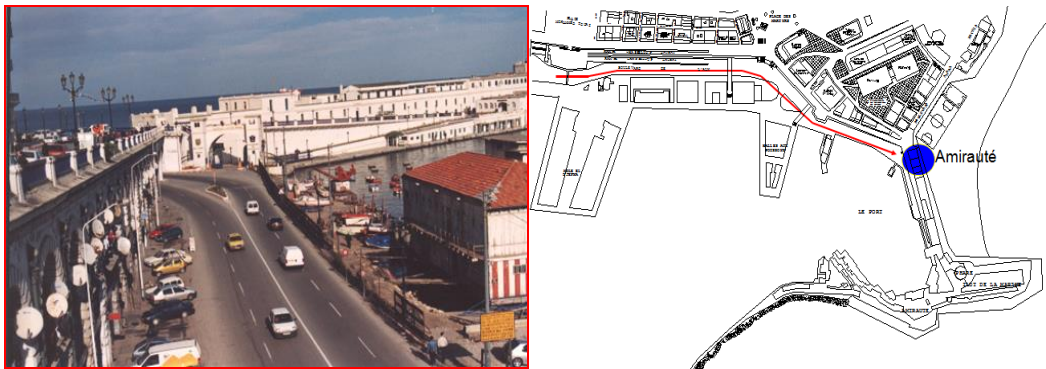


Figure 66: l'Avenue de ALN⁹³

- Les rampes CHASSELOUP LAUBAT :

Elles assurent l'articulation entre le boulevard CHEGEVARA et l'avenue l'ALN, d'une largeur de 6m.

Diagnostic :

- elle n'assure pas pleinement son rôle d'articulation, et est occupée par un parking qui provoque un encombrement.



Figure 67: les rampes CHASSELOUP LAUBAT⁹⁴

⁹² Photo prise par les étudiantes

⁹³ Photo prise par les étudiantes

⁹⁴ Photo prise par les étudiantes

- L'escalier de la pêche :

Situé à l'intersection du boulevard CHEGEVARA et AMILCAR CABRAL assurant une articulation entre le quartier et la partie portuaire. En connexion avec les sous sols de la place des MARTYRS et les voutes.

Diagnostic :

Ils n'assurent pas pleinement leurs rôles à cause du :

- non fonctionnement des sous sols de la place des martyrs.
- **leur aboutissement direct sur l'avenue de L'ALN**



Figure 68:escalier de la pêche



Figure 69 : rampes chasseloup laubat⁹⁵

II. Les places :

- La place des Martyrs :

L'intersection des deux rues BAB EL OUED -BAB AZZOUN et la rue de la MARINE constitue la place des martyrs qui fut l'ancien forum romain, devenue place du marché à l'époque arabo berbère, lieu regroupant plusieurs activités à l'époque ottomane et la place du gouvernement à l'époque coloniale. C'est un lieu public à regroupement important, ayant une relation très étroite avec son entourage. Ses parois présentent un caractère homogène avec leur gabarit de R+2 à R+3 ainsi que la galerie d'arcades qui les rythme.

Diagnostic :

- Élément de repère, elle constitue le point de convergence des différents fragments de la ville.
- Elle assure une articulation entre la haute casbah et le quartier de la marine.

⁹⁵ Photo prise par les étudiantes

- Elle a toujours constitué un lieu de communication sociale.
- Elle possède deux niveaux de sous sols non accessibles au public qui sont en liaison avec les voutes et l'escalier de la pêcherie offrant des potentialités multiples (liaison quartier mer)
- Elle se trouve mal définie par la perte de l'une de ses parois par rapport à son tracé originel.
- Elle est finalement transformée en un lieu de transit.
- Aujourd'hui cette place est clôturée à cause des travaux de la bouche de métro et des fouilles archéologiques effectuées dans cette zone.



Figure 70: les fouilles sur la place des Martyrs⁹⁶

Figure 71: la place des Martyrs⁹⁷

- La place PORT SAID :

Une des limites de notre quartier. Elle fait face au théâtre national et donne sur le boulevard CHE GUEVARA et donc sur la mer, ses deux autres parois sont bordées par des immeubles coloniaux a sous-bassement en arcades. Elle relie le port à la ville ainsi que les différents quartiers d'ISLY, de BAB AZZOUNE et d'OURIDA MEDDAD.

- Diagnostic :

- Elle est le lieu de rencontre de plusieurs rues importantes.
- Elle a été réaménagée en 2007, avec un mobilier urbain, et une végétation abondante.
- Un manque flagrant en mobilier urbain.
- Un lieu de concentration des commerces informels
- Des odeurs affreuses à cause des sanitaires présents dans cette place.

⁹⁶ Photo prise par les etudiantes

⁹⁷ Photo prise par les etudiantes



Figure 72: le square Port Said⁹⁸

- La place des Rais :

Se trouve au niveau du BASTION 23, elle est le point de jonction entre le quartier de la marine et celui de BAB EL OUED. Y débouchent des voies structurante tels que l'avenue du 1er novembre, la rue BAB EL OUED ainsi que le boulevard AMARA RACHID c'est donc une place importante pour le trafic automobiles.

Bordé par des équipements tels que la DGSN, l'institut supérieur de musique (actuellement en construction) et par des voies de circulation (cité ci-dessus) elle n'est pas un lieu de passage important pour les piétons .

Diagnostic :

- Aucune mise en valeur des chevaux de Neptune (qui d'ailleurs ont été parachuté ce qui explique le fait qu'ils ne trouvent leur sens et leur importance originels)
- Aucun aménagement invitant a profiter de l'espace et de la sculpture



Figure 73: la place des Rais⁹⁹



Figure 74: la place des Rais vue du ciel

⁹⁸ Photo prise par les étudiantes

⁹⁹ Photo prise par les étudiantes

- L'îlot LALAHOM :
Vide, résultat de l'écoulement d'une partie du tissu mixte, de part et d'autre de la mosquée ALI BITCHINE
Diagnostic :
 - A son niveau, on constate la perte d'une partie de la paroi de la rue de la CASBAH.
 - Ce vide défigure le paysage urbain par la perte d'une partie de la paroi de la rue de BEB EL OUED.
 - Il se trouve squatté par le commerce informel.
- Le vide de la régence :
C'est un vide, résultat d'un projet urbain inachevé (le projet SOCCARD)

Diagnostic :
 - Il est utilisé comme une station urbaine mal structurée
 - Il se trouve squatté par les commerces informels.
 - Il est source de nuisance et de pollution.
- La place AMICAL CABRAL :
Située à l'angle du quartier, son emplacement coïncide avec celui de l'ancienne porte BAB EL DZIRA. C'est un lieu public à regroupement faible.
Elle est structurée par deux parois avec gabarit homogène de R+3.
Diagnostic :
 - Elle n'assure pas la connexion entre la ville et l'amirauté (zone militaire)
 - De dimensions réduites.
 - Elle se trouve isolée de toute animation urbaine.
 - Aujourd'hui cette place est clôturée à cause des travaux de la bouche de métro et des fouilles archéologiques effectuées dans cette zone.
- La plage :
Située au dessus de la place AMILCAR CABRAL entre l'amirauté et le bastion 23
Diagnostic :
 - Inaccessible.
 - Non exploitée.
 - Dans un état pollué.
 - Appropriée actuellement en aire de jeu.

-Accessibilité :

Les accès mécaniques au quartier se font du nord au sud par : les rues BAB AZZOUN et BAB ELOUED qui assurent liaison inter quartier le boulevard CHE GUEVARA, l'avenue du 1ER NOVEMBRE, le boulevard AMARA RACHID qui relie le quartier au port à travers l'ALN pour rejoindre la radiale de frais vallon. Les accès piétonniers se font d'est à l'ouest par les ruelles piétonnes du tissu traditionnel et qui débouchent sur les rues BAB AZZOUN et BAB EL OUED les ruelles les plus fréquentées sont la rue SIDI DRISS HAMIDDOUCHE.

-Flux et circulation :

Notre quartier est fortement desservi, mais présente une anarchie de la circulation due à un manque de hiérarchie des voies. Ceci est aussi dû à la mauvaise structuration du tissu suite à des réalisations des projets urbains non achevés.

La situation du quartier dans la métropole représente la relation entre nord et le sud de la capitale, la relation du quartier avec le reste de la médina ottomane desservie par les voies piétonnes, qui représente un lieu d'échanges.

La présence de la gare routière en plein cœur du quartier présente une importante nuisance (bruit, pollution), ainsi qu'un conflit de circulation interne et de transit sur le boulevard du 1er novembre.

-conflit de circulation piétonne et mécanique le long des rues BAB AZZOUN, BAB ELOUED et le long de l'avenue 1er novembre. Ce conflit découle de la circulation piétonne qui anime du haut de la casbah et se déverse sur le quartier.

-la présence des nœuds mal structurés au niveau de l'intersection du 1er novembre et du boulevard HADAD ABD ERREZAK, ainsi qu'au niveau des deux déviations qui relient l'avenue du 1ER NOVEMBRE au boulevard CHEGEVARA en contournant djamaa DJEDID.

II. les édifices :

I. Les édifices prés-coloniaux :

- Djamaa el KEBIR :

C'est la plus ancienne mosquée d'Alger, située sur la rue de la marine l'un des rares édifices construits en 1324 par les almoravides.

Diagnostic :

-classé patrimoine en 1967. Son état est bon .elle est réhabilitée.

-défigurée par un grillage le long de sa façade occidentale, ce qui empêche la circulation piétonne sous arcades.

- Djamaa ALI BITCHINE :

« La mosquée ALI BITCHIN a été construite en 1622. A l'intersection de la rue bab el oued et la rue de la casbah, extrémité du tissu mixte ».

C'est le plus ancien monument qui nous soit parvenu de la période turque a Alger

Diagnostic :

-On accède au niveau de la mosquée par deux escaliers donnant, l'un sur BAB EL OUED, l'autre sur la rue de la CASBAH.

-Elle est en état de restauration.

-la présence de marchands informels, source de nuisance.

-l'existence des immeuble mitoyens a la mosquée dégradés, ci qui diminue la valeur esthétique de l'édifice et du lieu.

- Djamaa ELDJDID :

« Appelée aussi la mosquée de la pêcheurie. Elle se situe entre la place des martyre et la chambre de commerce »

Elle est fondée en 1660 à l'époque de la régence turque. C'est le type le plus frappant et le plus intéressant par sa conception architectural.

Diagnostic :

-En bon état, après sa restauration.

-Une situation stratégique donnant sur la place des martyrs, tout en offrant une belle perspective, vue du boulevard de CHEGUEVARA.

-La réhabilitation de ses voutes en des espaces de convivialité qui lui confèrent plus de charme.

-l'existence d'une liaison avec les sous sols de la place des martyrs qui se trouvent actuellement non fonctionnels.

-liaison avec les escaliers de la pêcheurie.

- La mosquée du port :

Appelée aussi masdjid ELMARSA. Elle est contiguë a la grande voute de l'amirauté, près de laquelle se trouvait BORDJ EL KABBIR (le grand fort). Cette mosquée fut après 1830 englobée en des bâtiments nouveaux.

Diagnostic :

Inaccessible, car elle appartient a la zone militaire (l'amirauté)

- Dar AL-HAMRA :

« Ce palais aurait été construit par le dey Hussein. Il est situé entre la rue BAB EL OUED et les barres SOCCARD, sur ce qui fut, jadis, le Zanqat AIN EL-HAMRA ». Le bâtiment qui avait été déjà défiguré sur sa façade par des travaux antérieurs a encore souffert des travaux de voirie du XXe siècle qui l'ont amputé d'une partie. Actuellement c'est le siège de la « fondation et de la délégation de la casbah ».classé en 1887

Diagnostic :

-il est en bon état.

-entouré par des bidonvilles et deux bâtiments coloniaux délabrés.

-actuellement il a une fonction administrative « fondation et de la délégation de la casbah »

-les baraques mitoyennes peuvent contribuer a la disparition de sa valeur historique, culturelle et architecturale.

-environnement immédiat pollué, diminue sa valeur culturelle.

- LE BASTION 23 :

L'histoire du bastion 23 commence avec la construction des remparts militaires suite à une attaque vers 1514.

Les constructions ont commencé à s'ériger En 1750 avec le palais 18. Vers la fin du 18 éme siècle, les palais 17 et 23 furent édifiés. Après l'occupation française et après avoir servi de résidence au commandant du génie, puis le consulat américain, ensuite de résidence au duc D'AUMALE, le palais 18 devient une bibliothèque de la ville entre 1856 et 1861. Le bastion 23 redevient militaire, entre 1900 et 1915, puis habitation jusqu'en 1980 ou les autorités ont décidé d'évacuer les familles occupant les lieux. L'intérêt du bastion 23, autre les valeurs et richesses intrinsèques des palais qui le composent, réside dans le fait que ce soit le dernier fragment du tissu de la Casbah, le dernier témoignage évident que le tissu de la vieille ville se prolongeait vers la mer. C'est donc dans le but de le préserver que les autorités ont décidé de le restaurer. Les travaux du projet de restauration du bastion23 ont débuté en 1988 et menés à terme.

Diagnostic :

-fait l'objet d'un classement en 1968.

-Actuellement, ce monument constitue un véritable complexe culturel et touristique regroupant les activités suivantes :

Un musée (palais 18) – un musée marine (palais 23) – une librairie – un centre d'artisanat (atelier + vente) – des bureaux administratifs – une galerie d'art (palais 17) – un centre touristique.

-très peu fréquenté par le public car il est totalement détaché des autres palais et édifices par le passage de la voie AMARA RACHID à flux très important.

-Accès difficile aux piétons.

-Existence d'un grillage qui le défigure.

- L'AMIRAUTE :

Elle constituait à l'époque précoloniale le seul port économique et politique existant. A usage défensif, elle formait pendant la période ottomane un lieu prospère composé de plusieurs bâtisses édifiées :

BORDJ EL FINAR 1573, BORDJ ESSARDIN 1696, BORDJ RAS EL MOUL 1696. Le mausolée de SISI BRAHIM

Avec l'occupation française, cet ensemble a subi de nombreux remaniements, extensions, sans pour autant changer d'aspect ; il fut affecté pour des activités militaires.

Diagnostic :

Malgré sa valeur historique et son cadre attractif, elle se trouve actuellement enclavée et constitue une zone militaire inaccessible pour le public, ce qui induit une grande rupture entre le quartier de la mer et faire de la partie basse une zone passive sans animation.

II. édifices coloniaux du XIX^{ème} siècle :

- Les éléments structurant cette entité sont : les immeubles CHASSERIAUX, la chambre de commerce, la place AMILCAR CABRAL et le boulevard du front de mer, formant ainsi une unité architecturale homogène qui donne l'image d'une ville européenne. Etablie à l'époque coloniale suivant un tracé en damier, elle occupe des îlots réguliers avec des cours intérieures, qui assurent l'éclairage et l'aération.

-la première entité, alignée le long du boulevard front de mer englobe des édifices de service, siège de banques et administration.

-quant à la deuxième, alignée le long du boulevard AMILCAR CABRAL et AMARA RACHID

-ils sont destinés à usage résidentiel.

- Entité haussmannienne :
 - les bâtiments jouissent d'une vue sur la mer.
 - immeubles ordonnancés avec des façades de grandes richesses ornementales, entre R+3 et R+4 a une échelle monumentale.
 - ces bâtiments sont restaurés et sont en bon état.

Exemple : l'immeuble de siège de l'APC de la casbah donnant sur le boulevard CHEGEVARA, organisé autour d'un patio central, la circulation verticale est assurée par un escalier monumental, donnant sur le patio, et un autre de service intérieur de haute valeur architectonique.
- Les Voûtes :

Elles constituent un ancien immeuble - pont affecté aux commerces, construit lors de la réalisation du boulevard front de mer. Mais à part, les quelques dizaines de voûtes réhabilitées et réaménagées dans le cadre du projet du « carrefour du millénaire », les voûtes se trouvent aujourd'hui dans un état de vétusté avancée mais sans altération de la structure porteuse.

Actuellement elles abritent des fonctions inadéquates à leur statut dans le patrimoine architectural et historique.
- Entité CHASSERIAUX :
 - ces bâtiments sont dans un état de vétusté avancée.
 - ils se trouvent néanmoins isolés.
 - aucune animation.
- La chambre de commerce :

Située entre DJAMAA ELKEBIR et DJAMAA DJEDID, c'est un édifice accueillent une activité financière, d'une richesse architecturale faisant partie des façades exceptionnelles du tissu classique.

-La D.G.S.N :

Edifice public à caractère sécuritaire datant de l'époque coloniale, récupéré par la sureté nationale.
- Les barres SOCCARD :

Construites en 1942, cette entité portée par l'avenue 1er novembre est composée de 2 barres, chèques postaux, trésor public, et le bâtiment d'angle, d'un gabarit de R+7 a R+9. Ce projet se greffe dans l'ensemble sans tenir compte de sa logique d'organisation par rapport a ce souci majeur de garder la continuité spatiale avec

les autres entités (notamment l'entité traditionnelle médiévale et l'entité haussmannienne du XIXème siècle). L'interruption de projet a engendré de grands espaces vides qui confèrent au quartier un caractère d'inachevé et déstructuré. Les aboutissements restent mal définis .ce projet est composé de deux barres, le bâtiment d'angles, trésor, les chèques postaux.

III. Les édifices de la période post coloniale :

- l'institut de musique : (I.N.S.M)

C'est un nouveau type d'architecture qui marque la temporalité avec une composition symétrique au niveau de la façade principale, en reprenant la forme de l'arc dans le traitement de ses ouvertures qui sont de grandes surfaces vitrées et l'utilisation des matériaux de construction moderne, le verre, la brique et le béton armé.

Diagnostic :

- A proximité du bastion23.
- Isolé et entrecoupé par des voies de flux important.

- L'immeuble parking :

Immeuble de service situé entre le projet SACCARD et l'ilot CHASSERIAU, d'une structure métallique démontable et des éléments en préfabriqué. Il est de R+3 étages. Consacré au stationnement.

Diagnostic :

- accès mécanique mal structuré.
- structure contemporaine non intégrée dans le contexte global.

-Structure de permanence :

La quasi-totalité d'éléments à haut degré de permanence est matérialisée par les axes, les monuments, les places, les fontaines, les suikates, Quant au quartier de la marine, il est majoritairement dominé par les construction coloniales du XIXème siècle et ponctué par quelques éléments singuliers de haut degré de permanence qui ont résisté a la destruction de la basse casbah : BASTION23, DAR EL HAMRA, DJAMAA EL KEBIR, DJEMAA EL DJEDID, DJEMAA EL MARSSA, le mausolée DE SIDI BRAHIM et le phare .

Typologie 1 :

-comme on l'a déjà souligné, notre site est gorgé d'histoire, marqué par des typologies architecturales appartenant à différentes époques historiques qui l'ont marqué, d'où sa richesse architecturale, exprimée par une architecture traditionnelle qui est le style berbéro musulman (DJEMAA KEBIR), et le style ottoman (DJEMAA EL DJEDID, KETCHAOUA, BASTION23, DAR EL HAMRA, DJEMAA EL MARSSA, le phare...)

-quant au style néoclassique du XIX^{EME} siècle, il englobe une grande partie de notre site, ponctuée par des façades exceptionnelles conçues par CHASSERIAUX.

-en ce qui concerne l'apport du mouvement moderne, il a été considérable par la construction des barres SOCCARD ; à caractère d'inachevé, elles ont eu un effet négatif sur le quartier, en le sectionnant en deux parties, tout en coupant sa liaison avec la mer.

- quant à l'architecture post coloniale elle se résume à l'immeuble - parking, et le conservatoire

Typologie 2 :

Quelques édifices n'ont pas gardé leur typologie car ils étaient remaniés à travers l'histoire en subissant des modifications partielles à l'image des mosquées : DJAMAA EL KEBIR, DJAMAA EL DJEDID et KETCHAOUA. On notera enfin la construction d'édifices contemporains du XIX^{eme} siècle sur des vestiges.

-Gabarit :

Les immeubles qui composent les entités bordant les trois grands boulevards : CHE GUEVARA, AMILCAR CABRAL, AMARA RACHID ainsi que la rue BAB AZZOUN sont des immeubles de rapport de 3 à 4, avec un dernier niveau en retrait par rapport à la façade principale, alors que les immeubles qui structurent l'avenue 1er novembre sont de grandes tailles ; des barres dont le gabarit varie de 7 à 10 niveaux.

Quant aux autres immeubles, ils ne dépassent pas R+4, comme ceux qui bordent la rue de la rue de la marine : DJEMAA EL DJEDID et DJEMAA EL KEBIR (en R+1), la chambre de commerce en R+3.

Cette rupture typologique remarquable à travers le ski line s'explique par les différentes entités qui se sont développées à des moments différents de l'histoire et qui expriment des objectifs de pouvoir différents et des architectures différentes surtout celle du front de mer

constituant une barrière visuelle qui cache le tissu traditionnel « la casbah » en donnant un site une image purement européenne.

-Etat du bâti :

Cette carte (carte casbah) nous permet de faire un constat sur l'état du bâti et d'en déduire les actions qu'il faut adopter.

On remarque que la plupart des bâtisses sont en bon ou moyen état (contrairement à ceux de la casbah mixte qui sont dans un mauvais état vu leur durée dans le temps, leur marginalisation et leur non prise en charge ...).

-Activités :

On trouve dans le quartier de la marine des immeubles formant des équipements qui englobent des activités administratives, financières, culturelles,....

En outre, on voit des immeubles à usage d'habitation qui regroupent souvent ces mêmes activités, au niveau de leurs socles, en plus d'activités commerciales de gros et de détail à l'échelle du quartier qui se trament sous arcades, ainsi que les activités de dépôt et/ou d'atelier en sous - sols.

Quant aux activités tertiaires de transport ; elles sont réparties en deux : terrestre et maritime.

Terrestre : elles sont définies par le transport en commun au niveau du vide de la régence et un espace très restreint et mal situé, matérialisé par l'immeuble parking.

Maritime : que se soit de passage ou de marchandises, elles sont matérialisées par le port qui est en rupture par rapport au quartier.

La zone militaire, mal située, occupe tout l'îlot est inaccessible au public.

Ce qu'il faut retenir, ici, c'est que le quartier observe une désorganisation totale des activités, de leur affectation, de leur implantation ; en plus de la présence d'un grand nombre d'activités informelles.

-Les équipements :

Le quartier de la marine constitue le vieux centre d'affaire issu de la période européenne. Il est à vocation tertiaire mixte de niveau métropolitain. Il regroupe un grand nombre d'équipements centraux de niveau national et régional, des équipements d'accueil et de services, administratifs, éducatifs, culturels et culturels.

En réalité, on assiste à un tissu qui regroupe « un résidu d'équipements », conséquence due à plusieurs facteurs : projet urbains inachevés et indisponibilité de moyens financiers.

3. Lecture critique des propositions du plan de sauvegarde :

- La non prise en considération de la ligne du tramway.
- Le manque d'aménagement
- La relation terre - mer assurée uniquement par des passerelles.
- la réaffectation des voûtes sans penser à leur accessibilité.
- La délocalisation de la fonction portuaire sans proposer une autre fonction à sa place
- Il néglige la vocation proposée par le PDAU.
- La voiture reste plus favorisée au détriment des modes de circulation doux.

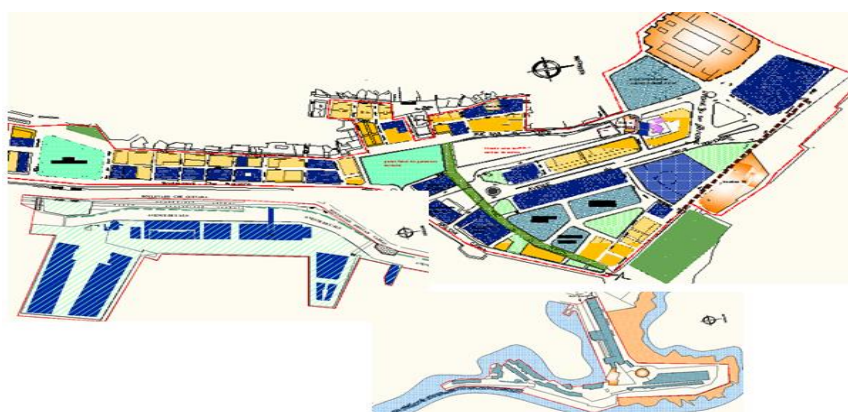


Figure 75: proposition du plan de sauvegarde¹⁰⁰

LEGENDE	
	Limite du sous secteur n°1 U.S.S. 3-C
	Immeuble protégé au titre de la législation sur les monuments historiques à valoriser
	Habitat existant à revaloriser
	Habitat existant à maintenir
	Habitat projeté avec service intégré
	Equipement projeté
	Equipement existant
	Espace libre aménagé
	Espace libre à aménager
	Place urbaine
	Tirémie

LEGENDE	
	Limite du sous secteur n°3- D
	Equipement existant
	Activité portuaire et de transport à déplacer
	Réaffectation fonctionnelle des voûtes
	Occupation illicite des voûtes dont l'évacuation est imposée pour une réhabilitation et une réaffectation

LEGENDE	
	Limite du sous secteur n°4 U.S.S. 4
	Immeuble protégé au titre de la législation sur les monuments historiques à valoriser
	Equipement projeté

¹⁰⁰ PPSMVSS la Casbah

4. Identification des secteurs opérationnels :

Cette opération sert à déterminer les parcelles sur les quelles on va intervenir ; qu'elles soient vides ou occupés afin de bien cerner notre intervention qui s'effectuera par la suite.

-La présence de plusieurs monuments historiques classés non mis en valeur de par l'absence de relation et de parcours reliant entre eux.

-La voie AMARA RACHID a flux très important provoquant ainsi le détachement et la non fréquentation du bastion 23.



Figure 76:le bastion 23¹⁰¹

-Du commerce informel et le manque du mobilier urbain dans les différentes places existantes.



Figure 77: le commerce informel place Port Said¹⁰²

¹⁰¹ Photo prise par les étudiantes

¹⁰² Photo prise par les étudiantes



Figure 78:commerce informel rue Bab Azzoun¹⁰³

- Places, aires de jeux mal aménagées et mal structurées.
- En plus de son architecture, le parking qui se situe entre les barres Socard et les immeubles Chassériaux, occupe le cœur du quartier et le dénature. Aussi, il n'est pas vraiment rentable économiquement, dans un quartier où le mètre carré de terrain dépasse les cents milles dinars.



Figure 79:parking à étages¹⁰⁴

- le Front de mer à côté du bastion 23 enlaidi par un parking qui dénature le site et l'agresse.



Figure 80:stationnement illicite

¹⁰³ Photo prise par les étudiantes

¹⁰⁴ Photo prise par les étudiantes

-Place des martyrs : Sous sol inexploité



Figure 81 : des arcades sous la place des martyrs.

-Habitats dans un état délabré.



Figure 82: habitat en état vétuste¹⁰⁵

-Des immeubles comportant des fonctions non compatibles à la fonction choisie (un quartier à vocation historico-culturelle, balnéaire)

-Un commerce sous arcades non valorisé

-Les voûtes non exploitées correctement de par la difficulté de leurs accès.

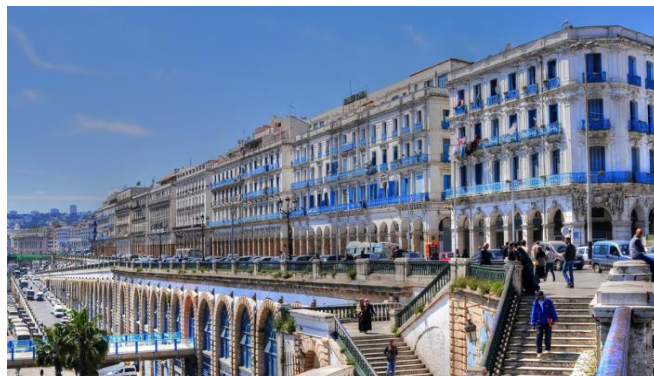


Figure 83: Voûtes de L'ALN¹⁰⁶

¹⁰⁵ Photo prise par les étudiantes

¹⁰⁶ Photo prise par les étudiantes

- L'amirauté : Zone historique qui fait l'image du quartier prise par les militaires
- Le boulevard de l'ALN : une voie rapide créant la rupture (ville/mer).

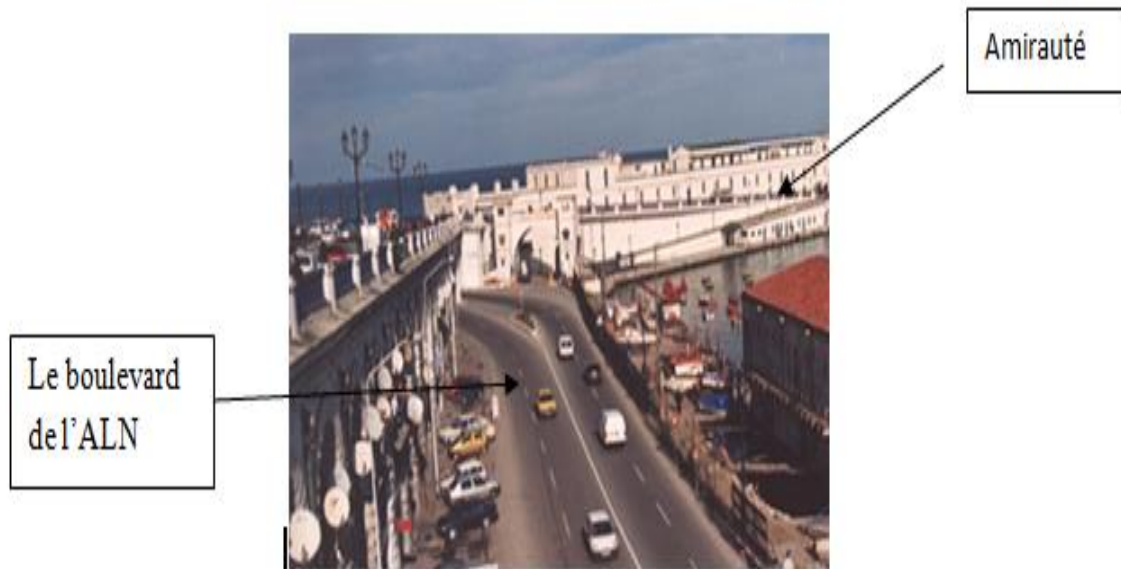


Figure 84 : Boulevard de l'ALN¹⁰⁷

- En plus de son inadéquation avec la vocation choisie et la rupture qu'il crée entre la ville et la mer, le port se trouve dépassé.



Figure 85: le port commercial de la Marine¹⁰⁸

¹⁰⁷ Photo prise par les étudiantes

¹⁰⁸ Photo prise par les étudiantes

5. Les exemples thématiques :

5.1. Marseille :

a. Présentation du projet:

L'Hôtel-de-Ville: Située à Marseille 2ème arrondissement, le cas d'études fait parti de l'hyper centre marseillais, il est bordé du Vieux port au nord. Ce quartier administratif est inclus dans le quartier historique du Panier. Depuis plus que dix ans la zone ainsi que l'ensemble du centre ville faisait objet d'une opération de requalification dans le cadre de la réception de l'évènement Marseille Provence capitale de la culture européenne 2013. Le site présente une richesse historique « 7 monuments classés ». ¹⁰⁹

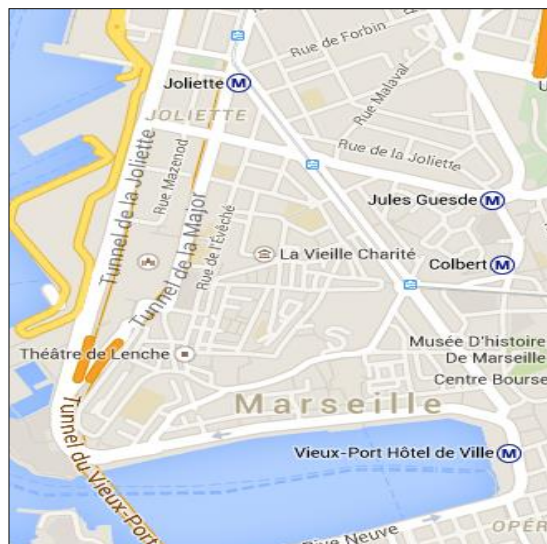


Figure -86 situation du Vieux Port¹¹¹

III. L'aménagement du vieux port:

Le Vieux-Port est le plus ancien port de Marseille, ainsi que le centre historique et culturel de la ville. Les activités portuaires de commerce furent ensuite déplacées vers d'autres sites plus au nord. Le « vieux port » est aujourd'hui un port de plaisance, un lieu de rassemblement populaire et l'un des symboles de Marseille.

•La requalification du Vieux-Port de Marseille a été récompensée le 25 avril 2014 du Prix européen de l'aménagement d'espace public urbain.

¹⁰⁹ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

- Le bassin du port manque de lisibilité et d'ouverture vers le centre urbain de Marseille. Une large surface piétonne de 45 mètres est aménagée côté port ; côté bâtiment, les trottoirs actuels sont élargis de 2 mètres environ. Sur ce quai, l'espace dédié aux piétons est augmenté de 60%. Un revêtement retenu permet d'obtenir une surface unitaire et continue, très minérale et contemporaine.

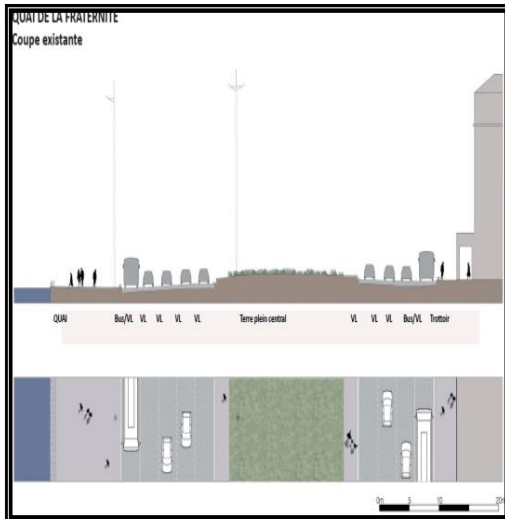


Figure 87: Coupe existante sur le quai de la fraternité¹¹⁰



Figure 88: Le quai de la fraternité¹¹¹

IV. Circulation:

Un nouveau plan de circulation qui limite fortement le transit en surface dans le centre ville au profit du tunnel Prado Carénage, du Jarret requalifié et, à partir de 2011

- En dehors de quelques rues qui doivent rester circulantes, la généralisation des zones tranquilles, où piétons et voitures se partagent l'espace comme la rue Grignan, peut être envisagée.
- Une limitation très importante de la circulation autour du Vieux Port
- La poursuite de la modernisation de l'offre de transport

¹¹⁰ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

¹¹¹ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

- Une plus grande lisibilité et efficacité de l'offre de stationnement :¹¹²

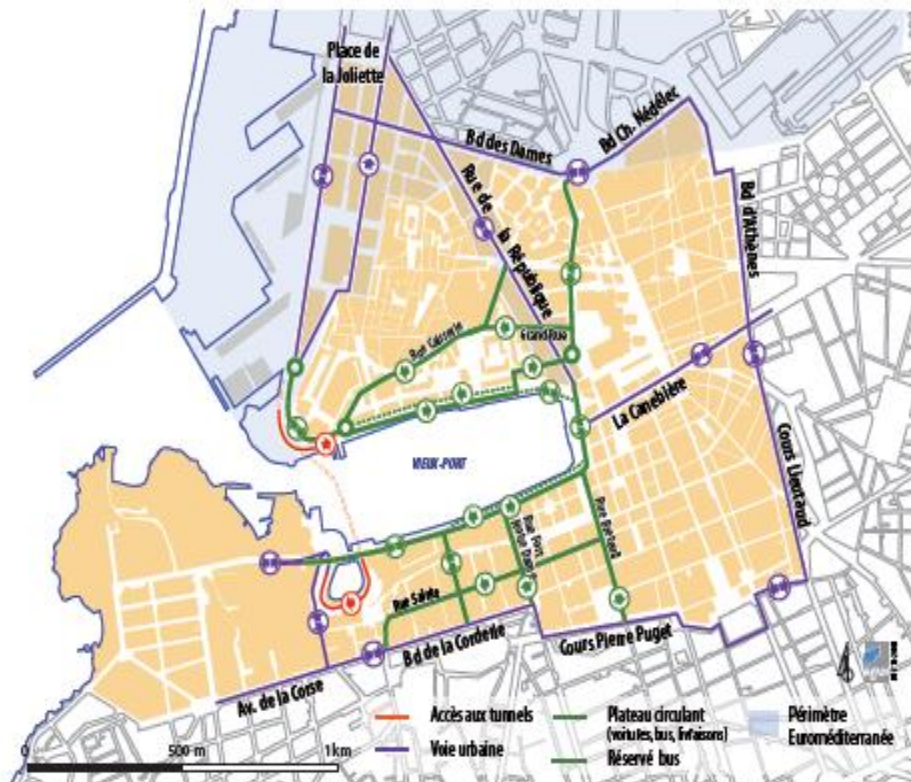


Figure 89:Organisation de la circulation autour du vieux port.¹¹³

V. L'ombrière de Foster :

Une ombrière, grande structure légère et ouverte, vient s'implanter sur le quai de la Fraternité et pourra être utilisée pour les activités journalières du Vieux Port tels que le marché aux poissons mais aussi les passagers en attente de départ vers les îles mais également pour des événements de plus grande ampleur.

- Sur les quais, est installée une gamme de candélabres, conçue spécialement pour s'adapter aux spécificités du Vieux Port. Tous ces candélabres ont la même forme, seule leur hauteur varie pour s'adapter aux différentes largeurs de voies.

¹¹² (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

¹¹³ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)



Figure 90: l'ombrière de Foster¹¹⁴

VI. La rénovation des voûtes de la Major :

Situées sous le parvis de la Cathédrale, les voûtes de la Major abritaient, autrefois, des entrepôts portuaires. Après consolidation et rénovation elles seront transformées en 7300 m² de commerces de standing, restaurants et ateliers d'art.

- Cet espace appartenant à la Ville et aujourd'hui désaffecté, sera réhabilité par un opérateur commercial privé afin de lui conférer de nouvelles fonctionnalités liées à l'attractivité touristique du pôle métropolitain.

- Devant ces voûtes, une nouvelle promenade sera créée avec des aires de loisirs et de culture.



Figure 91: les voûtes de la majeure, vue d'ambiance¹¹⁵

¹¹⁴ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

¹¹⁵ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)

VII. La réhabilitation de la rue de la République :

Longue de 1,2 km, elle a été créée à la fin du 19^e siècle afin de relier le Vieux Port aux nouveaux bassins du port industriel de la Joliette en 1864.

Suite à la réalisation d'un projet de rénovation en 2002 de grande ampleur, les populations les plus défavorisées ont laissé la place à des populations plus aisées. De nombreuses boutiques de marque font aujourd'hui de cette rue l'une des plus commerçantes du centre-ville.

- 124 immeubles haussmanniens classés, tombés en déshérences. L'opération a porté sur 30 000 m² de commerces et 100 000 m² de logements
- La rénovation des logements, dans un positionnement allant du bon standing au haut de gamme, a contribué de manière déterminante à la requalification des commerces de pied d'immeuble, dont plus de 60% étaient inoccupés.

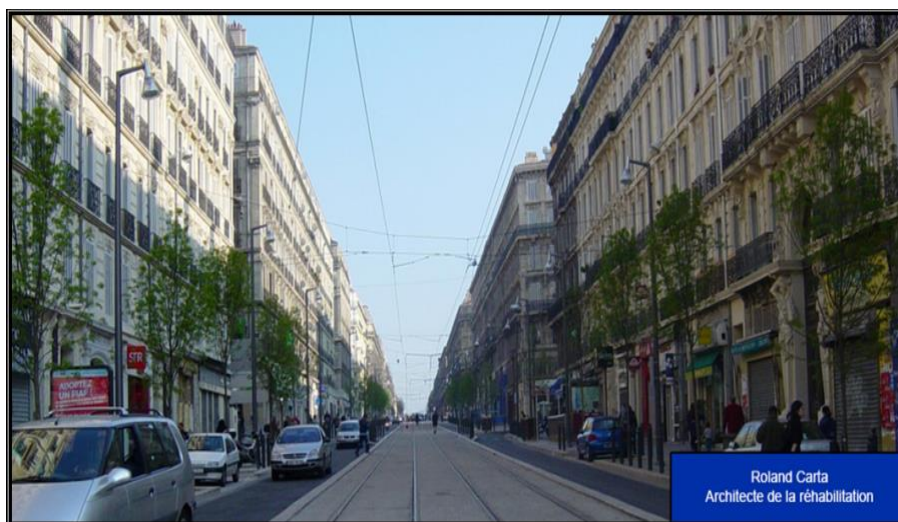


Figure 92: la rue de la république après réhabilitation¹¹⁶

5.2. Dunkerque :

- a. Les incitations du réaménagement et les acteurs :
 - Projet proposé suite au délaissement des chantiers navals de la Normed.
 - Projet lancé par la Création d'un syndicat mixte entre les autorités portuaires et les autorités de la ville.
 - Un premier master plan pour le réaménagement portuaire établi par l'équipe de l'architecte Richard ROGERS (1991) ou le tampon tertiaire sera prédominant.

¹¹⁶ (agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise 2009)



Figure 93: Dunkerque avant l'opération du réaménagement¹¹⁷

b. Objectifs:

Le plan directeur conçu pour 30ans, a pour objectif:

- De restructurer et reconnecter les fragments de la ville en réorganisant sa circulation (4 secteurs à relier).
- Mixité fonctionnelle du site (divertissement des fonctions).
- De revitaliser les bassins abandonnés.
- De requalifier les espaces publics.
- Réconcilier la ville avec la mer.
- Polariser et élargir l'influence de la ville au-delà de son propre territoire par des projets d'envergure.
- Rendre la ville durable et plus conviviale.



Figure 94: ambinace nocturne de la ville après réaménagement¹¹⁸

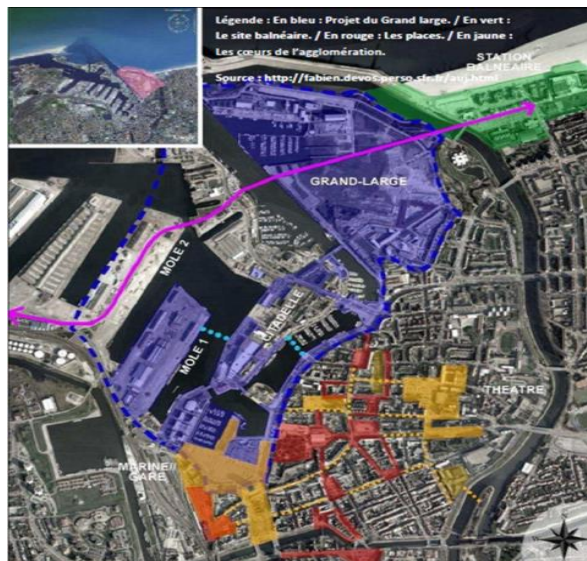
¹¹⁷ Magazine Écologie n° 356 de 1984. p.17

¹¹⁸ Magazine Écologie n° 356 de 1984. p.17

c. Programme:

Des activités tertiaires et l'habitat.

- Culture, enseignement supérieur et la recherche,
- Loisir et plaisance.
- Tertiaire (premier immeuble de bureaux livré en 1996).
- Habitat (premiers logements privés livrés en 1997).
- Commerce et loisirs avec la création du pôle marine.
- Enseignement supérieur et de recherche avec l'ouverture de l'université et du restaurant universitaire en 1992.
- Maison de la recherche sur l'Environnement Industriel du Dunkerquois, Bâtiment des Sciences humaines, Bâtiment des Sciences et Techniques des activités physiques et sportives.
- Services publics (Hôtel de la communauté urbaine).
- Équipement culturel (musée portuaire).
- Activités portuaires (pêche, terminal croisière, plaisance).



.Figure 95 : Photo plan du périmètre d'intervention du projet Neptune et les différentes typologies d'interventions¹¹⁹

d. Les étapes de concrétisation :

L'opération waterfront à Dunkerque est fractionnée en deux étapes:

- L'étendue de 1991/2000, projet Neptune :

¹¹⁹ Site web : <http://fabien.devos.perso.sfr.fr/auj.html>

- l'opération du Grand Large une ZAC constituée principalement d'un quartier d'habitat (plus de 1530 logements + équipements de proximités) un projet qui s'étale sur une durée de 11ans (première étape 2000/2003, et une deuxième 2003/2011) (CUD. 2005).
 - A - Première étape d'urbanisation 2000/2003 : 530 logements et 3 équipements scolaires répartis sur 8 hectares
 - B - Deuxième étape d'urbanisation 2004/2011 : Projet Michelin : 1000 logements répartis sur 18 hectares dont une première tranche opérationnelle de 175 logements, organisée de la manière suivante :
 - 1) Quatre types de financement :
 - • -62 logements en accession libre
 - • - 18 logements pour Primo accédant
 - • - 25 logements en locatif privé
 - • - 70 logements en locatif social (soit 40% de logements sociaux)

e. L'impact de la recomposition ville-port

- Rééquilibrage territorial du local au suprarégional (avec les pays voisins).
- Nouvelle image forte moderne et valorisante.
- Polarisation des gens et des activités.
- Un Boost dans l'économie local, en rendant la ville plus attractive grâce aux nouveaux équipements notamment l'université et ce qui a permis à la ville de devenir plus compétitive dans son territoire suprarégional.
- Réduction du taux de chômage, qui a passé de 20% durant les années 80 à moins de 14% en 20091.
- Embellissement et une modernisation du paysage urbain et l'image de la ville grâce à la nouvelle vitrine composée d'édifice avec une architecture remarquable (notamment les logements sur les quais du nord).
- Ancrage de l'identité portuaire.

- La ré-identification maritime de la ville, liaison physique entre la ville et la mer et la restructuration de cette dernière grâce au plan directeur qui a pris dans son périmètre d'étude l'intégralité de la ville.

5.3. Gênes :

Présentation du projet :

À la fin des années 1970 et le début des années 1980, la ville de Gênes, centrée sur les activités portuaires et l'industrie, traverse une forte crise économique. À partir des années 1990, on assiste à la reconversion des aires portuaires obsolètes, au redimensionnement des fonctions portuaires et à la reconversion de l'industrie, en partie vers les secteurs technologiques. Dans la même période, la ville organise de grands événements: l'exposition Colombienne en 1992, l'accueil du « G8 », en 2001, et toutes les activités en liaison son statut de « capitale européenne de la Culture » en 2004. Ces événements participent à la restructuration du vieux port (projet de Renzo Piano), à la redécouv En 2004, l'architecte Renzo Piano présente son projet intitulé « L'Affresco ». Il s'agit de redessiner l'ouverture de la ville de Gênes sur la mer selon une vision d'ensemble et stratégique du développement urbain ; une sorte de pacification des relations entre une ville et un port, entre le front de mer et l'image touristique et culturelle de la ville.

Le port de Gênes :

Le port de Gênes, a besoin de nouveaux espaces, à la fois pour la logistique et les transports, et pour les activités du tourisme et des loisirs. Le projet comprend une série d'interventions, dont le plus important est le transfert de l'aéroport sur une île artificielle située en face de la ville.

Aujourd'hui, le bâtiment de l'aéroport est situé à proximité de la mer et crée des problèmes au trafic maritime; son déménagement permettrait réutilisation des espaces pour l'activité portuaire.).En dehors de l'aéroport de l'île, le projet offre de nombreuses autres interventions, qui visent à repenser totalement la relation avec la mer.

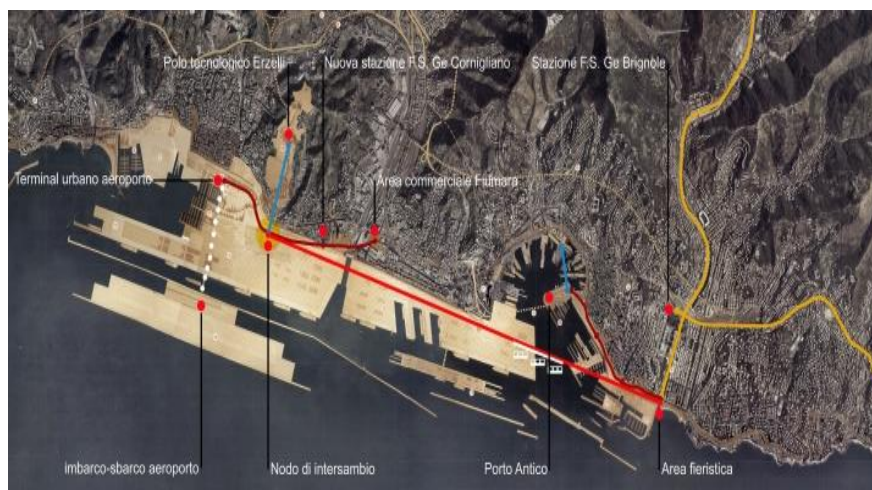


Figure 96: schéma d'Affresco¹²⁰

a. Le premier dualisme port pour le transport ou les loisirs?

« L'Affresco » consiste à améliorer le transport, grâce à la refonte des docks (en plus du déplacement de l'aéroport, un nouveau port de connexion, routier et ferroviaire. Pour un port qui gère maintenant un peu plus de 1 million d'EVP par an, le projet prévoit une augmentation de jusqu'à 4 million d'EVP.

Simultanément, le Plan propose la création d'un grand parc urbain linéaire qui traverse le front de mer de l'est à l'ouest, et qui apporte de la ville à la mer; la zone du Vieux-Port créerait également une nouvelle promenade. Il y aura également un espace pour la navigation de plaisance et l'expansion de la Foire (qui accueille chaque année le plus grand salon du bateau en Europe), et la création de la Cité de la mer, avec des quais de la construction navale dédiés et d'amarrage de bateaux de petite et moyenne Maxi Yachts.

a. Le second dualisme :

Sur la fonction industrielle: il existe une polarisation, entre la grande entreprise (publique) et les petites et moyennes entreprises locales, donnant naissance à deux circuits économiques distinctes. Au cours des dernières décennies, l'industrie a été converti; Il est cependant encore une compétition entre les fonctions industrielle (pétrochimie, la réparation navale, acier) et les nouvelles entreprises, petites et moyennes, protagonistes des secteurs de haute technologie.

¹²⁰ Image de fond prise de Google earth, photo modifiée par les étudiantes

Le plan fonctionne dans les deux domaines, et fournit une relocalisation du port de pétrole et l'industrie pétrochimique. Le déplacement de quais dédiés à cette activité sur une deuxième île artificielle, alors que, après de longues discussions, il a été décidé de reporter. Comme pour le secteur high-tech, qui à Gênes a une grande vitalité, une association de haute technologie, la construction d'une citadelle de la technologie, qui regroupe la recherche publique et la recherche privée, situé Erzelli, une colline située derrière le Sestri Ponente actuellement utilisé pour le stockage des conteneurs vides.

b. En bref :

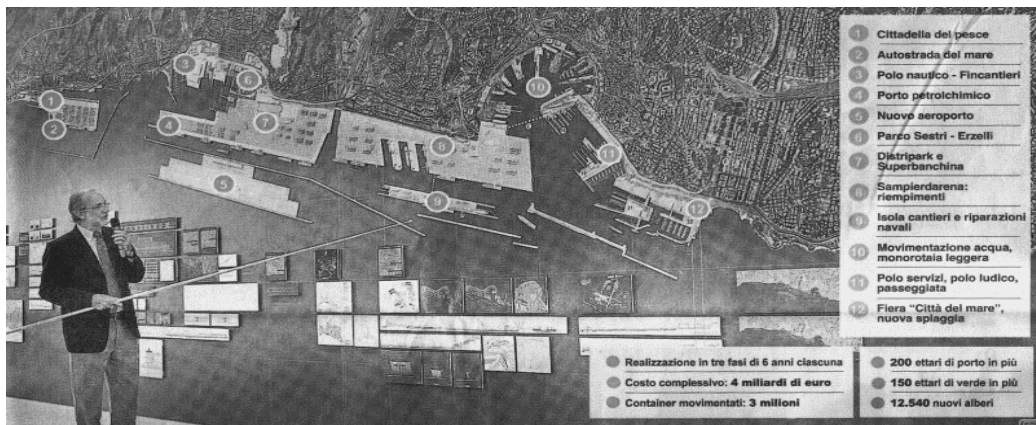


Figure 97: Renzo PIANO en train de présenter son projet¹²¹

« L'Affresco » propose des solutions pour les trois dichotomies de la ville: le Vieux-Port, le symbole de la nouvelle saison de Gênes, est considéré comme un point pour la paix entre la ville et le port de référence; élargissement des quais et le transfert de l'aéroport sont nés avec la connaissance que la ville ne peut pas renoncer à leur fonction historique du port. De même, essayez de faire attention à ces zones de la ville moins considérées au cours des dernières années, et les fonctions économiques qui peuvent représenter l'avenir technologique de la ville. Le projet a fourni l'occasion d'engager une discussion avec toutes les parties prenantes, à réfléchir sur les questions stratégiques, dans l'ensemble, large; en 2006, la version finale a été donnée à la ville et exposé au Musée de la mer et de la navigation. Le principal problème est le coût des travaux: Gênes devra attendre ?

¹²¹Site web: <http://www.photaki.fr>.

6. Scénarios et prospectifs d'aménagement :

6.1. Scénario 01: qualité urbaine et environnementale

Echelle d'appartenance: le périmètre de la casbah d'Alger

Vision: Le développement de l'espace public qui soit cohérent à l'échelle humaine en investissant sur les places publiques et les rues.

Hypothèse de programme:

- Le dégagement d'un parc urbain afin d'aérer la zone après avoir densifié les ilots existants
- Doter le quartier par des équipements de proximité commodes aux exigences de la vie moderne.
- Rendre le quartier accessible au piéton
- Favoriser la circulation douce et le transport en commun
- Encourager la cohésion sociale en multipliant les espaces de rencontre « places, placette, parc urbain ».

Notions développées : L'écologie, le social.

Les Prospectives d'aménagements :



Figure 98: piste cyclable¹²²



Figure 99: parc urbain¹²³



Figure 100: port de pêche¹²⁴

¹²² <http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>

¹²³ <http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>

6.2. Scénario 02: La Marine ouvre ses bras aux touristes :

Echelle d'appartenance: le périmètre métropolitain de la ville Alger

Vision: Développer le tourisme comme projet fédérateur moderne permet au quartier de devenir une destination plutôt qu'un simple lieu de passage.

Hypothèse de programme:

- L'implantation d'équipements de loisir sur le port
- Le tracé des parcours touristiques
- L'injection des équipements culturels
- L'introduction des équipements d'accueil pour les touristes type hôtel et résidence haut standing

Les notions de durabilité développées : L'écologie, l'économie

Les Prospectives d'aménagement :



Figure 101: commerces sous arcades ¹²⁵



Figure 102 : terrasses / café¹²⁶



Figure 103: hôtel de luxe¹²⁷

¹²⁴ <http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>

¹²⁵ Site web: <http://www.groupemontoni.com>

¹²⁶ Site web: <http://www.groupemontoni.com>

¹²⁷ Site web :<http://www.http://www.bts-sta.fr>

6.3. Scénario retenu: la Marine entre aspirations métropolitaines et qualité urbaine

Echelle d'appartenance: Concilier les deux échelles locale et métropolitaine

Vision: Améliorer le cadre de vie aux habitants tisser le lien avec la mer et développer le secteur du tourisme historico-culturelle

Les notions développées : Ecologie, économie, social

Les Prospectives d'aménagements :

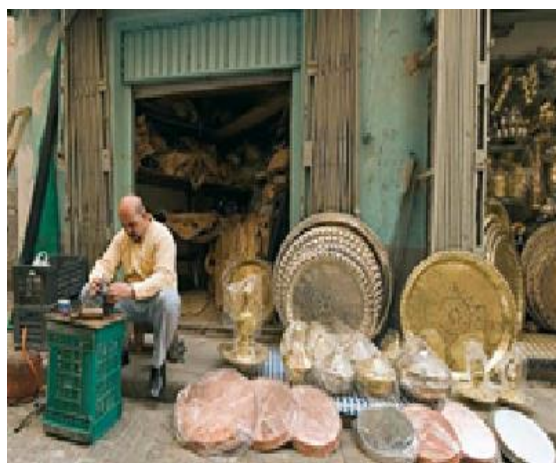


Figure 104: local d'artisanat¹²⁸



Figure 105: port de plaisance¹²⁹

7. Actions et objectifs :

Notre quartier reflète, à lui seul, toute la richesse culturelle que notre capitale a acquis durant des millénaires , mais ce dernier se trouve mal structuré, dévitalisé et isolé du reste de la métropole et nécessite un renouvellement à travers de multiples interventions découlant de réflexions qui ont toutes pour objectif d'offrir des solutions à la situation critique de ce dernier. Elles consisteront donc à matérialiser les réponses qu'on a envisagées aux problématiques soulevées au préalable.

7.1. Objectifs spécifiques :

Afin d'effectuer des actions pertinentes et judicieuses nous avons commencé par redéfinir nos objectifs mais cette fois-ci avec plus de précision et clarté.

¹²⁸ Site web : <http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>

¹²⁹ Site web : <http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>

- Revaloriser le patrimoine afin de réinsérer la Casbah en tant que pôle culturel et touristique.
- Alléger la circulation motorisée en privilégiant le transport en commun (bus, métro...) et les piétons en développant des itinéraires ou parcours touristiques à travers le quartier.
- Restituer la symbolique des deux rues historiques: BAB EL OUED et LA MARINE,
- confirmer les fonctions commerciales et artisanales sur l'axe BAB AZZOUN et réaménager et reconverter les voutes en boutiques, cafétérias, restaurants... de luxe.
- Rouvrir la jetée et le port au grand public et réaliser la liaison entre le quartier et la mer et créer une promenade front de mer.
- Développer l'hébergement afin de favoriser les échanges culturels. Avec des hôtels, chambres d'hôtes etc...
- Revaloriser les nœuds et les repères.
- Créer une attractivité à travers la diffusion de la culture algéroise et algérienne et l'accueil d'événements culturels internationaux.
- S'inscrire dans une démarche respectueuse de l'environnement.

7.2. Les actions :

La concrétisation de nos objectifs se fera par de multiples interventions dont chacune d'elle répond à de multiples objectifs ; on les classera comme suit :

Action1 : rééquilibrage de la circulation et du système de transport :

Notre premier souci était d'intervenir sur le système viaire pour désenclaver le quartier ; et mieux préparer le terrain au travail d'aménagement d'espace public et de mise en valeur du patrimoine, on commencera par :

Régler le problème de transit et les conflits de circulation ; Cette opération se fera par :

Un tunnel : la réalisation d'un tunnel au niveau du boulevard de l'ALN

Une trémie : la réalisation d'une trémie en continuité du boulevard AMARA RACHID au niveau du bastion 23.

Cette intervention a pour objectif de :

- désenclaver le bastion 23
- dégager une esplanade pour le bastion 23 et pour le conservatoire de musique et permettre une accessibilité du piéton vers la mer et l'amirauté.



Figure 106: tunnel de l'ALN¹³⁰



Figure 107: la trémie du bastion 23¹³¹

¹³⁰ Image 3D faite par les étudiantes

¹³¹ Image 3D faite par les étudiantes

Rééquilibrage des modes de transport :

-Notre quartier est ponctué par une station de métro qui est entrain d'être réaliser. Ce dernier aura impérativement une implication directe sur l'intégration de la casbah et le quartier a l'ensemble urbain de la capitale.

-En complémentarité avec le métro, nous proposons le tramway qui prendra le relais à l'échelle du quartier, en concrétisant le concept d'inter modalité.

Le tramway constituera un mode de transport mieux approprié à l'image de notre quartier a savoir plus écologique a une échelles plus humaine offrant la possibilité d'une balade a travers les boulevard les plus important du quartier . Le circuit choisi suivra le même que celui proposer par le PDAU, et donc passant par le boulevard chez Guevara ainsi que celui du boulevard de 1er novembre.

- Nous proposons également une voirie dédiée aux bus, dans le même cheminement que la circulation automobile ; les arrêts ne seront plus comme c'est actuellement le cas sur la place de la régence -de grandes stations qui constituent une agression visuelle-, ils seront Transformés en simple abris de Bus avec des horaires de passage fixes.



Figure 108: tramway Ché Guevara¹³²

¹³² Image 3D faite par les étudiantes



Figure 109: la bouche du métro place des Martyrs¹³³

Stationnement :

Pour régler le problème de stationnement, nous proposons un parking souterrain au niveau de la place PORT SAID après avoir démolir le parking à étages qui défigure le paysage et s'intègre très mal dans son environnement immédiat.

Ce parc de stationnement souterrain en relation avec la surface sera réalisé sur plusieurs niveaux en sous sols et serait accessible à partir du boulevard Che Guevara.

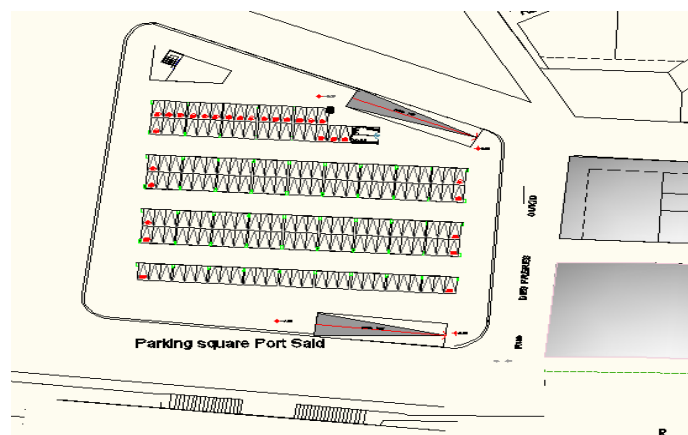


Figure 110: parking sous le square Port Said¹³⁴

¹³³ Image 3D faite par les étudiantes

¹³⁴ Plan fait par les étudiantes

Piéton :

Dans notre intervention le piéton est extrêmement favorisé où plusieurs voies de circulation sont devenues purement piétonne tel que : les rampes CHASSELOUP LAUBAT, la rue de la MARINE, Rue AMILCAR CABRAL.



Figure 111: rampe Chasseloup Laubat¹³⁵

Action 2 : intervention sur l'espace public dans le but d'une liaison Casbah /quartier :

Le but fondamental de cette action est de rétablir l'unité morphologique du quartier avec la Casbah et retrouver la mémoire du lieu à travers des interventions qui vont se focaliser sur la zone de transit entre le tissu traditionnel de la casbah et celui du quartier de la marine , en l'occurrence , les espaces ciblés qui constituent un seuil entre basse casbah et la casbah mixte.

Place des martyrs:

Espace à haut degré de permanence chargé d'histoire véhiculant une forte symbolique , ayant un rôle d'articulation entre les différents fragments qui composent le quartier, elle se voit accorder toute notre attention vu toutes les potentialités qu'elle peut offrir , plus

¹³⁵ Image 3D faite par les étudiantes

particulièrement l'existence des deux niveaux de sous sols non exploités et longtemps marginalisés.

Notre intervention consistera à restructurer cette place afin de retrouver son rôle articulatoire entre Casbah et quartier, par :

-un travail au sol, un traitement suivant l'alignement de la structure des sous sols sera prévu, la place serait agrémentée également d'un peu de verdure.

- la réhabilitation des sous sols auxquels on attribuera une fonction culturelle (musée archéologique) et une liaison directe avec la station du métro de la place de la régence.

-Dans le but de les rendre plus attractifs et de renouer avec un passé longtemps oublié par les algérois, nous proposons de les ouvrir par des puits de lumière, cela permettra une circulation d'air et un apport important de lumière.

-Cette place est le point focal du parcours touristique proposé, comportant aussi la bouche de métro, la libération de l'espace de la dite placette s'avère nécessaire car elle concentre un flux piétonnier important.



Figure 112 : place des martyrs¹³⁶

¹³⁶ Image 3D faite par les étudiantes



Figure 113: musée sous la place des Martyrs¹³⁷



Figure 114: la station musée¹³⁸

Le square PORT SAÏD : réaménagement et réorganisation après l'interdiction de tout commerce informel.



Figure 115: réaménagement du Square Port Said¹³⁹

¹³⁷ Image 3D faite par les étudiantes

¹³⁸ Image 3D faite par les étudiantes

¹³⁹ Image 3D faite par les étudiantes

La place AMILCAR CABRAL : réaménagée.



Figure 116: Place amilcar cabral¹⁴⁰

Le marché informel :

A proximité de la place d'EL DJENINA et sur l'îlot LALLAHOM qui est traversé par la rue de la casbah, organe du tissu traditionnel drainant un flux important, nous proposons l'implantation d'un centre commercial supporté par une structure légère. cela permettra la création d'un espace de communication entre le quartier et la casbah et au même temps de remédier aux problèmes du commerce informel par un espace mieux structuré et organisé, renouant avec la mémoire de ce lieu qui a été toujours a vocation commerciale et un espace d'échange et de communication représentant un seuil entre la haute et la basse casbah (actuel quartier de la marine).

Le vide à coté de la mosquée ALI BITCHINE : la mosquée déjà restaurée et réhabilitée, nous proposons donc l'aménagement d'une place dans le vide qui existe juste à Côté.

La place des quatre architectures : au point d'intersection de l'avenue du 1^{er} novembre et la rue de la marine où l'on peut observer quatre architectures de quatre époques différentes , un aménagement au sol a été prévu par rapport à un angle de perception privilégié, permettant ainsi aux piétons de mieux apprécier trois monuments de haut degré de permanence (DJAMAA DJEDID , DJEMAA EL KBIR ET LA CHAMBRE DE COMMERCE) en continuité avec l'axe visuel du mouvement moderne (projet SOCCARD)

¹⁴⁰ Image 3D faite par les étudiantes

Cette placette constituera un moment fort de la ville en tentant de réconcilier quatre architectures de quatre époques différentes.



Figure 117: la place des quatre architectures¹⁴¹

Action 3 : liaison quartier - mer :

Le quartier de la marine se trouve en surplomb par rapport au port et à la mer, soutenu par un double niveau de voûte, présentant ainsi un balcon panoramique exceptionnel mais cette différence topographique provoque un effet de rupture accentuée par le passage de l'AIN grande vitesse. De ce fait, nos actions seront ciblées sur des points offrant déjà des prédispositions sur ce genre de relations, et sont en continuité avec les actions qu'on a déjà entrepris en ce qui concerne la liaison casbah –quartier pour créer une continuité directe vers la mer. Sans oublier que la différence topographique n'est pas la seule cause de cette rupture ville - mer mais il y a aussi une autre rupture fonctionnelle dont nous allons y remédier par les interventions suivantes :

Le port : Délocalisation du port industriel en le remplaçant par un autre de plaisance.

¹⁴¹ Image 3D faite par les étudiantes

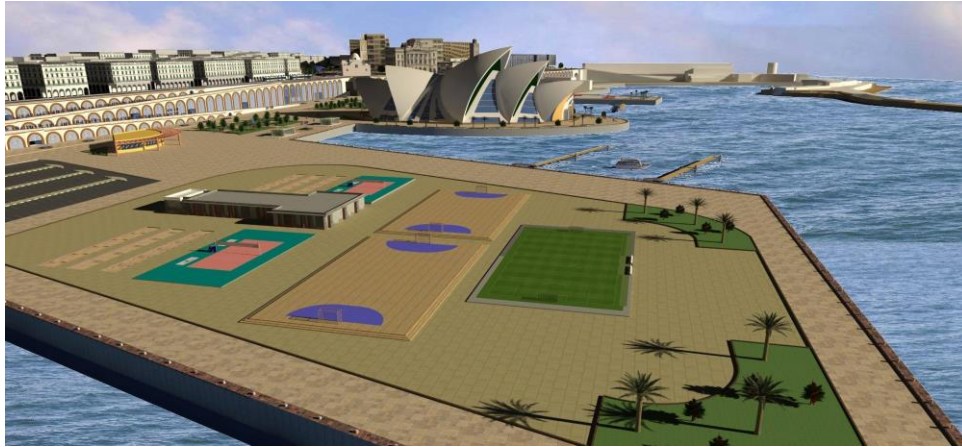


Figure 118: le port de plaisance¹⁴²

L'amirauté : la reconversion fonctionnelle de l'amirauté (délocalisation de la fonction militaire) et son ouverture au grand public s'avère nécessaire pour assurer une continuité fonctionnelle, physique et visuelle du quartier avec la mer.

L'accès au port de plaisance autrement dit la relation ville mer sera assuré par :

- les rampes CHASSELOUP LAUBAT : transformées en rampes piétonnes, animées par des fonctions attractives au niveau des voutes (voir programme).
- Un tunnel (le dessus sera piéton).
- passerelles.
- Des ascenseurs urbains.
- Délocalisation du parking du front de mer en le remplaçant par une placette.



Figure 119: les passerelles d'accès au port¹⁴³

¹⁴² Image 3D faite par les étudiantes

¹⁴³ Image 3D faite par les étudiantes

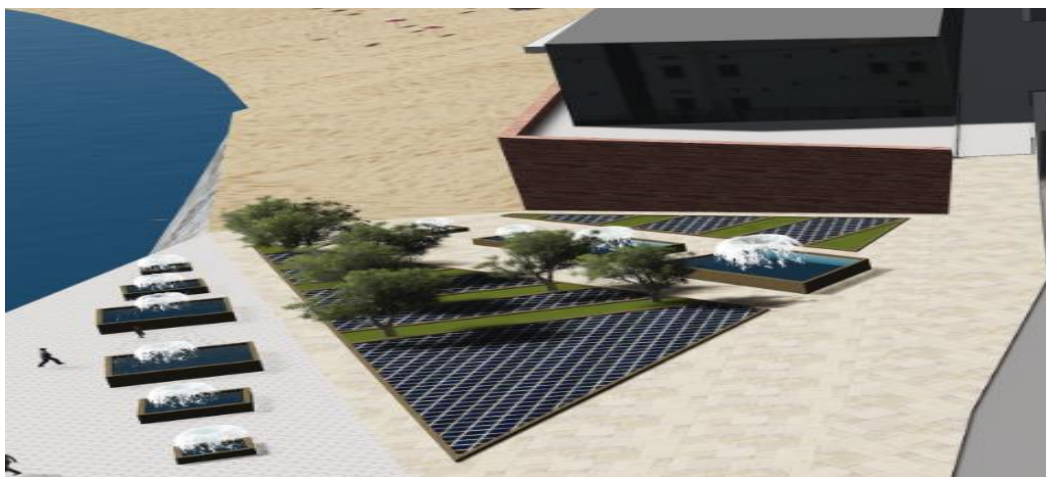


Figure 120: placette front de mer¹⁴⁴

-Reconversion du terrain de jeu à coté du bastion 23 en placette.



Figure 121: la placette côté plage¹⁴⁵

-Rue de la marine : étant un parcours historique « DECUMANUS ROMAIN », reliant le quartier à la mer en traversant des éléments de haut degré de permanence, elle sera redéfinie et revalorisée par un traitement au sol particulier, et une reconstitution de ces parois, en transparence par des jets d'eau en terre pleine de verdure. Cela permet de garder une continuité visuelle vers des éléments de haut degré de permanence à savoir DJAMAA DJEDID, DJAMMA EL KEBIR et la chambre de commerce. Revalorisée. Devenu complètement piéton elle jouera pleinement son rôle de liaison entre le quartier et la mer.

¹⁴⁴ Image 3D faite par les étudiantes

¹⁴⁵ Image 3D faite par les étudiantes

Action complémentaire :

Aire de jeux : dans l'objectif d'apporter un cadre de vie meilleur et d'offrir un lieu de jeux qui manque tellement aux enfants du quartier, nous proposons d'aménager à la place du parking à étage démonté une grande aire de jeux comportant des jeux multiples.



Figure 122: aire de jeux et le carrefour culturel projeté¹⁴⁶

Réhabilitation : réhabilitation de plusieurs immeubles en hôtels afin de compléter la vocation touristique donnée au quartier.

Commerce de luxe : au niveau des arcades du quartier.



Figure 123: commerces sous les arcades

¹⁴⁶ Image 3D faite par les étudiantes

Réaménagement des routes

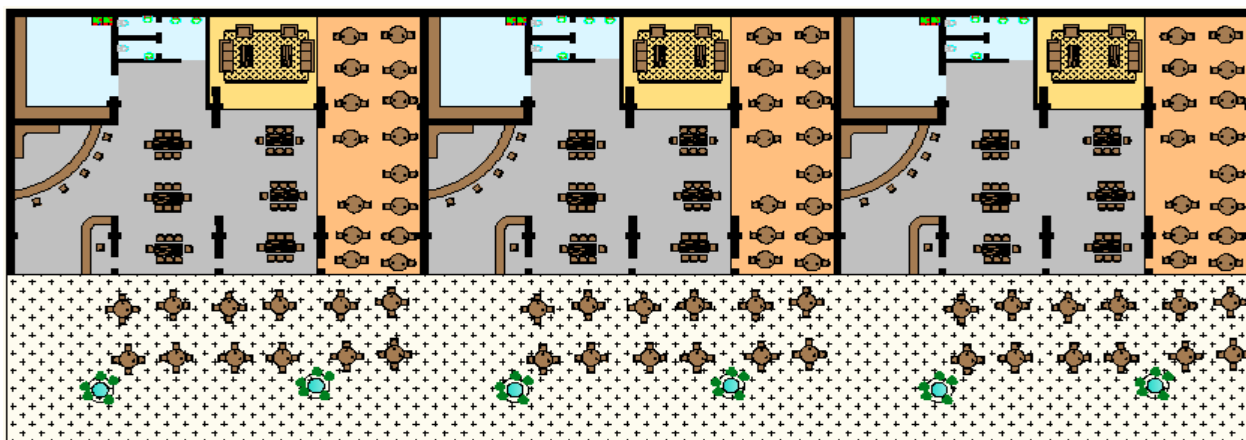


Figure 124: Plan RDC de quelques routes¹⁴⁷

Equipements :

- Injection d'un musée maritime au niveau du port.
- Injection d'un carrefour de la tradition algérienne à la place du parking démonté.

Façades des immeubles en état un peu défavorable: Peinture.



Figure 125: le nouvel équipement du port

¹⁴⁷ Plan réalisé par les étudiantes

8. Projection architecturale :

Le projet architectural doit se baser sur une « idée forte » capable de mettre en interaction le site d'intervention, les exigences du programme, et les références stylistiques ou théoriques.

« Le projet doit être pensé dans son contexte, organisé par rapport aux exigences, et s'inscrire dans une théorie, chaque dimension doit fournir ses hypothèses et ses données qui seront organisées et hiérarchisées, constituant ainsi les assises pour la construction du système de concepts »¹⁴⁸

Le produit architectural est donc le fruit d'interaction entre le site et ces contraintes, le programme et ses exigences, et les référence architecturales. Projection architecturale :

8.1. Le site :

« L'architecture se thématise à partir de l'environnement dans lequel elle se place, une architecture sans rapport avec les conditions spatiale et spirituelle de l'environnement n'est qu'un geste vide de sens ». ¹⁴⁹

Les données du site sont la première référence à partir de laquelle, l'architecture développe, forme, langage et vocabulaire

Après avoir localisé le projet au niveau du port de plaisance projeté, il reste à déterminer son emplacement exact, son orientation et sa forme.

8.2. Le programme de base:

« Le programme est un moment en amont du projet, c'est une information obligatoire a travers laquelle l'architecture va pouvoir exister c'est un point de départ mais aussi une phrase préparatoire »¹⁵⁰. Le programme a pour but d'identifier le profil réel de l'équipement et de son rayon d'action, de délimiter le contexte d'intervention (rapport ville-équipement)

« L'architecture ne commence que lorsqu'il y a une totale maîtrise de la fonction »¹⁵¹

¹⁴⁸ (AZZOUZ s.d.)

¹⁴⁹ (Architecture comme theme s.d.)

¹⁵⁰ P.riboulet in ta 359

¹⁵¹ Louis khan

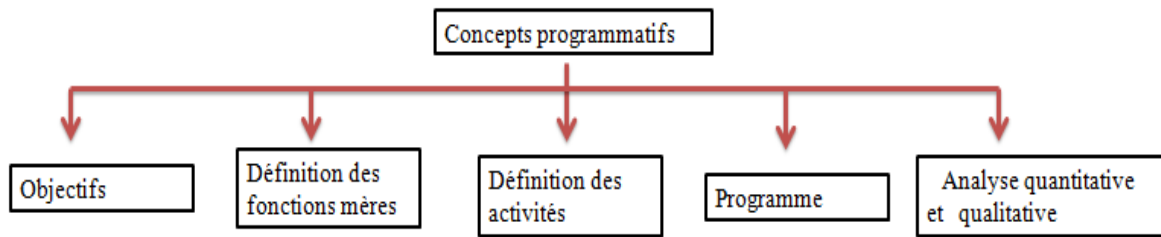


Figure 126: schémas des concepts programmatifs¹⁵²

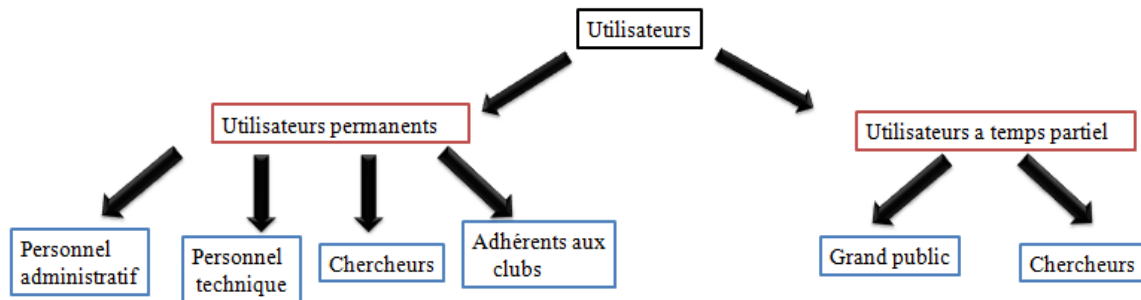


Figure 127: usagés et utilisateurs¹⁵³

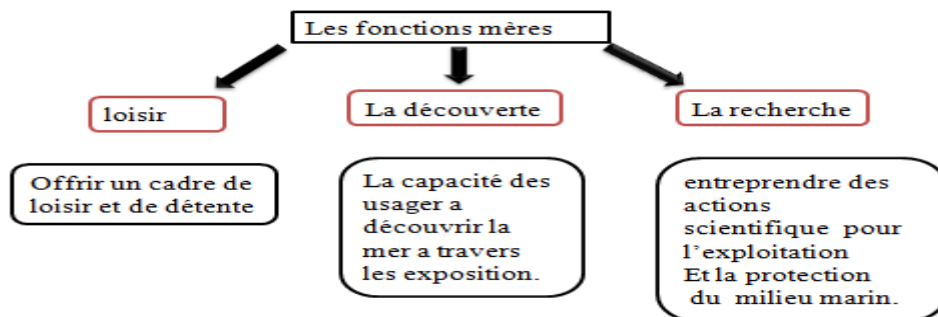
a. Objectifs programmatifs :

Notre projet s’inscrit parfaitement de part sa fonction dans son environnement immédiat. Pour obtenir ce programme on s’est mis quelques objectifs à atteindre :

- la promotion d’un comptoir d’échange socio-économique.
- le développement d’une nouvelle forme de loisirs marins.
- la promotion de la découverte des éléments marins dans tous ses aspects.
- offrir un cadre de recherche maritime.

b. Détermination des fonctions mères :

Par rapport aux objectifs programmatiques et le caractère que nous voulons donner à notre projet, le programme que nous proposons est établi suivant les fonctions de base suivant



¹⁵² Schéma réalisé par les étudiantes

¹⁵³ Schéma réalisé par les étudiantes

8.3. Les références stylistiques et architecturales:

-A partir des exemples internationaux :

L'Opéra de Sydney :

L'Opéra de Sydney fait partie des œuvres architecturales majeures du XXe siècle. Son caractère emblématique est dû à sa forme architecturale et à sa conception structurelle. Sa forme complexe et novatrice est à la fois une sculpture urbaine et une architecture remarquablement intégrée dans un paysage côtier qui peut être cité en exemple en tant qu'architecture intégrée. Les partis pris d'Utzon sont le symbole du lien entre la ville et la mer qui sont indissociables dans cette ville.

Description du bâtiment : Ce bâtiment de 183m de long peut se découper en 3 grandes parties

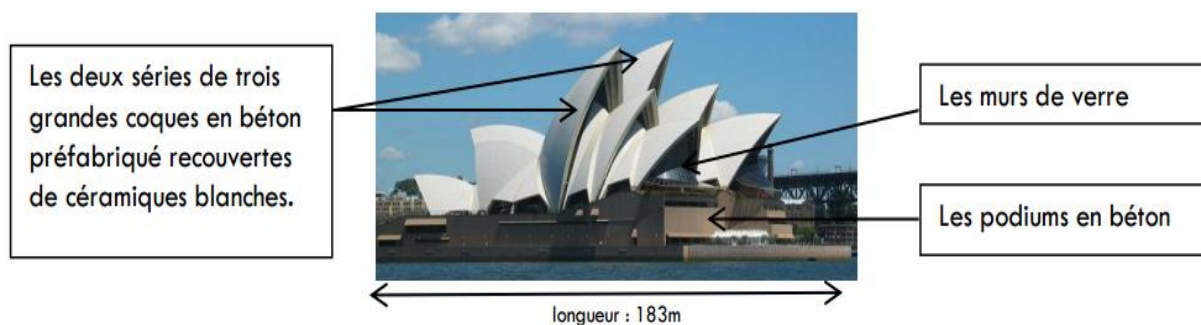


Figure 128:Opéra de Sydney¹⁵⁴

-Forme :

Le bâtiment est le résultat d'un enchevêtrement de formes complexes dérivées de la sphère. Les coques reprennent la forme d'un coquillage ou de voiles d'un bateau. Elles sont imbriquées les unes dans les autres. La forme générale de l'édifice au bord de l'eau rappelle le voilier. Elle apparaît comme un bateau accostant au port. On peut parler ici d'architecture intégrée au paysage.

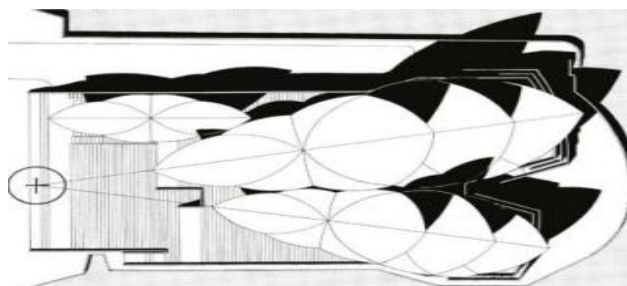


Figure 129:Opéra de Sydney vue de dessus¹⁵⁵

¹⁵⁴ Site web : <http://whc.unesco.org/fr/list/166>

-Matériaux et innovations techniques :

Les coques sont réalisées en béton préfabriqué pour assurer leur solidité. Elles sont recouvertes de tuiles en céramique qui sont autonettoyantes.

3b) A partir de l'environnement immédiat :

Motif : utilisé dans la décoration
de plusieurs maisons de la casbah

Le fer forgé : trop présent dans le quartier

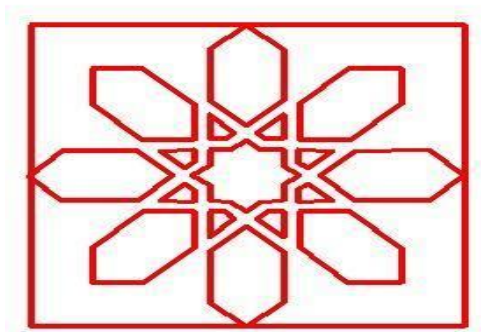


Figure 130: motif décoratif¹⁵⁶



Figure 131: fer forgé¹⁵⁷

L'arc :

L'arc un élément phare du quartier, présent dans chaque coin et recoin du quartier le trouvant même dans les maisons traditionnelles de la casbah



Figure 132: arcades au niveau du quartier¹⁵⁸

¹⁵⁵ Site web : <http://whc.unesco.org/fr/list/166>

¹⁵⁶ Motif dessiné par les étudiantes

¹⁵⁷ Photo prise par les étudiantes

¹⁵⁸ Photo prise par les étudiantes

8.4. Genèse :

Introduction :

La maîtrise architecturale passe d'abord par la maîtrise conceptuelle, la maîtrise constructive vient en second.

Le passage de l'analyse à la traduction spatiale, demeure une des tâches les plus délicates dans la conception d'un projet, c'est le résultat d'un processus méthodologique et d'une démarche théorique qui consiste à passer de l'idée à la forme en tenant compte des :

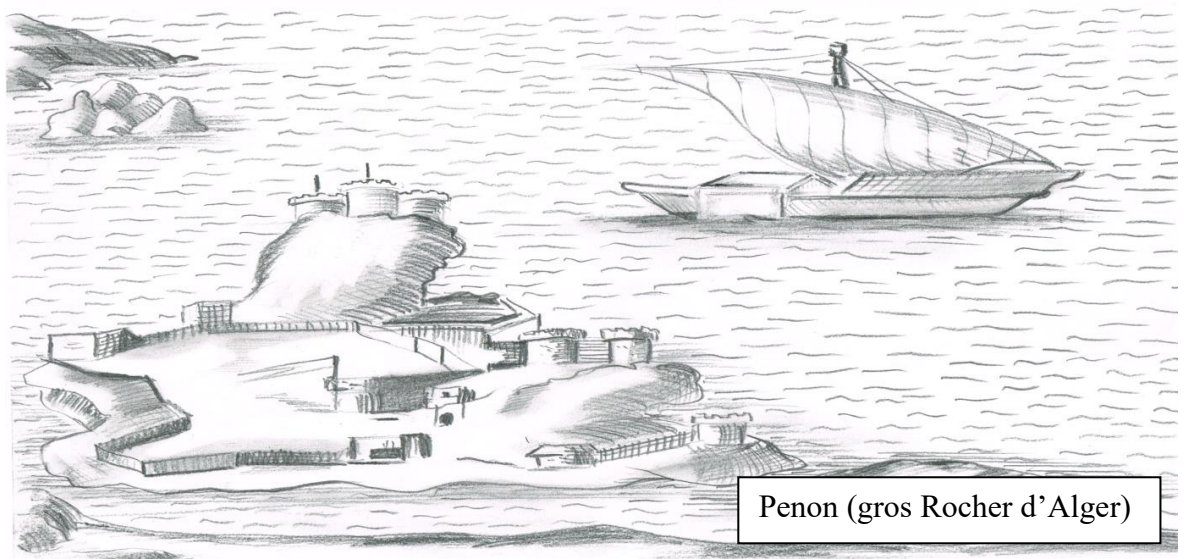
Données intrinsèques : relative à la personnalité du concepteur, à ces connaissances et sa créativité.

Données extrinsèques : relative au site et ses caractéristiques (physique, historique), ainsi qu'au programme et ses composante (fonctionnelles, techniques,)

a. Genèse du projet architectural :

Le quartier de la marine est le premier lieu de concentration humaine d'Alger. Il continue aujourd'hui d'être le centre d'intérêt de nombreuses études qui visent à améliorer l'image de ce pôle afin qu'il devienne important dans la zone méditerranéenne.

Ainsi, voulant édifier un édifice public qui suscitera l'intérêt et la curiosité de la population, on s'est inspiré de bâtiments mondialement connus tels que « Burj Al Arab à Dubaï » créé par Tom Wright, « Le centre d'exposition et de conférence d'Ecosse » de Norman Foster, et « L'opéra de Sydney » imaginé par Jørn Utzon.



- **L'utilisation de la métaphore :**

Dès son installation à la tête de la Régence d'Alger, Kheir Eddine Barberousse devait résoudre l'épineux problème du Penon (gros Rocher d'Alger), occupé par les Espagnols et représentant une réelle menace pour Alger et un obstacle aux mouvements de la marine.

Ainsi, en mai 1529, des galères et des galiotes attaquèrent et détruisirent cette citadelle qui servait de forteresse aux Espagnols. Avec les débris, il y fit construire la jetée Kheir-Eddine, reliant les îlots à la terre ferme et constituant ainsi le premier abri du port d'Alger.

Par conséquent, en hommage à ces valeureux marins qui donnèrent leurs vies pour que vive leur patrie, on a imaginé un édifice en forme de voiles marines se rapportant aux embarcations de l'époque Ottomanes.

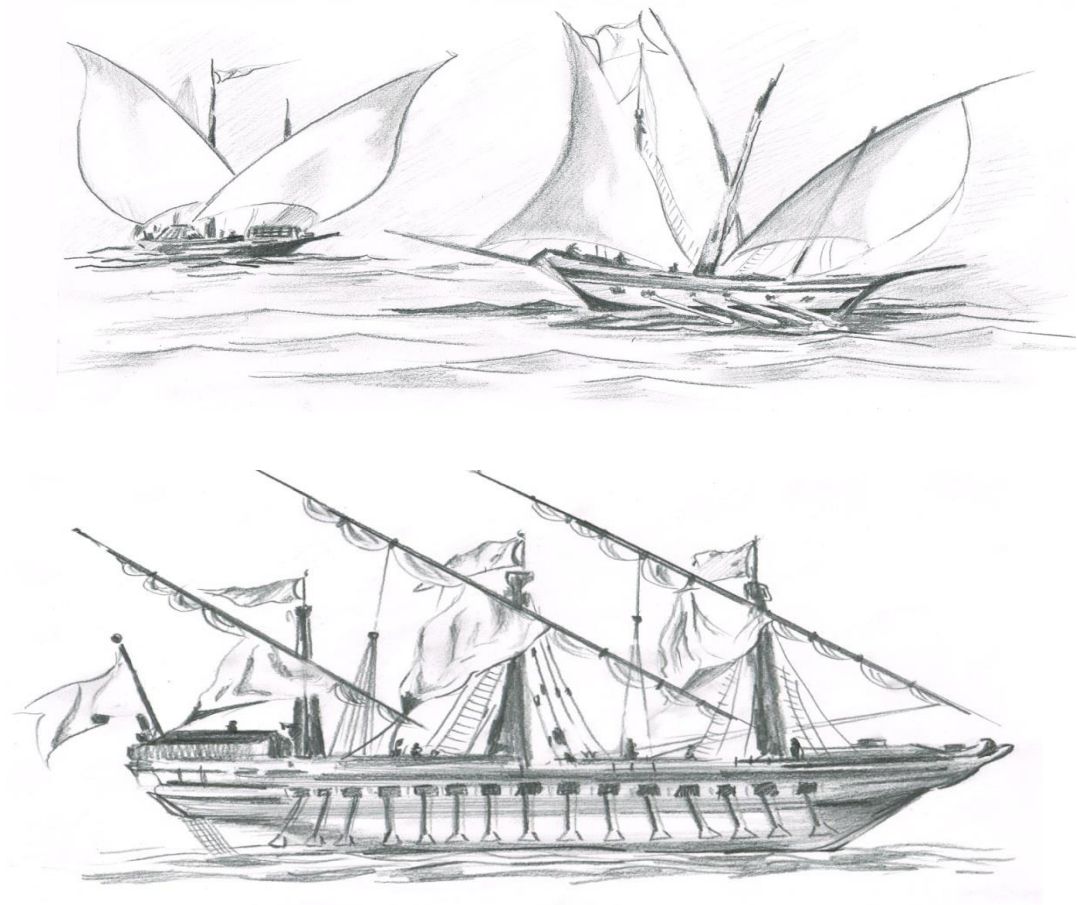


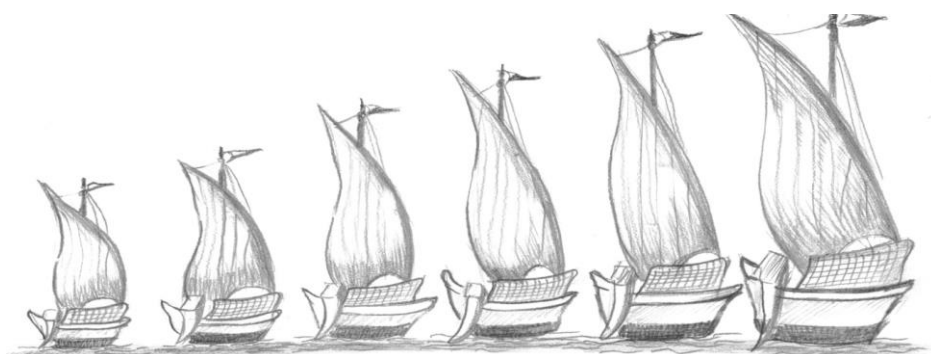
Figure 133: des galiotes Ottomanes¹⁵⁹

¹⁵⁹ Dessin à main levée réalisé par les étudiantes

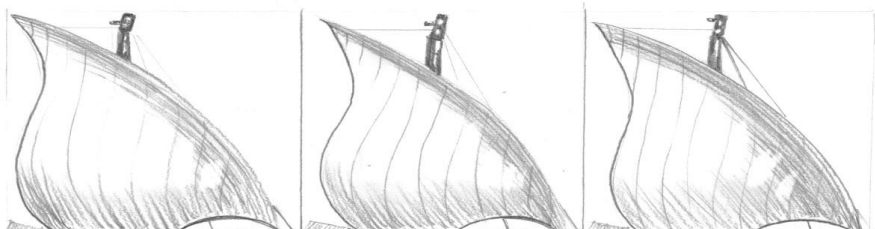
- Etape 1 : commencer par prendre la forme d'une galiote.



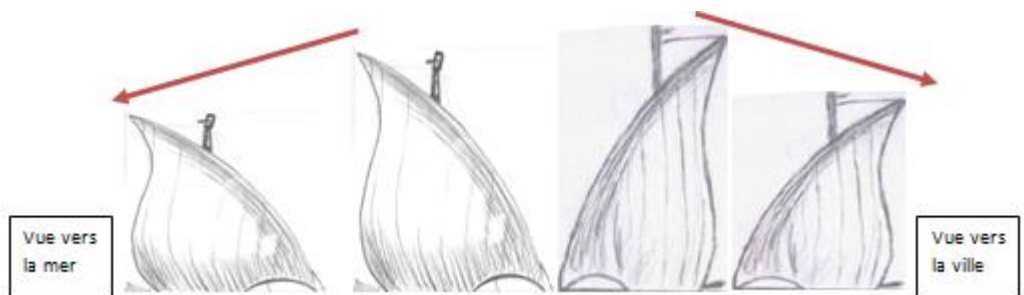
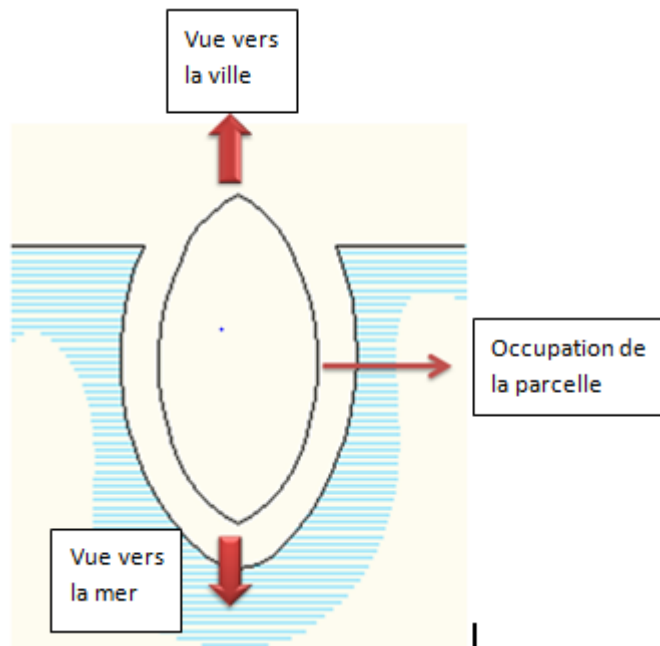
- Etape 2: Succession de plusieurs galiotes afin de former une armadille comme celle présente à l'époque ottomane défendant Alger.



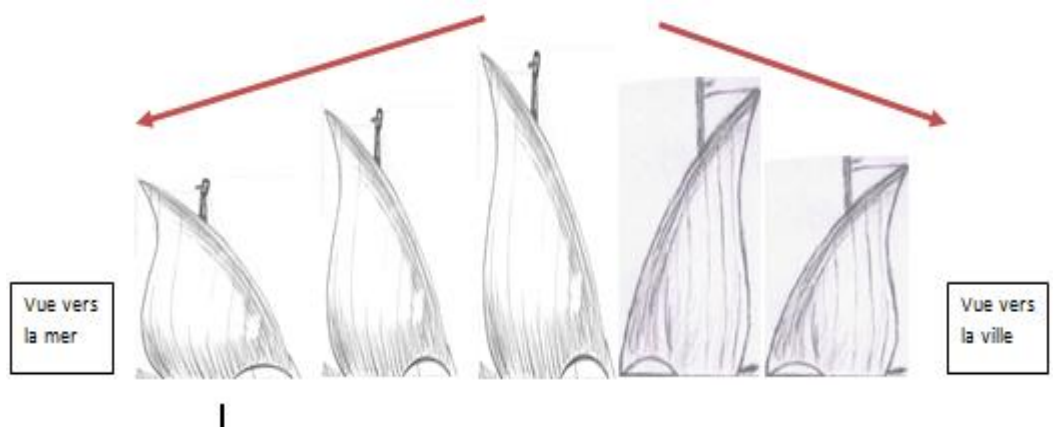
- Etape 3 : prise de la forme du voile



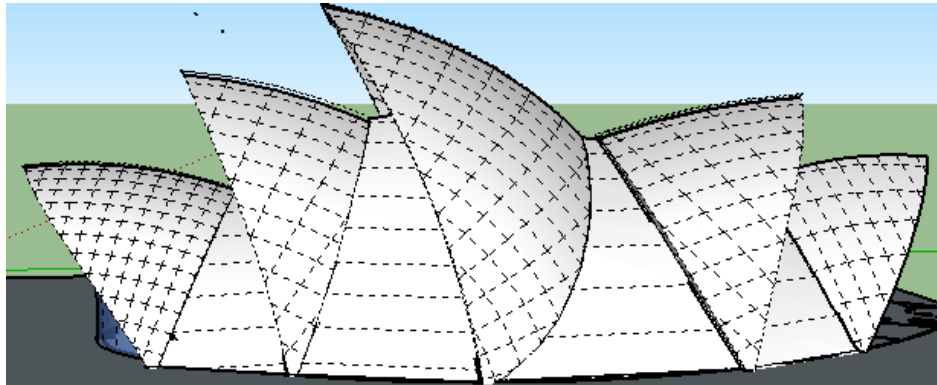
- Etape 4 : deux façades et deux accès importants : accoler une succession de voiles dans les deux sens, l'une vers la mer et l'autre vers la ville en utilisant un certain dégradé.



- Etape 5 : donner plus d'importance à la visibilité de l'équipement à partir de la mer en s'inspirant des exemples internationaux et ainsi rajouté un voile plus haut se tournant vers la mer.



- Etape 6 : concrétiser, ainsi, les voiles par l'utilisation de coques de la même forme, afin d'obtenir le résultat suivant :



8.5. Description du projet architectural :

La conception architecturale du projet se base sur la métaphore de « voiles marines ». La construction terminée, les silhouettes des voiles refléteront, sur les miroirs des eaux, des arcs rappelant « les coupes de mosquées ».

Les énormes voiles sculpturales, qui forment le toit de l'édifice, ressemblent à des voiles gonflées par les vents marins, la lumière et les ombres des nuages jouant sur leurs surfaces blanches et brillantes.

Les voiles voutées et entrelacées, sont placées sur un vaste podium et entourées de terrasses qui servent de promenades aux piétons dans un paysage aquatique remarquable.

Des baies vitrées enchevêtrées, vues de l'extérieur, évoquent la forme d'un éventail.



Figure 134: Musée maritime¹⁶⁰

¹⁶⁰ 3D réalisé par les étudiantes

8.6. Programmation spécifique et organigrammes spatiaux:

Activités	Espaces	Sous espaces	Surfaces en m ²	Qualité des espaces
Accueil	-Hall d'accueil et d'orientation - Hall d'exposition - Office de sécurité -Sanitaire		230 750 20-20 40	Lumière Monumentalité Aération Control et sécurité
Administration	-Bureau du directeur général -Bureau de renseignement et de gestion -Secrétariat ; bureau d'employer		150 134 120	Calme confort
exposition	-Galerie d'exposition des maquettes et des bateaux à travers l'histoire - Expositions de plusieurs types de poisson (Les aquariums) - Univers des plantes -Univers de la pêche		1250 250 1300 1300	Eclairage Fluidité Aération

loisir	- Projection 3d		400	Ambiance Eclairage Aération
	- Bassin tactile de simulation		300	
	- Apprentissage de la cuisine	Espace travail Espace goutté vestiaire	300	
Culture et éducation	-Auditorium		600	Calme Confort Technologie Eclairage
	Clubs	Bureau d'inscription	60	
		Club1	130	
		Club2	130	
		Club 3	130	
	-Salle de lecture pour enfant		230	
	-Bibliothèque de pêche maritime		130	
	-Infographie		130	
-Ludothèque		280		
recherche	Bureau d'Inscription		60	Calme Confort Technologie Eclairage
	Salle de cours	Salle de cours 1	115	
		Salle de cour 2	130	
	Les labos	Labo 1	130	
		Labo 2	60	
	Aire de soin Sanitaire		40	

Culte	Salle de prière	-espace de prière -ablution	150	Propreté Organisation
Technique	Locaux techniques	-climatisation -chaufferie -électricité -maintenance -système de filtration d'eau	190	Grandeur hygiène
	Locaux de stockage		190	

Tableau 3: Programme spécifique du musée maritime¹⁶¹

Organigrammes spatiaux :

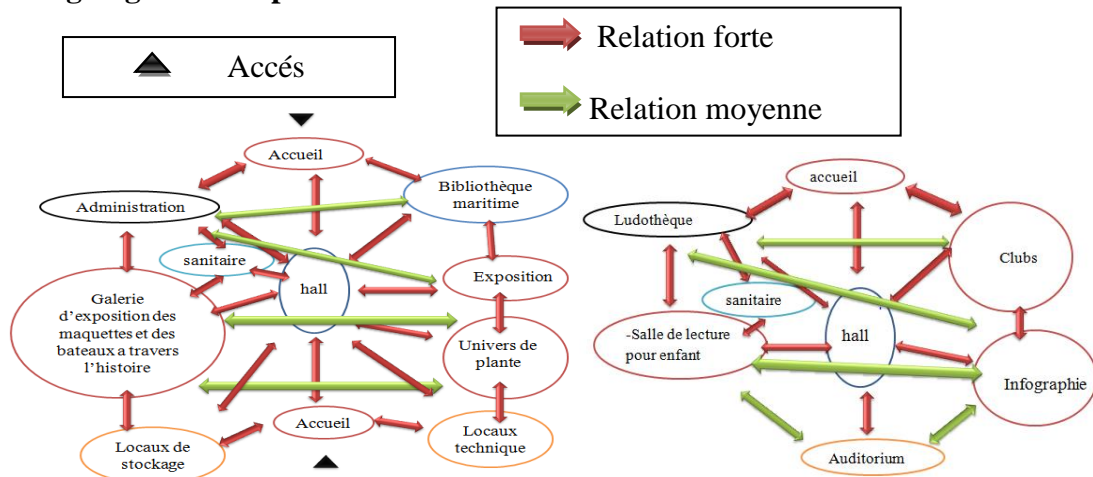


Figure 135: organigramme spatial du RDC

Figure 136: organigramme spatial de l'étage 1

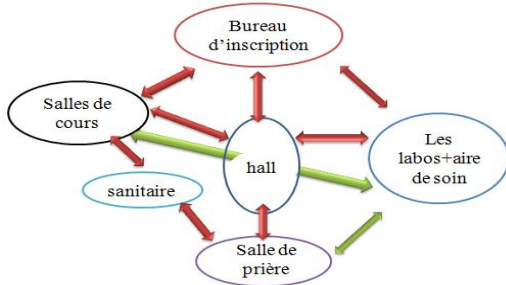


Figure 137: organigramme spatial du 2^{ème} étage

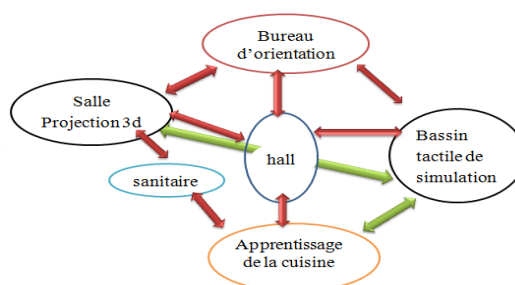


Figure 138: organigramme spatial du 3^{ème} étage

¹⁶¹ Tableau fait par les étudiantes

9. Conclusion :

L'image d'Alger métropole nécessite une réorganisation de toute l'aire métropolitaine. Des actions prioritaires de requalification doivent être envisagées dans l'espace centrale de la ville, « le cœur d'Alger ». L'hypercentre algérois demande une réorganisation de ses quartiers selon la vocation dominante. La commune de la Casbah, selon ses potentialités historiques et ses atouts naturels, mérite la promotion de la vocation du tourisme historico-culturel. L'une des problématiques majeures que subit cette commune est sa rupture avec la mer, cette rupture se manifeste de plusieurs façons : la circulation automobile de transit, le port commerciale dépassé et l'occupation militaire d'un monument historique « l'Amirauté ». Le quartier de la Marine est porteur de ce clivage, la dynamique touristique est faible même en plein saison estivale. Améliorer le cadre de vie des habitants de la Casbah, capter un nouveau flux touristique, sont les enjeux majeurs que nous nous sommes fixés pour notre intervention. L'enjeu est de concilier les deux échelles: métropolitaine et locale.

Notre intervention s'est basée sur la réconciliation ville-mer et a touché au cadre bâti à travers des réhabilitations, des rénovations et la projection de nouveaux équipements compatibles à la vocation voulue. Faire de l'espace public un espace de qualité qui assure la fonction de promenade, de détente ou même de consommation. La réorganisation de la circulation par la limitation du transit en surface et la prise en compte du piéton comme un élément incontournable de la qualité urbaine.

Conclusion générale

Alger capitale du pays, le centre du pouvoir et des richesses, ne parvient pas à se positionner dans le rang des métropoles mondiales même au plus bas niveau de sa hiérarchie. Cette situation tragique a poussé les différentes collectivités responsables à tirer l'alarme. Des actions ont été organisées selon des phases et des échéances d'exécution. Le réaménagement de la baie d'Alger, la reconquête des espaces centraux et l'embellissement de la façade maritime sont des actions prioritaires. La réconciliation avec la mer et le captage du flux touristique semble une solution prometteuse pour la relance métropolitaine de la capitale et c'est dans cette que s'est inscrite notre proposition urbaine.

L'image des villes et leurs dynamiques semblent passer par leurs centres villes. L'état actuel de l'hypercentre algérois ne correspond pas aux attentes de sa population ni au standing habituel des métropoles. Pour l'hypercentre algérois, nous proposons une réorganisation des différentes entités qui le composent selon la vocation dominante de chacune.

La commune de la Casbah c'est son cœur battant. Alors, nous avons focalisé notre intervention sur cette dernière afin d'assurer une qualité urbaine pour l'ensemble des usagers de la Casbah « touriste et habitant » et donc concilier les deux échelles métropolitaine et locale afin de satisfaire le touriste sans nuire à la population locale.

Ce travail de longue haleine, a été pour nous une expérience unique, une découverte au sens propre du mot.

Un projet urbain n'est jamais fini ; c'est une esquisse qui peut s'enrichir continuellement, c'est une tentative d'arriver à un tout cohérent en réponse à des questions objectives fixées initialement mais susceptibles de subir des ajustements au gré des exigences nouvelles au plan économique et sociale.

Ce travail de recherche, ainsi que les solutions et perspectives qu'il envisage, se veut une contribution à une meilleure connaissance de l'espace oublié et délaissé. C'est un appel à une vraie mobilisation de la part des parties politiques.

Au terme de cet humble ouvrage, nous citerons l'éminent ABOU HAMID AL GHAZALI :

« Tant qu'un homme persiste dans la recherche de la science, il demeure savant, mais dès qu'il pense l'avoir entièrement maîtriser, il retombe dans l'ignorance. »

Bibliographie :

Ouvrages :

- COHEN, Jean- Louis, Nabila OULEBSIR, et Youcef KANOUN. paysage urbain et architecture 1800-2000. Alger: L'imprimeur, 2003.
- CREESTI, Fredirico. contribution à l'histoir d'Alger. Traduit par Sakina MISSOUM. Rome, 1933.
- SAKINA MISSOUM, Alger a l'époque Ottomane, la médina et la maison trasionnelle, France.SARL EDISUD, la Clade, 2003.
- CUNHA, Antonio, et Joseph TARRADELLAS, Jean-Claude BOLAY Du-Thai-Thi Ngoc. Metropolisation et developpement durable. Ho chi minh: EPFL press, 2000.
- CERDA, Ildefonso. Théorie générale de l'urbanisation. Barcelone, 1867.
- KIEIN Henri, feuillet d'el Djazair, Alger : Chaix, 1987.
- J.J. DELUZ, Ed, OPU, L'urbanisme et l'architecture d'Alger, Alger, 1988.
- ANDRE RAVEREAU, La Casbah d'Alger, et le site créa la ville, Raymond, Paris, 1989.
- Escallier, Robert. «Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives, Les enjeux de la métropolisation en Méditerranée.» 2002.
- PINSON, Daniel. Essai de définition de l'urbanisme. 2000.
- SITTE, Camilio. L'art de bâtir les villes.l'urbanisme selon ses fondements artistiques. 1889.

Reuves et rapports de conferances :

- Da Cunha, et Guinand, Antonio,et Sandra. «Qualité urbaine, justice spatiale et projet.» Espace en société. Presses polytechniques et universitaires romandes, 25/04/2014.
- Agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise. «centre ville/vieux port centre ville reflet des ambitions de la métropole.» Janvier 2009.
- AZZOUZ, Mohamed. «les cahiers de l'EPAU.» ALGER, s.d.
- Baczko, Bronislaw. «Lumières et utopie. Problèmes de recherches.» Annales. Économies, Sociétés, Civilisations, n° 2 (1971): 355-386.

Brundtland, Harlem Gro. « rapport de la commission mondiale sur l'environnement et le développement.» 1987.

«la méditerranée une interface NORD/SUD.» De Jean-Christophe Delmas. 2012.

DURRIEU Josette et CAMBON Christian. Sur la rive Sud de la Méditerranée, une zone de prospérité à construire. Rapport d'information n° 108, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 2013.

Jugie, Jeanne-Hélène. «L'approche urbaine de la gouvernance ville-port.» Dans Apports académiques, 23-26. Montréal Québec - Canada : Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et les transports (CIRRELT), Université de Montréal, s.d.

«le bassin méditerranéen une interface Nord/Sud.» De S Lemaire, 272-301. s.d.

SAADA, Makhlouf NAIT. «évolution de la législation et de la réglementation en matière de l'urbanisme.» actes des assises nationales en urbanisme. Alger: CNDPI, 19 et 20 Juin 2011. 34.

SÉNAT. «les carnet de la méditerranée .» rapport d'information , 2013 .

Document CNERU

Thèses et mémoires :

AOUISSI, Khalil Bachir. *Le Clivage ville/port le cas d'Alger*. Alger: EPAU, 2013.

J-SALAMON. , « enjeux de l'urbanisme durable » *les chartes d'Athènes, mémoire de fin d'étude architecture et urbanisme HQE*. Lyon : école nationale d'architecture, 2009.

Sources internet :

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Beau>

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Esth%C3%A9tique>

<http://whc.unesco.org/fr/list/166>

<http://univ-biskra.dz/mazouz/>

<http://www.marseille/euromediterrannée.fr>

<http://www.groupemontoni.com>

<http://fr.slideshare.net/bibaarchitecte/quartier-de-la-marine>