

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**

Un réaménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine et touristique ville-  
mer  
Cas du quartier de la Grande Poste  
Alger Centre

Soutenue le 13 Septembre 2015 devant le jury:

**Président:** BOURDIM

**Examineur:** BENYAGHOUB

**Examineur:** KARI

**Encadreur :** KAHWADJI

**Co-encadreur:** BALI

Présenté par: Imane BERRAHAL.  
Amina BOUALI

Année académique: 2014-2015

## **Remerciements**

En premier lieu, nous remercions le bon Dieu, tout puissant, de nous avoir donné la force pour survivre, ainsi que l'audace pour dépasser toutes les difficultés.

Nous tenons à exprimer notre gratitude à nos encadreurs Mr kahwadjji, Mr Bali et Mme Gharbi pour nous avoir donné leurs orientations et connaissances nécessaires.

Nous souhaitons également témoigner notre reconnaissance à Mr Khattabi pour ses relectures.

Nous exprimons notre gratitude aux membres de jury d'avoir bien voulu accepter de juger ce travail.

Nos remerciements vont également à toutes les personnes qui à Alger nous ont accordé un peu de leurs temps qui nous ont permis d'avancer dans notre réflexion.

Nous tenons à exprimer tous nos remerciements et toute notre gratitude à tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail, à l'ensemble de nos enseignants, qui ont contribué à notre formation et qui nous ont fait part de leur savoir, tout en essayant de susciter en nous la passion de l'architecture.

## Dédicaces

*Je dédie ce modeste travail :*

*A ma très chère mère, honorable, aimable : Tu représentes pour moi le symbole de la bonté par excellence, la source de tendresse et l'exemple du dévouement qui n'a pas cessé de m'encourager et de prier pour moi.*

*A mon père, aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours eu pour lui.*

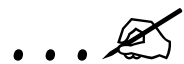
*A mes chers frères : Kamel et Nabil, ma sœur, Yassmin et ses filles en témoignage de l'attachement, de l'amour et de l'affection que je porte pour eux.*

*A mon cher époux Tawfik, tes sacrifices, ton soutien moral et matériel, ta gentillesse sans égal, ton profond attachement m'ont permis de réussir mes études.*

*A mon ange, ma petite fille Ritedj. Puisse Dieu, le tout puissant, la préserver et l'accorder santé, longue vie et bonheur.*

*A toutes mes chères amies, en témoignage de l'amitié qui nous unit et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble.*

*Iméne*



## Dédicaces

*Je dédie ce travail :*

*À la mémoire de ma mère,*

*À mon cher père qui a sacrifié toute sa vie afin de me voir devenir ce que je suis.*

*À ma tante et ma sœur Rachida en témoignage de ma reconnaissance envers le soutien, les sacrifices et tous les efforts qu'elle a faits pour mon éducation ainsi que ma formation.*

*À mes chères frères "Abd El Madjid "et "Youcef "et mes sœurs "Imene" et "Malek Fatima".*

*À la famille "Abd Errahim", Mr "Fathi", ma tante "Zahira"et leurs enfants "Sara", "Marouane", "Fatima"et "Mouhamed" qui m'ont aidé durant les moments les plus pénibles de ce long chemin.*

*À tous mes oncles et tantes, ainsi que mes Cousins et cousines.*

*À tout les membres de la famille "Bouali" et "Berrekama".*

*À tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail. Sans oublier toutes mes chères amies de promotion.*

*À ceux ou celles qui me sont chers et que j'ai omis involontairement de citer.*

*Amina*





## Résumé

Alger, une ville portuaire et comme toutes les villes portuaires son destin était rattaché à celui de son port, d'abord comme comptoir créateur de la ville, point d'échange et d'ouverture sur la méditerranée, ensuite ville relai durant la colonisation française et un atout pour lui donner un statut de capitale d'un pays après l'indépendance.

Actuellement, ville et port témoignent d'une rupture flagrante et visible, ne partagent que l'espace géographique entre eux, le lien entre les deux camps se résume dans une simple juxtaposition spatiale délimitée par une interface linéaire qui se présente comme une servitude de développement physique. Un des effets de cette rupture, c'est que les habitants aperçoivent la mer de loin et n'entretiennent qu'une relation visuelle avec elle sans pouvoir y accéder surtout avec l'absence de pénétrantes vers la mer.

Ajouter à cela, le port d'Alger témoigne d'un handicap et de déficits à cause de son dépassement technique, il est jugé caduc. sa délocalisation se montre proche.

Notre objectif à travers ce travail est de franchir les limites entre entité urbaine et la mer et créer une articulation entre ces dernières, rendre la mer accessible aux algérois en créant une pénétrante vers la mer et en concevant un projet de développement urbain qui offre des espaces publics à tous les citoyens.

## ملخص

الجزائر مدينة منائية، وعلى غرار جميع المدن التي تتضمن موانئ بحرية، فإنها تعرف انشقاقا عن مينائها، إذ يعتبر هذا الأخير مقر مولد للمدينة ونقطة تبادل وانفتاح على حوض البحر الأبيض المتوسط، ويعد أيضا موضع تتبع للمدينة إبان الفترة الاستعمارية ورمزا مؤهلا لمكانة الجزائر العاصمة للدولة بعد الاستقلال .

حاليا، المدينة والميناء يشهدان انشقاق وتمزق صارخ وواضح إذ لا يشتركان إلا في موقعهما الجغرافي، والترابط بينهما يلخص بتجاور فضائي بسيط، محدد بواجهة خطية.

ومن الآثار الناجمة من هذا الانفصال، هو أن سكان المدينة ينظرون للبحر من بعيد ولم يتبق إلا علاقة بصرية فقط وذلك راجع إلى غياب الطرق والمحاور الرئيسية المؤدية إلى البحر. إضافة إلى ذلك فإن ميناء الجزائر يشهد عجزا ونقصا بسبب قدم تقنياته.

هدفنا من خلال هذا العمل هو اجتياز الحدود المتواجدة بين الكيان الحضاري والبحر وإنشاء رابط بينهما حيث يمكن للسكان الوصول إلى البحر عن طريق محور رئيسي موجه إليه وذلك بإنشاء مشروع للتنمية الحضرية متوفر على مساحات عامة لجميع المواطنين.

## Sommaire

Remerciements .....	1
Dédicaces.....	3
Dédicaces.....	4
Résumé .....	5
ملخص.....	6
Sommaire.....	7
Table des illustrations.....	11
Introduction générale.....	15
Problématique.....	16
Hypothèses .....	18
Objectifs .....	18
Chapitre I: Gènes et définitions sémantiques .....	19
Introduction. ....	20
1.1 La notion d'urbanisme. ....	20
1.2 La notion de l'environnement. ....	20
1.3 La notion de développement durable. ....	21
1.3.1 Les trois piliers de développement durable. ....	21
1.4 La notion de l'urbanisme durable.....	22
1.5 Environnement et planification urbaine, quelle interaction ? .....	22
1.6 Ville.....	23
1.7 Le port. ....	23
1.8 Ville portuaire : .....	23
1.9 Centralité: .....	24
1.10 Métropole: .....	24
1.11 Définition des opérations d'interventions : .....	24

1.11.1	La reconversion :.....	24
1.11.2	Aménagement : .....	25
1.11.3	Le réaménagement : .....	25
1.11.4	L'articulation urbaine :.....	25
Chapitre II: Étude et analyse .....		26
Introduction. ....		27
1.12	Approche territoriale et géographique :.....	27
1.12.1	Les critères du choix de la ville d'Alger. ....	27
1.12.2	Analyse territoriale de la ville d'Alger.....	27
a	Situation.....	27
b	Délimitation. ....	28
c	L'accessibilité.....	28
d	Les potentialités d'Alger. ....	29
1.12.3	Les orientations des instruments d'urbanisme. ....	29
a	Synthèse sur les orientations du Schéma National d'Aménagement du Territoire pour la wilaya d'Alger.....	30
b	Synthèse sur les orientations du Schéma Régional d'Aménagement de Territoire pour la wilaya d'Alger.....	31
c	Synthèse sur les orientations du PDAU.....	31
1.13	Le choix de l'aire d'étude.....	33
1.13.1	Limites de la zone d'étude: .....	33
a	Choix de la zone d'étude : .....	33
1.13.2	Lecture historique de la zone d'étude. ....	34
a	Période précoloniale. ....	34
b	Période coloniale. ....	35
c	Période post coloniale.....	38
d	Synthèse de la croissance de la ville d'Alger : .....	39
e	Le Dédoublément au niveau de notre site .....	40

1.13.3	Etude des éléments constructifs du tissu urbain : la typo-morphologie.	41
a	La trame viaire.....	41
b	Déplacement public .....	43
c	Typologie des Ilots .....	45
d	Equipement et service.....	46
e	Architecture et cadre bâti.....	48
f	Contraintes et servitudes.....	51
g	Le paysage urbain.....	53
1.14	Le choix de la zone d'intervention. ....	55
1.14.1	Identification des secteurs opérationnels.....	58
1.14.2	Les scénarios. ....	59
a	Scenario 01: Alger centre sur les quais un nouveau souffle pour la ville. ....	59
b	Scenario 02: qualité urbaine et environnementale: .....	60
c	Scenario retenu: un réaménagement urbain pour une meilleure articulation ville-mer .....	61
	Les interventions à mener :.....	62
1.15	Analyse thématique. ....	65
1.15.1	EXEMPLE 1 :Marseille .....	65
a	Données techniques du projet:.....	65
b	Programme: .....	66
c	Les incitations de la reconversion portuaire :.....	67
1.15.2	Exemple 02 : Dunkerque.....	68
a	Données techniques du projet:.....	68
b	Les incitations de la reconversion portuaire:.....	68
c	Objectifs du projet : .....	70
d	Programme: .....	70
1.15.3	EXEMPLE 03 : Projet de reconversion du port de tanger. ....	71

a	Le programme.....	71
b	Dimensions de développement durable.....	73
1.15.4	Synthèse de l'analyse thématique : .....	74
Chapitre III: Programmation et projection .....		75
Introduction. ....		76
1.16	Programme urbain. ....	76
1.17	Schéma de principe.....	79
1.18	Le schéma d'aménagement global : .....	80
1.18.1	Voirie.....	80
1.18.2	Transport : .....	80
1.18.3	Équipements projetés : .....	80
1.19	Plan d'aménagement global.....	81
1.19.1	Le parc urbain.....	81
1.19.2	Port de plaisance.....	85
1.20	Intervention opérationnel 1/200. ....	87
1.20.1	Genèse du projet.....	87
1.20.2	Programme spécifique.....	88
1.20.3	Coupe schématique. ....	90
1.20.4	Plan RDC.....	90
a	Niveau +8.00. (Niveau du parc) .....	91
b	Niveau +2.40. (Niveau du port).....	91
Conclusion générale.....		91
Bibliographie .....		95

## Table des illustrations

### Figures.

Figure 1. Schéma qui montre l'interface entre la ville et le port d'Alger.....	16
Figure 2. Les 03 piliers de développement durable.....	21
Figure 3. Situation de la ville d'Alger. ....	27
Figure 4. Délimitation de la ville d'Alger. ....	28
Figure 5. L'accessibilité au niveau de willaya d'Alger. Source. Auteurs .....	28
Figure 6. L'accessibilité au niveau de la zone littorale. Source. Auteur. ....	28
Figure 7. La volumétrie du site d'Alger. ....	29
Figure 8. La baie d'Alger. ....	29
Figure 9. Le scénario retenu du SNAT 2030. Source. Journal Officiel de la république algérienne N=61, SNAT 2030. Page 35. ....	30
Figure 10. La région Nord-Centre. ....	31
Figure 11. Le projet de la baie d'Alger. ....	31
Figure 12. Le plan de masse du Projet de la baie d'Alger.....	32
<b>Figure 13.</b> Photos 1 et 2, La reconversion du port d'Alger en espace culturel et de loisirs.	32
Figure 14. La délimitation de l'aire d'étude. ....	33
Figure 15 : Alger pendant la période phénicienne,.....	34
Figure 16 : Alger pendant la période romaine .....	34
Figure 17. Alger pendant la période ottomane. ....	35
Figure 18. La ville d'Alger en 1830. ....	35
Figure 19. La création de quartier d'Isly et de nouvelles fortifications. ....	36
Figure 20. La structure urbaine de quartier d'Isly. ....	36
Figure 21. La réalisation de nouvelles rues dans le quartier d'Isly. ....	37
Figure 22. La réalisation du quartier d'Isly avec un tissu en damier.....	37
Figure 23. La réalisation de la grande poste et l'hotel Essafir au niveau de quartier d'Isly. ....	38
Figure 24. Le développement de lotissements périphérique. ....	38
Figure 25. Coupe schématique qui montre la distanciation entre la ville et le port et l'apparition de l'interface sur la zone par l'emprise de la voie ferrée et la voie rapide. ....	41
Figure 26. Jardin de l'Horloge.....	42

Figure 27. La place El amir Abd El Kader .....	42
Figure 28. Stationnement sur les voies de circulation. ....	44
Figure 29. Parking Tafourah.....	44
Figure 30. Image satellite qui montre l'orthogonalité de tissu étudié. ....	45
<b>Figure 31.</b> La topographie a dérangé l'orthogonalité des îlots et des parcelles à l'est du quartier.....	45
Figure 32. L'occupation des cours des immeubles par de nouveau bâtiment. ....	45
Figure 33. L'échelle de rayonnement des équipements de quartier. ....	46
Figure 34. 1 et 2 : La présence de différentes activités dans un seul immeuble.....	47
Figure 35. L'emplacement des grands équipements dans le quartier de la grande poste....	48
Figure 36. La grande poste. ....	48
Figure 37. L'Assemblée Populaire National. ....	48
Figure 38. Hotel Essafir.....	48
Figure 39. Palais de Justice. ....	49
Figure 40. La mosquée Ben Badisse. ....	49
Figure 41. Musée Algérien d'Art Moderne.....	49
Figure 42. Le palais de gouvernement.....	49
Figure 43. Jardin de l'Horloge.....	49
Figure 44. Jardi Sofia. ....	49
Figure 45. Caserne militaire. ....	49
Figure 46. Parking Tafourah.....	49
Figure 47. Station Tafourah.....	49
Figure 48. Bouche de métro. ....	50
Figure 49. La place El Amir. ....	50
Figure 50. Parking de la gare maritime. ....	50
Figure 51. La présence des rajouts (Paraboles, climatiseurs...etc. ....	50
Figure 52. Hotel Albert.....	50
Figure 53. Habitat collectif.....	50
Figure 54. Les contraintes de la zone d'étude. ....	51
Figure 55. Compteurs sans protection. ....	52
Figure 56. Les fuites des canalisations. ....	52
Figure 57. Des câbles électriques anarchiques et vétustes. ....	52
Figure 58. Photo 1 et 2 La grande poste.....	53
Figure 59. La pollution visuelle.....	53



Figure 60. La place El Amir. ....	53
Figure 61. Le Musée Algérien d'Art Modern.....	53
Figure 62. L'hotel l'Aurassi. ....	54
Figure 63. Percée visuelle vers la mer. ....	54
Figure 64. Parking Tafourah.....	54
Figure 65. Baraques militaire .....	54
Figure 66. La zone d'intervention. ....	55
Figure 67. Le boulevard Mouhamed Khmisti. ....	55
Figure 68. Coupe schématique de boulevard Mouhamed Khmisti. ....	56
Figure 69. Photos 1, 2, 3. Boulevard Mouhamed Khmisti. ....	56
Figure 70. Les éléments de rappel du Boulevard Mouhamed Khmisti. ....	56
Figure 71. Image satellite de nœud de la grande poste.....	57
Figure 72. L'absence des Parois urbaines dans le niveau bas du Boulevard Khmisti.....	57
Figure 73. Parking Tafourah.....	57
Figure 74. Les secteurs opérationnels. ....	58
Figure 75. Carte qui montre les interventions proposés dans le 1 <sup>er</sup> scénario. ....	59
Figure 76. Carte qui montre les interventions proposés dans le 2 <sup>ème</sup> scénario.....	60
Figure 77. Carte qui montre les interventions proposés dans scénario retenu. ....	64
Figure 78. Le Port de Marseille. ....	65
Figure 79. Programme de transformation dans le secteur joliette. ....	66
Figure 80. Photo 1, le vieux port de Marseille. Photo 2, le nouveau port de Marseille. ....	67
Figure 81. L'état du port durant les années 80. ....	68
Figure 82. Limites de l'opération Neptune.....	69
Figure 83. Périmètre d'intervention du projet. ....	69
Figure 84. Plan de masse du projet.....	71
Figure 85. Croisière. ....	71
Figure 86. Le nouveau port de plaisance. ....	72
Figure 87. Résidence de très haut standing. ....	72
Figure 88. Téléférique. ....	73
Figure 89. Place publique. ....	73
Figure 90. Figuier. ....	82
Figure 91. L'amandier. ....	82
Figure 92 . Le citronnier. ....	83
Figure 93. L'oranger.....	83

Figure 94. Olivier. ....	83
Figure 95. Aires de jeux pour enfants.....	83
Figure 96. Mobilier adapté pour des personnes âgées (accoudoirs, dossier). ....	84
Figure 97. La table.....	84
Figure 98. La banquette. ....	84
Figure 99. Le fauteuil. ....	84

**Tableaux.**

Tableau 1. Séquences de paysage urbain dans le quartier de la grande poste.....	54
Tableau 2. Programme spécifique du projet. ....	73

## Introduction générale

Les ports sont responsables dans une large mesure de l'existence des plus grandes villes au monde. Le port et la ville ont longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Le port est le moteur de son développement et le catalyseur de son urbanité. Cependant, sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature : les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli ces liens. Le port se retrouve alors dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion et devient par conséquent autonome en se détachant ou en traçant des frontières avec la ville. Le système ville-port est alors remis en cause, désorganisé.

Une coupure en a donc résulté, que ce soit visuel ou psychologique entre la ville et le port. Puis la stratégie d'éloigner toute activité portuaire en dehors de la ville a engendré des espaces vides au cœur de la ville, lieu de l'ancien port. Depuis quelques années, ces anciens espaces ville/port constituent un grand potentiel pour ces villes, d'où l'importance de les recomposer des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces water fronts qui étaient tombés en désuétude après que les villes aient tourné le dos aux ports vu l'importance de ces opportunités foncières qui peuvent s'avérer comme des solutions pour plusieurs problèmes, urbains, économiques et sociaux.

De nouvelles stratégies vont devoir être employées pour répondre aux nouvelles contraintes posées par le développement urbain durable mais aussi pour réagir de la meilleure manière possible aux réflexions autour du rapport ville/port. L'idée est que ces zones portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour permettre à la ville d'acquérir plus de force à l'échelle nationale mais surtout à l'échelle internationale.

Plusieurs facteurs tels que la mondialisation, la concurrence... ont poussé à la rupture de l'équilibre entre le port et la ville, avec l'abandon de certaines activités portuaires en raison de la délocalisation, ainsi l'interface ville/port devient une véritable zone de rupture dans les villes portuaires.

La politique de remise en valeur de ces espaces a été optée par plusieurs villes portuaires dans le monde et ce, avec le développement de projets de réhabilitation du front de mer.

Ainsi la revalorisation et l'embellissement attractif de ces territoires pourront redonner aux villes portuaires une nouvelle image qui leur offrira une attractivité locale et internationale.

L'ambition qui nous anime aujourd'hui est de pouvoir proposer de nouvelles transformations qui permettraient à la ville et au port de rester combinés de la manière la plus étroite et, la plus novatrice. L'idée est de faire de la ville une vraie ville portuaire avec de nouvelles vocations touristiques et sociales liées à notre époque.

## Problématique

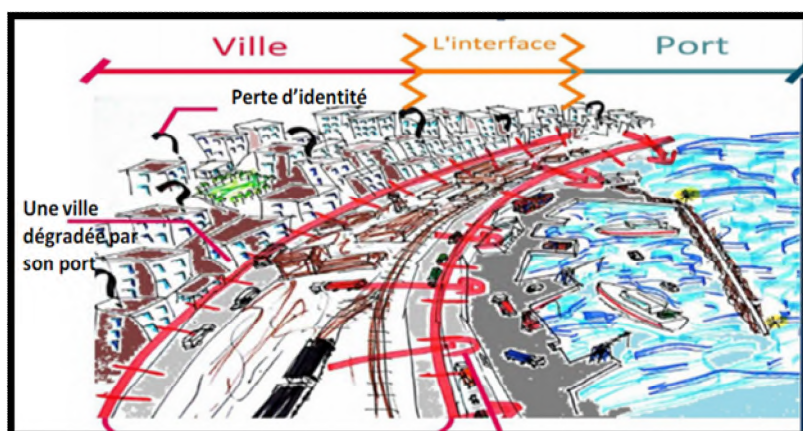
La ville portuaire est unique par son emplacement entre terre et mer, laboratoire d'architecture et d'urbanisme, ville en permanentes évolutions et mutations, ville en poste avancé pour la mondialisation et qui par leurs tendances à s'exposer et à s'ouvrir par leurs front d'eau deviennent des vitrines symboliques pour leurs pays à l'instar de New York, Lisbonne, Marseille, villes portuaires de premier ordre pour leurs pays. **Pourquoi ne serait pas le cas et l'image d'Alger qui est aussi une ville portuaire de première importance pour son pays ?**

A Alger et comme dans toutes les villes portuaires, le port a joué, dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Mais actuellement Alger et son port souffrent d'un décrochage flagrant exprimé par une distanciation spatiale croissante entre espace urbain et infrastructure portuaire (Figure 1), mais l'exception du cas algérois se fait par le fait que ce phénomène n'était pas le résultat de la révolution industrielle car la ville ne l'a pas connu, mais cela a été voulu et planifié par les colons et accentué par le développement des voies de communication, d'abord par l'empilement des voies ferrées, ensuite par la voie mécanique (actuellement la RN n 11). isoler le port de sa ville avait des fins militaires au début.

Un des effets secondaires de cette rupture, c'est que les habitants aperçoivent la mer de loin et n'entretiennent qu'une relation visuelle avec elle sans pouvoir y accéder ; voient le port de loin, comme étant ; un espace clôturé, surveillé, inaccessible, et sans aucune activité en relation avec leur ville.

La spécialisation du port pour l'activité portuaire et sa séparation avec la ville déracine les habitants de l'identité de leur ville qu'elle soit portuaire ou même littorale. la ville d'Alger est une ville qui est en rupture avec la mer. **On voit la mer et on n'y accède plus, un réel paradoxe.**

Non seulement le port isole la ville de tout contact avec la mer, mais également gâche le beau paysage urbain et lui donne un aspect d'industrie avec ses grues qui sortent et agressent le paysage de la ville ainsi que l'aspect des containers empilés, les hangars et les silos de stockage clôturés derrière des murs qui cassent le paysage et le gâche avec un aspect industriel hétérogène, s'opposant aux façades urbaines travaillées et riche de la ville.<sup>1</sup>



**Figure 1.** Schéma qui montre l'interface entre la ville et le port d'Alger.

**Source.** Auteurs.

<sup>1</sup> AOUISSI KALED BACHIR, « Le clivage ville-mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Alger, 12-12-2013.

Les débuts de la colonisation sont marqués par des interventions radicales sur les tissus urbains existants (Casbah, Quartier de la marine), percées de voies, démolitions, transformations de bâtiments existants...

Durant cette période, la ville d'Alger a connu plusieurs phases de croissance. Dans la première, la ville coloniale s'est superposée sur l'ancienne. Or, dans les autres phases, on assistait à la naissance du nouveau tissu. Alger centre (ex quartier d'Isly) fut la première extension coloniale vers le sud. Ce tissu a connu la réalisation de nouveaux équipements tels que la gare ferroviaire et le chemin de fer. Alger centre est connu par une forte concentration des fonctions capitales de l'Etat: à titre d'exemples, les institutions nationales (le Palais du Gouvernement, l'Assemblée Nationale, les différents ministères...), ce qui lui donne un caractère beaucoup plus de service. Cet avantage a fait d'elle une source d'attraction permanente qui accueille quotidiennement une population visiteuse ainsi qu'un flux pendulaire très important qui provoque une fréquentation journalière très dense et un manque d'animation nocturne.

Par contre la zone reste assez pauvre en espaces de rencontre, de détente de loisirs et de distraction.

Sur le plan environnemental, l'implantation du port au centre ville a produit des effets négatifs sur l'environnement marin et le développement durable de la ville, notamment par le rejet de déchets qui posent des problèmes importants de pollution :

Pollution des bassins portuaires et des plans d'eau : pollution par les hydrocarbures et certains émissaires du trafic maritime, ordures ménagères, rejets de cales et déchets.

- *Pollution atmosphérique* : mauvaise manipulation des matières (poussières les gaz à effet de serre, etc.) pouvant contaminer l'air de la ville à grande échelle.
- *Pollution terrestre* : provenant des déchets de bois, ferrailles, et autre matériaux vétustes.
- *Pollution sonore et visuelle* : trafics et camions, grues, etc provoquant des perturbations et des nuisances pour les quartiers avoisinants.<sup>2</sup>

Le présent travail posera la problématique de base d'une réflexion pour :

- Sortir de la vision traditionnelle et restreinte de la ville portuaire ou le port n'est qu'une simple desserte pour adopter une vision de pole, à travers sa reconversion intégrée à la ville.
- Revoir le port comme un projet de redynamisation capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture de la ville et son caractère touristique.
- Trouver l'équilibre entre l'intégration d'une nouvelle animation urbaine et le maintien des spécificités du lieu et des activités liées à la mer.
- Changer l'image négative de l'architecture portuaire par la revalorisation de son « water front »

---

<sup>2</sup> AOUISSI KALED BACHIR, « Le clivage ville-mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Alger, 12-12-2013.

## Hypothèses

Nos hypothèses de travail sont basées sur les constats suivants :

- Alger est une ville fortement séparée de son port.
- La ville d'alger est comblée d'atouts qu'elle compte exploiter, et c'est une ville qui ambitionne comme il est montré dans son PDAU (2009-2029).

La nature de notre problématique nous amène à soulever les hypothèses de travail suivantes :

- la recomposition de la ville avec son port sur de nouvelles bases à l'image de toutes les autres villes portuaires permettra à la ville de se positionner en tant que ville portuaire .
- Rendre visible un port moderne, en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré contribuera à l'attractivité de la ville.
- L'ouverture des barrières entre ville et port assurera le développement des deux camps au profit d'une ville plus conviviale et durable. Le port sera rappelé pour redevenir son atout majeur pour répondre aux nouveaux besoins modernes et lui ouvrir ainsi de nouvelles perspectives et de nouvelles alternatives de métropolisation et de développement durable dans un cadre de la mondialisation et de la concurrence entre métropoles.

## Objectifs

Les objectifs de ce travail sont multiples :

D'une manière générale, mettre l'accent sur la problématique d'Alger celle de la rupture ville mer qui présente un malaise pour cette dernière et montrer comment ce phénomène se manifeste dans son cas.

D'une manière spécifique :

- Retisser les liens entre la ville et son port pour qu'ils soient plus attractifs
- Rendre ces limites entre cette infrastructure et de son arrière pays franchissables pour permettre aux algérois de s'approcher de la mer et de ne pas rester à la contempler de loin
- Créer une séquence singulière, une nouvelle relation de la ville à la mer.
- Créer et requalifier des espaces de rencontre et de loisirs.

**Chapitre I:**  
**Gènes et définitions sémantiques**

## **Introduction.**

À travers cette « Approche Conceptuelle », nous avons essayé d'aborder le maximum de concepts liés à la thématique du présent travail, et indispensables pour sa compréhension.

### **1.1 La notion d'urbanisme.**

Le Grand Dictionnaire encyclopédique Larousse (1982-1985) le définit comme « l'art d'aménager et d'organiser les agglomérations humaines » et, de façon plus précise, « l'art de disposer l'espace urbain ou rural au sens le plus large (bâtiments d'habitation, de travail, de loisirs, réseaux de circulation et d'échanges) pour obtenir son meilleur fonctionnement et améliorer les rapports sociaux de telle sorte que les fonctions et les relations entre des hommes s'exercent de la façon la plus commode, la plus économique et la plus harmonieuse ».

L'urbanisme est une démarche d'étude sur des territoires urbains ou susceptibles de le devenir. Il mobilise des disciplines multiples de façon itérative et développe une réflexion à différentes échelles d'espace et de temps. Les approches théoriques ou méthodologiques sont très diverses et font débats, car l'urbanisme est indissociable de l'affirmation de valeurs. De nombreux professionnels (planificateurs, architectes, ingénieurs, juristes, etc.) contribuent à la définition des projets, puis à leur formalisation sous forme de plans, programmes, documents techniques, etc.<sup>3</sup>

L'urbanisme apparaît comme un vaste continuum d'activités et d'approches d'études dans lequel chacun trouve sa place en fonction de sa formation initiale et de son appartenance à un milieu de travail. L'urbanisme est **pluridisciplinaire** et collectif par nature, ce qui n'exclut pas la tension, loin de là.<sup>4</sup>

L'urbanisme ressortit donc à **l'art** (et à l'architecture qui conçoit les bâtiments harmonieux), à **l'économie**, à la **sociologie** (la « commodité » et les relations entre les hommes), à l'histoire (le temps), à la **géographie** (l'espace urbain et rural), au **droit** (les règles de contrôle de l'utilisation du sol), à **l'ingénierie** (les réseaux et les techniques de construction).<sup>5</sup>

### **1.2 La notion de l'environnement.**

L'environnement se définit selon les approches comme:

- ✓ L'ensemble des éléments, naturels ou artificiels, qui entourent un système défini, que ce soit un individu, une espèce, une entité spatiale, un site de production... ;
- ✓ L'ensemble des échanges (prélèvements, rejets, ...) entre un anthropo système et les écosystèmes du milieu considéré ;

---

<sup>3</sup> Cycle d'urbanisme, « SciencePo. », Paris, Novembre 2012.

<sup>4</sup> Opcit.

<sup>5</sup> MR CHIALI MUSTAPHA Cour, théorie du Projet Master 01/ « La ville comme objet de l'urbanisme », département d'architecture, Tlemcen, 2013/2014.



- ✓ L'ensemble des éléments objectifs et subjectifs qui constituent le cadre de vie d'un système défini (individu, espèce...).

Dès lors, il apparaît nettement que la dénomination générique Environnement, rassemble une multitude de thèmes (eau, air, sols, déchets, milieux naturels, paysage, bruit, énergie, aménagement de l'espace, sécurité...), concernant de nombreux secteurs (industrie, agriculture, collectivités locales, santé publique) et de multiples niveaux d'interventions (étude, conseil, expertise, contrôle, exploitation, ingénierie, maîtrise d'œuvre...).<sup>6</sup>

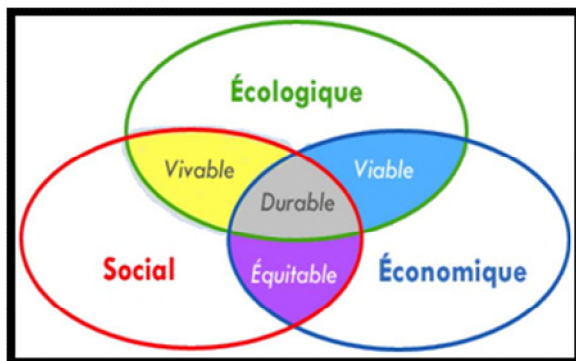
### 1.3 La notion de développement durable.

Selon la définition proposée en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement dans le rapport Brundtland,

Le développement durable vise à «répondre aux besoins du présent sans grever la capacité des générations futures de répondre aux leurs»<sup>7</sup>.

Le développement durable, traduction de (Sustainable Development) est une nouvelle conception de l'intérêt public, appliqué à la croissance économique et reconsidéré à l'échelle mondiale afin de prendre en compte les aspects écologiques généraux d'une planète globalisée.

#### 1.3.1 Les trois piliers de développement durable.



**Figure 2.** Les 03 piliers de développement durable.

**Source.** Gougole/ Image.

➤ Efficacité économique, il s'agit d'assurer une gestion saine et durable, sans préjudice pour l'environnement et le social.

➤ Équité sociale, il s'agit de satisfaire les besoins essentiels de l'humanité en logement, alimentation, santé et éducation, en réduisant les inégalités entre les individus, dans le respect de leurs cultures.

➤ Qualité environnementale, il s'agit de préserver les ressources naturelles à long terme, en maintenant les grands équilibres écologiques et en limitant des impacts environnementaux.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Revue « vie des villes ».

<sup>7</sup> Dacumha (A.), Knoepfel (P.), Leleresche (J.P), Nahrath (S.). Enjeux du développement urbaine durable, ED, PRESSE POLYTECHNIQUE ET UNIVERSITAIRES ROMAND, France, 445p ; (70p). Réf 2. MONSIEUR HERRAK FARID / « L'aménagement par l'intégration de la démarche de développement durable », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme Master en Architecture / 2010/2011.

<sup>8</sup> Source, <http://www.developpement-durable.gouv.fr>.

#### **1.4 La notion de l'urbanisme durable.**

Pour réaliser un développement durable du territoire, l'urbanisme doit prendre en compte les aspects relatifs au développement économique et social ainsi que l'équilibre environnemental.

L'urbanisme durable concourt, d'une part, à la consolidation des milieux urbains et, d'autre part, à l'émergence d'ensembles urbains conformes aux principes de collectivités viables ou de smart growth généralement reconnus.<sup>9</sup>

#### **1.5 Environnement et planification urbaine, quelle interaction ?**

La programmation urbaine est souvent considérée par les démarches classiques d'intervention urbaine comme une simple réponse quantitative à des besoins exprimés par les services municipaux. Cette notion est reprise ici pour désigner une nouvelle vision, celle du maintien de l'équilibre entre les trois sphères de l'écosystème urbain et de la préservation des ressources, celle de la qualité du cadre de vie et de l'environnement. Comme l'exprime bien François Meunier « la programmation urbaine conduit un processus de mise en œuvre concertée, raisonnée et coordonnée du projet urbain, dans le temps, dans l'espace ainsi que du point de vue financiers et ses procédures. Elle dialogue également et coordonne l'action de ceux qui sont responsables de la conception urbaine, c'est-à-dire du design urbain qui traite notamment de la forme de la ville, de ses qualités d'ambiances, du génie du lieu en somme ». ce qui est révélateur d'une approche transversale qui combine plusieurs paramètres spatio-temporel et insiste sur le fait qu'une procédure concertée instaurée par le projet urbain interroge impérativement les objectifs assignés au quartier ou à la commune sur une visée à long terme, mais également à court et moyens terme.

La programmation urbaine couvre le processus d'élaboration et de mise en œuvre du projet urbain selon deux séquences. La première se détermine en amont de la conception urbaine pour fournir les éléments principaux de la projection du programme sur l'espace urbain. La deuxième séquence relève du management des opérations et de la coordination avec les acteurs pour mettre en place les actions urbaines prioritaires.

Parce que nos espaces urbains sont devenus chaotiques, parce que l'étendu de hinterland diminue de façon inquiétante, parce que l'environnement tant naturel qu'urbain devient de plus en plus vulnérable et fragile, la notion de programmation verte prend de plus en plus d'importance. Ce concept nouveau illustre bien l'approche qui associe l'acte de programmer aux principes du développement durable et de l'éco-urbanisme. Il prend en compte la capacité de charge environnementale et permet d'évaluer, en se basant sur un diagnostic environnemental, les états limites de développement du territoire concerné.

Le processus de programmation verte sert du profil environnemental élaboré dans le cadre du diagnostic partagé, ou l'analyse de la situation, l'identification des problèmes et la détermination des enjeux locaux et des objectifs structurants relève d'une responsabilité collective. Cette étape rend possible par la suite, dans une deuxième phase, l'établissement de scénarii d'orientation ou une réflexion sera menée pour vérifier les impacts et la faisabilité technique et financière. C'est à ce moment qu'interviennent les différentes propositions qui touchent la conception urbaine avec l'ensemble de ses composantes

---

<sup>9</sup> Source : <http://www.suden.org/fr/developpement-urbain-durable-urbanisme-durable>.

(espaces, paysages, formes urbaines, usages et fonctions, équipements et infrastructures, aménagement et design,...) dans le respect des ressources et des potentialités de l'environnement naturel.<sup>10</sup>

## 1.6 Ville.

Donner une définition pour la ville a toujours posé problème, car elle présente un milieu physique de vie et d'activités pour l'homme.

La ville : « agglomérations relativement importantes dont les habitants sont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire. »<sup>11</sup>

« Une ville est une unité urbaine (un « établissement humain » pour l'ONU) étendue et fortement peuplée (dont les habitations doivent être à moins de 200 m chacune, par opposition aux villages) dans laquelle se concentrent la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture. »<sup>12</sup>

## 1.7 Le port.

Le grand mot est dit, le port est l'élément caractéristique de la ville portuaire. Dans l'étymologie grecque, le port est un mot dérivé du latin « *portus* » qui signifie « passage ».

Un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, il est destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparation. Il est un lieu de séjour.<sup>13</sup>

## 1.8 Ville portuaire :

Il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres »<sup>14</sup>, dont la fonction originelle de rupture de charge en fait une « synapse »<sup>15</sup>, un « point-clé de l'organisation de l'espace »<sup>16</sup>, une ville nœud de communication où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

La ville portuaire se présente comme un point d'observation privilégié de la mondialisation économique à l'œuvre et constitue des zones d'articulation des logiques du local et du global, du national et de l'international.

---

<sup>10</sup> Revue vie des villes

<sup>11</sup> Réf 1, Larousse 1996. Réf 2, AOUISSI KALED BACHIR, « le clivage ville-mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Alger, 12-12-2013. Page 14.

<sup>12</sup> Réf 1, l'ONU (l'Organisation des Nations Unies). Réf 2, MONSIEUR HERRAK FARID « L'aménagement par l'intégration de la démarche de développement durable », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme Master en Architecture, Alger, 2010/2011.

<sup>13</sup> AOUISSI KALED BACHIR, « le clivage ville-mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Alger, 12-12-2013.

<sup>14</sup> M. Brocard 1994.

<sup>15</sup> HP. White ET M, L Senior.1983.

<sup>16</sup> S.D. Brunn et J.F. Williams, 1983.

Ainsi le port n'est pas seulement une addition d'appareils techniques, d'infrastructures, de plans d'eau, ou d'équipements et d'outils mais « le port renvoie également à des métiers, à des cultures, à une société et à un imaginaire spécifique »<sup>17</sup>

### **1.9 Centralité:**

Est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau<sup>18</sup>, tandis que le centre est point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore « une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant »<sup>19</sup>.

En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région »<sup>20</sup>.

La centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, d'une manière générale, de polarisation.<sup>21</sup>

### **1.10 Métropole:**

("ville-mère") Grande ville concentrant population, activités et richesses. Les métropoles sont les têtes de réseau à différentes échelles: régionale, nationale, mondiale. Elles étendent leur aire d'influence sur des territoires étendus.

En Algérie la métropole est une agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300000 habitants et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales.<sup>22</sup>

### **1.11 Définition des opérations d'interventions :**

Renouveau, régénération, requalification, rénovation .... Autant de terme en « ré » qui indiquent les mutations profondes, une « ré » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires.

#### **1.11.1 La reconversion :**

C'est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.<sup>23</sup>

---

<sup>17</sup> J. bastié et B. dézert, 1980.

<sup>18</sup> Réf 1, A Baily.1994. Dans (Ces ports qui créèrent des villes). Réf 2, AOUISSI KALED BACHIR, « le clivage ville-mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Alger, 12-12-2013. Page 15.

<sup>19</sup> Réf 1, R. Brunet. 1993. Dans (Port cadre de ville). Réf 2, op cit.

<sup>20</sup> Réf 1, BAUDOUIN T, COLIN M, PRELORINZO C, 1997. Réf 2, Op cit.

<sup>21</sup> MR CHIALI MUSTAPHA Cour, théorie du Projet Master 01/ « La ville comme objet de l'urbanisme », département d'architecture, Tlemcen, 2013/2014.

<sup>22</sup> Op cit

<sup>23</sup> Mémoire reconversion portuaire

« La démarche de reconversion s'inscrit dans un urbanisme de valorisation et de modernisation :

- C'est le changement d'usage d'un bâtiment qui a perdu sa fonction initiale.
- Le projet de reconversion tente ainsi de lier ces deux opposés pour poursuivre ce qui fait la richesse et la force de la ville : sa mixité et sa proximité. Recycler la ville sur la ville représente un enjeu urbain.
- Passionnant qui dépasse à mon sens le simple fait de l'architecte. »<sup>24</sup>

#### 1.11.2 *Aménagement* :

« Ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire ». <sup>25</sup>

#### 1.11.3 *Le réaménagement* :

Son objectif est de régler les problèmes fonctionnels et l'amélioration du cadre de vie par des programmes riches, et l'intégration des activités culturelles et économiques. <sup>26</sup>

#### 1.11.4 *L'articulation urbaine* :

« Type de liaison entre des parties (éléments, espaces ou volumes). L'articulation suppose des parties distinctes présentant une autonomie formelle elle s'oppose à la continuité qui efface la distinction. »<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Travail de recherche, la méthodologie Master1, 2013/2014.

<sup>25</sup> MONSIEUR HERRAK FARID, « L'aménagement par l'intégration de la démarche de développement durable » mémoire de fin d'étude vue l'obtention du diplôme Master en Architecture / 2010/2011.

<sup>26</sup>Travail de recherche. Master 01, 2013/2014.

<sup>27</sup> Kouici Lakhder « Livre de Vocabulaire architecturale élémentaire ».

**Chapitre II:**  
**Étude et analyse**

## Introduction.

Dans le présent chapitre, l'étude sera menée sur la présentation de l'aire d'étude, l'analyse des différents éléments constructifs de son tissu urbain afin de dégager la problématique, les potentialités à renforcer et les problèmes à solutionner dans le cadre des orientations des instruments d'urbanisme .

### 1.12 Approche territoriale et géographique :

#### 1.12.1 *Les critères du choix de la ville d'Alger.*

La ville d'Alger est une métropole économique et politique, c'est la capitale du pays, 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.

Alger actuellement se contente d'être classée en tête des villes les moins favorables pour vivre au monde, malgré ses potentialités et son riche passé.<sup>28</sup>

- C'est une ville côtière et portuaire.
- C'est l'une des plus belles baies de La Méditerranée, une terre de diversité.
- Caractérisé par la présence d'un port dans le cœur de la ville mais sans aucun lien avec elle et un front de mer contaminé et difficile d'accès.
- C'est le siège des institutions politiques (ministères, ambassades, administrations).

#### 1.12.2 *Analyse territoriale de la ville d'Alger.*

##### a Situation.

Ville du nord de l'Algérie (Figure 3), capitale du pays. Elle occupe une position centrale par rapport au territoire national. Alger 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.



Figure 3. Situation de la ville d'Alger.

Source. Site Web, google/image.

<sup>28</sup> Alger, capitale du 21<sup>ème</sup> siècle .Le Grand Projet Urbain, GGA, Urbanis, Alger 1997.

### b Délimitation.

La ville d'Alger est délimitée au nord par la Méditerranée, à l'est par la wilaya de Boumerdes, à l'Ouest par la Wilaya de Tipaza et au sud par la wilaya de Blida. (Figure 4).

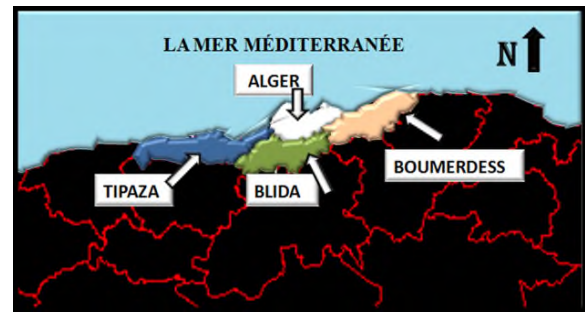


Figure 4. Délimitation de la ville d'Alger.

Source. Auteurs.

### c L'accessibilité.

Le transport routier est le mode le plus prédominant tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises. Il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et ses activités et selon les contraintes, la topographie ainsi le réseau et les services.<sup>29</sup>

Ainsi, le transport ferroviaire joue un rôle important pour la desserte des ports et des grands centres urbains de la bande côtière. Il évolue en rapport avec les activités agricoles, minières et industrielles, la croissance et le déploiement des populations et en réponse également des exigences de défense nationale. (Figure 5).



Figure 5. L'accessibilité au niveau de wilaya d'Alger. Source. Auteurs



Figure 6. L'accessibilité au niveau de la zone littorale. Source. Auteurs.

Les lignes principales sont proches de la cote et pratiquement parallèles à elle, mais le réseau comporte aussi des ramifications reliant des zones moins développées ainsi que des pénétrantes desservant le gisement miniers. Il existe également un trafic important de banlieue au niveau des principales villes du nord d'Alger<sup>30</sup>. (Figure 6).

<sup>29</sup> Annuaire statistique de la Wilaya d'Alger, 2005.

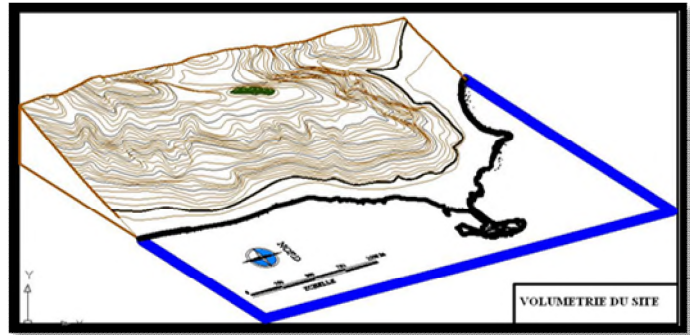
<sup>30</sup> Op cit



#### d Les potentialités d'Alger.

- *Le potentiel naturel :*

La topographie du site, qui a une forme d'un amphithéâtre (Figure 7) et la présence de la mer qui constitue un élément de composition naturel très important, donnent au site une richesse urbaine et environnementale très intéressante à l'échelle nationale et internationale.

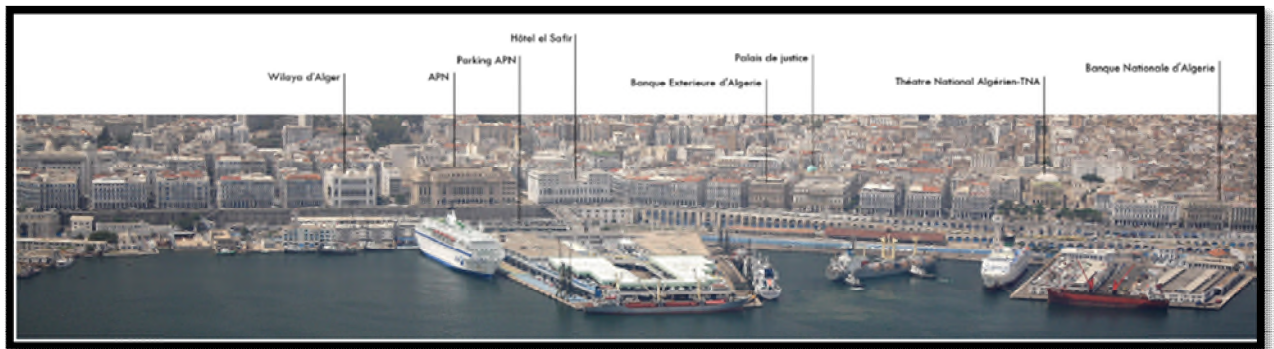


**Figure 7.** La volumétrie du site d'Alger.

**Source.** Google/ image.

- *Le potentiel urbain :*

Elle dispose d'une variété de styles architecturaux et urbanistiques considérables, choses qui offrent un cadre propice pour l'expression architecturale. (Figure 8).



**Figure 8.** La baie d'Alger.

**Source.** Réf 1, (Photo : H. Faïdi). Réf 2, DIAL (Dépôt Institutionnel de l'Académie « Lauvain ». Article de périodique, Alger Centre confisqué à l'éclatement des centralités. (Mezoued, Aniss ; Declève, Bernard.) Page, 22.

##### 1.12.3 *Les orientations des instruments d'urbanisme.*

L'aménagement du territoire est l'expression spatiale des politiques économique, sociale, culturelle et écologique de toute société.

Il est à la fois une discipline scientifique, une technique administrative et une politique conçue comme une approche interdisciplinaire et globale tendant à un développement équilibré des régions et à l'organisation physique de l'espace selon une conception directrice.

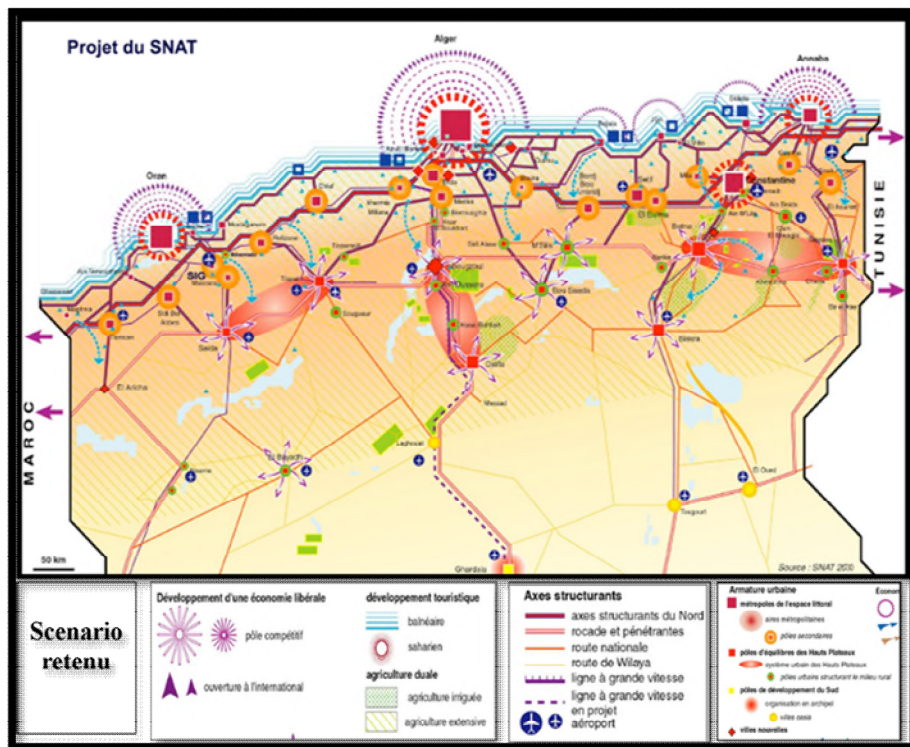
Depuis l'indépendance, la ville d'Alger subit plusieurs options d'aménagement régies par des instruments d'urbanisme.

## a Synthèse sur les orientations du Schéma National d'Aménagement du Territoire pour la wilaya d'Alger.

La capitale connaît depuis les années 2000 une forte dynamique urbaine qui s'accompagne d'une politique d'aménagement et d'urbanisme ambitieuse et versée dans la concrétisation du développement durable du territoire.<sup>31</sup>

Cette stratégie est adoptée par le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAAM) et le SRAT en tant qu'instruments d'urbanisme qui reposent sur les principes globaux de développement durable qui sont : la durabilité, l'équité, l'attractivité et la cohérence.

Après avoir lu le SNAT, nous avons constaté qu'il a programmé des orientations fondamentales pour la ville d'Alger en tant que capitale du pays. Ces orientations sont basées essentiellement sur la métropolisation et l'ouverture internationale des activités à travers le développement touristique de la zone côtière ainsi que le développement des échanges économiques dans le bassin méditerranéen et dans le monde, pour assurer l'attractivité et la compétitivité de notre capitale. (Figure 9).



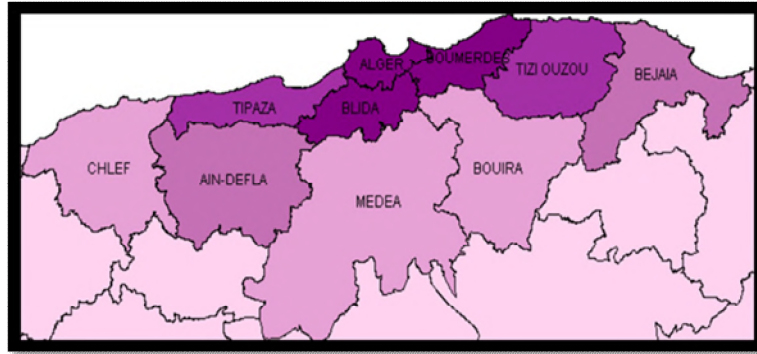
**Figure 9.** Le scénario retenu du SNAT 2030. **Source.** Journal Officiel de la république algérienne N=61, SNAT 2030. Page 35.

<sup>31</sup> Mouhamed Srir, « Vers un référentiel d'aménagement durable pour Alger », maitre assistant Doctorant, EPAU), Alger.2011.

## b Synthèse sur les orientations du Schéma Régional d'Aménagement de Territoire pour la wilaya d'Alger.

Le programme de la région Nord Centre comprend dix Wilayas:

Alger, Blida, Boumerdès, Tipaza, Bouira, Chlef, Ain Defla, Médéa, Bejaia, et Tizi Ouzou. (Figure 10).



**Figure 10.** La région Nord-Centre.

**Source.** Rapport 02, de Schéma Régional d'Aménagement de Territoire de la région Nord-Centre 2030. Proposition décembre 2006.

Le projet d'aménagement de la région Nord Centre à l'horizon 2025 doit viser l'ouverture internationale du territoire, ainsi que son développement exogène et son attractivité, tout en accompagnant la modernisation économique, le développement endogène et l'équilibre territorial, notamment en atténuant les principaux déséquilibres induits par le développement de la métropole algéroise, et ce notamment par la mise en place d'une stratégie de développement partagée et évaluée, dans le cadre d'une gestion éclairée des questions environnementales au plan régional.

## c Synthèse sur les orientations du PDAU.

Le projet de la baie d'Alger, prévoit un réaménagement du port par sa reconversion en espace culturel et de loisirs (Figure 11). Ce projet est financé par l'état et la wilaya d'Alger dans un cadre de stratégie urbaine le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme 2010-2029, qui a pour objectif de faire de la capitale de l'Algérie une grande métropole méditerranéenne. Le projet vise à réconcilier la ville avec la mer et s'étend sur toute la longueur de la baie (50 Km).

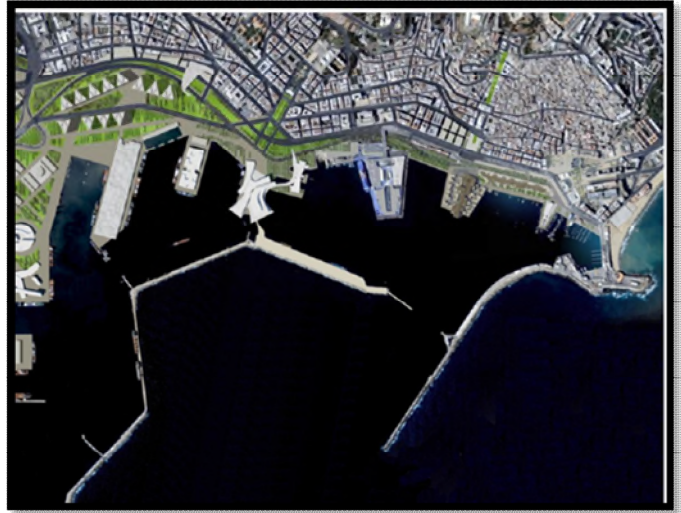


**Figure 11.** Le projet de la baie d'Alger.

**Source.** Réf 1, <http://www.artecharpentier.com/index.htm>. Réf 2, Projet de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Thème : le clivage ville-mer, cas d'Alger/ Aouissi Khaled Bachir/ 12-12-2013. Page.136.



Dans ce projet de la baie d'Alger, la recomposition est plus prononcée grâce à l'échelle du projet, le port renoncera radicalement à son activité portuaire au profit de nouvelles activités qui répondent mieux aux besoins de la ville et de ses habitants, l'interface aussi sera réaménagé et permettra de ressouder la ville avec son port qui deviendra son intermédiaire avec la mer. Ainsi le port sera appelé à former une nouvelle vitrine pour la ville, exprimée par de nouveaux édifices d'une architecture remarquable, plus moderne et embellissante et qui reflétera mieux le statut de la ville. (Figures 12 et 13).



**Figure 12.** Le plan de masse du Projet de la baie d'Alger.

**Source.** Projet de fin d'étude, Recomposition du front de mer Ouest d'Alger, Hadjaj Mouadh & Touzout Radouane Ahmed. Page, 57.



**Figure 13.** Photos 1 et 2, La reconversion du port d'Alger en espace culturel et de loisirs.

**Source.** Réf 1, <http://www.arte-charpentier.com/index.htm>. Réf 2, Projet de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Thème : le clivage ville-mer, cas d'Alger/ Aouissi Kaled Bachir/ 12-12-2013. Page, 136.

## 1.13 Le choix de l'aire d'étude.

### 1.13.1 Limites de la zone d'étude:

La zone d'étude est délimitée au nord par la commune de la Casbah, à l'est la Méditerranée, à l'ouest Quartier les Tagarins et au sud le Quartier Agha. (Figure 14).

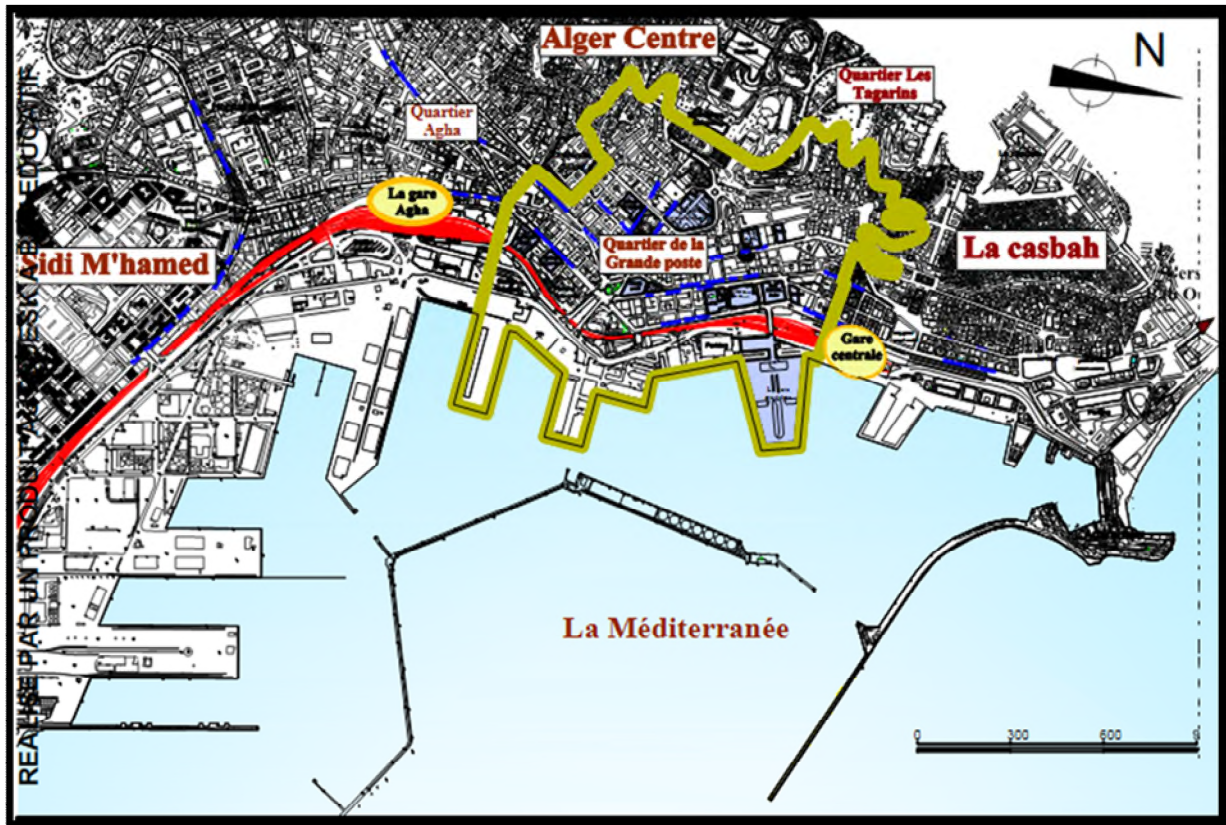


Figure 14. La délimitation de l'aire d'étude.

Source. Auteurs.

#### a Choix de la zone d'étude :

C'est le centre actuel névralgique d'Algiers. Il concentre la majorité des structures étatiques et les équipements de centralité à rayonnement international, national, et à l'échelle de la ville. Cette occupation des centralités le rend excessivement fréquenté.

L'aire d'étude est une zone charnière qui s'avère enclavée entre un secteur sauvegardé et le port. Cette situation présente d'évidents problèmes et des déficits fonctionnels aggravés par le statut du centre.

La présence de la mer qui constitue un élément de composition naturel très important, confère au site une bonne servitude visuelle et un potentiel touristique à exploiter, renforcé par la présence d'équipements administratifs, ajouter à cela une richesse historique et patrimoniale et diversité architecturale, nettement présente dans les lieux.

### 1.13.2 *Lecture historique de la zone d'étude.*

« La connaissance du développement historique de la ville dans l'histoire est d'une importance décisive pour chaque nouveau projet, car toute époque se construit sur celle qui l'a précédé. »<sup>32</sup>

Pour comprendre la structure de la ville et la configuration de son centre, il est nécessaire de remonter le fil de l'Histoire afin de percevoir comment la ville s'est créée et comment son centre s'est déplacé en fonction de divers enjeux principalement politiques et économiques.

#### a **Période précoloniale.**

##### ✓ Epoque Phénicienne.



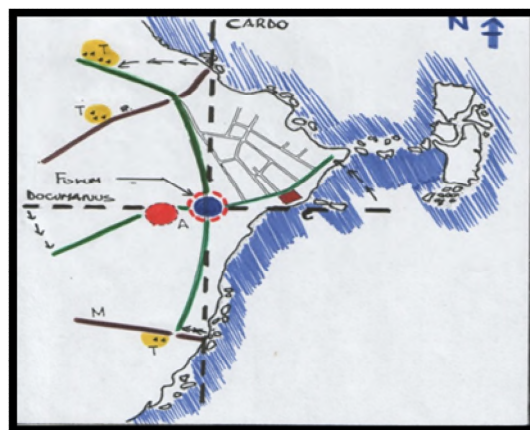
En 1200 av. J.-C., les Phéniciens installent un comptoir sous la dénomination d'IKOSIM sur la baie de la ville d'Alger. Le choix de cet endroit était peut-être lié à la présence de quelques îles à proximité de la côte, en plus de l'existence d'un nombre considérable des sources d'eau douce très proche du rivage.

**Figure 15 :** Alger pendant la période phénicienne,

Source. Google/ Image.

##### ✓ Epoque Romaine.

Pendant l'époque romaine, la ville est appelée Icosium et occupait probablement toute la zone comprise entre les portes antiques « Bab El Oued » et « Bab Azzoun » et s'étendait le long de l'axe Nord-Sud. La reconstruction du réseau routier de cette époque met en évidence une structure qui tend à être orthogonale, constituée par des axes qui se coupent à angle droit, le Decumanus Maximus et le Cardo.<sup>33</sup>(Figure 16).



**Figure 16 :** Alger pendant la période romaine

Source : Google/ Image.

<sup>32</sup>Réf1, Robert Klier (L'espace de la ville). Réf 2, Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 12.

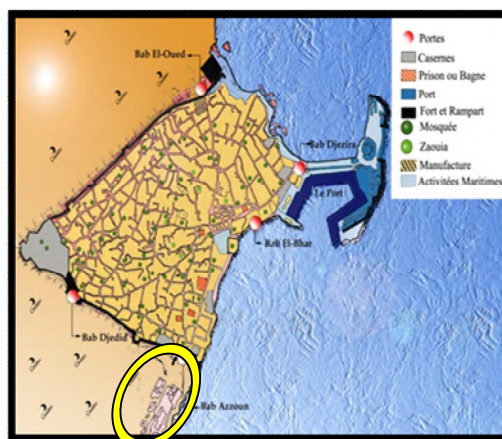
<sup>33</sup>. Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 12.



La ville, ou la Casbah, est entourée de remparts de 2500 mètres de longueur, et de 11 à 13 mètres de hauteur, et d'une fosse de six à huit mètres de profondeur, d'une largeur de 11.5 à 14.5 mètres.<sup>34</sup>

Cinq portes principales y donnaient accès :

- Porte de la Pêcherie.
- Porte de Bab El Dzira.
- Porte de Bab El Djedid.
- Porte de Bab Azzoun.
- Porte de Bab El Oued. (Figure 17).



**Figure 17.** Alger pendant la période ottomane.

**Source.** Google/ Image.

Sa limite sud (notre zone d'étude) était caractérisé par la présence des baraques et de quelques fondouks situés au bord d'une voie qui reliait la Casbah à la plaine de Mitidja. Cette rue connue plus tard sous la dénomination de rue de Constantine, et actuellement le boulevard de Asslah Hocine.<sup>35</sup>(Figure 17).

## b Période coloniale.

Durant cette période, la ville d'Alger a connu plusieurs phases de croissance. Dans la première, la ville coloniale s'est superposée sur l'ancienne. Or, dans les autres phases, on assistait à la naissance du nouveau tissu.<sup>36</sup>

*1<sup>ère</sup> phase Entre 1830-1850 : premières interventions à l'intérieur de la Casbah et l'occupation de partie sud.*

Les débuts de la colonisation seront marqués par des interventions radicales sur les tissus urbains existants, percées de voies, démolitions, transformations de bâtiments existants... (Figure 18).

**Figure 18.** La ville d'Alger en 1830.

**Source.** Projet de fin d'étude vue l'obtention du diplôme de Magister (EPAU)/ Thème : le clivage ville-mer, cas d'Alger/ Aouissi Kaled Bachir/ 12-12-2013. Page 84.

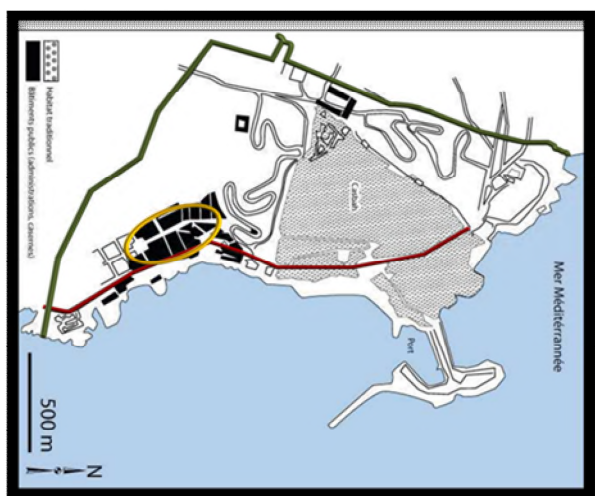


<sup>34</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, Page 13.

<sup>35</sup> Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.

<sup>36</sup> Op cit

Entre 1841 et 1846, ils ont commencé à construire de nouvelles fortifications plus grandes pour s'opposer à une éventuelle attaque d'armées modernes. Ces fortifications ont triplé la superficie de la ville.<sup>37</sup>

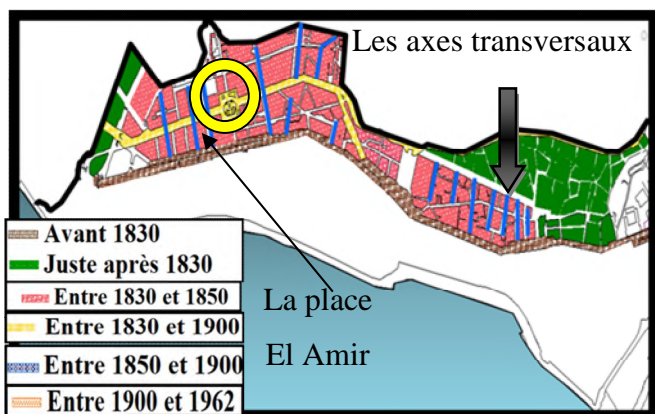


**Figure 19.** La création de quartier d'Isly et de nouvelles fortifications.

**Source.** Travail de recherche analyse urbaine d'Alger centre, élaboré par Mr Belkasmî Amar Walid & Maifi Khaled

En 1846, un plan d'extension Guiauchain traçait la première ville extra-muros européenne (Figure 19). Ce plan, approuvé par le ministère le 10 décembre 1846, se bornait à reproduire les plans partiels déjà adoptés en 1840 et 1843. Le tracé de la rue d'Isly, du côté Sud, s'est effectué en direction de l'actuelle place Emir Abdelkader, et plus lentement du côté Nord de Bab El Oued. Le quartier d'Isly, bloqué sur la mer par les casernes de l'armée qui arrivaient jusqu'à la rue de Constantine, est contraint de remonter brusquement les pentes des collines, reproduisant la morphologie de la Casbah<sup>38</sup>.

(Figure 20)



Parallèlement à ce quartier, sont construits d'autres noyaux coloniaux dans les différentes localités de la province d'Alger. Tel que : Bab El Oued, le Champ Manœuvres, Draria, El Achour, Cheraga, Ouled Fayet, Douira, Staouali, Baba Hassen, Sainte Amélie, Zeralda et d'autres.<sup>39</sup>

**Figure 20.** La structure urbaine de quartier d'Isly.

**Source.** Auteurs.

<sup>37</sup> Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.

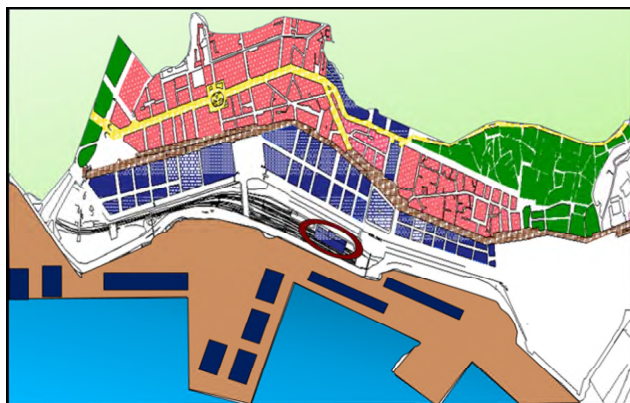
<sup>38</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 13.

<sup>39</sup> Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.



*La 2<sup>ème</sup> phase 1850-1900 : démolition partielle des fortifications et la densification des quartiers français.*

Entre 1854 et 1881, les projets sont relancés avec la visite de Napoléon III en 1860 et 1895. Ce dernier s'est prononcé en faveur de la Médina. En même temps, il y eut création d'un boulevard monumental « Front de mer des arcades » de l'Impératrice.<sup>40</sup>

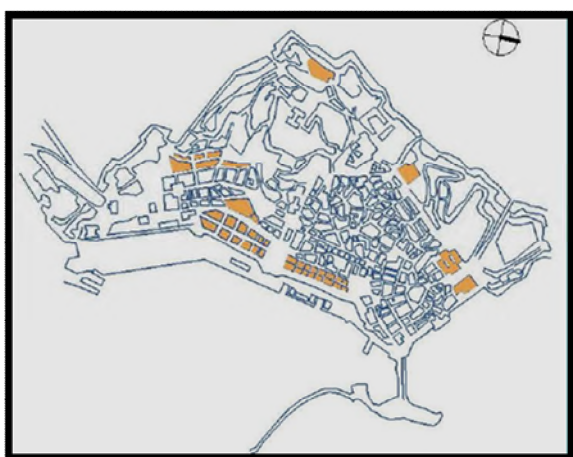


**Figure 21.** La réalisation de nouvelles rues dans le quartier d'Isly.

Source. Auteurs.

Dans la ville nouvelle, on assiste à la réalisation de nouvelles rues (Figure 21) comme la rue Mogador (aujourd'hui rue Hariched) et Dupuch, parallèle à la rue d'Isly, la rampe Bugeaud (aujourd'hui Ben Boulaid) qui résout le problème de dénivellation entre la route de Constantine (aujourd'hui Asselah Hocine) et la rue d'Isly. La rue Joinville (aujourd'hui Mouhand Oulhadj) est un véritable canyon urbain perpendiculaire à la rue d'Isly jusqu'à la mer.<sup>41</sup>

Entre 1881 et 1915, la Casbah est soudée à la cité française, le quartier d'Isly est complété jusqu'au forum, vaste espace dégagé des fortifications : le quartier de la préfecture est achevé. Le génie militaire libérera une partie des terres, ce qui favorisa la construction. La ville a été construite selon le principe de l'orthogonalité quand la configuration topographique du site le permettait. (Figure 22).



**Figure 22.** La réalisation du quartier d'Isly avec un tissu en damier.

**Source.** Mémoire de fin d'étude « Centre de création et de représentation artistique », élaboré par Mr, Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf.

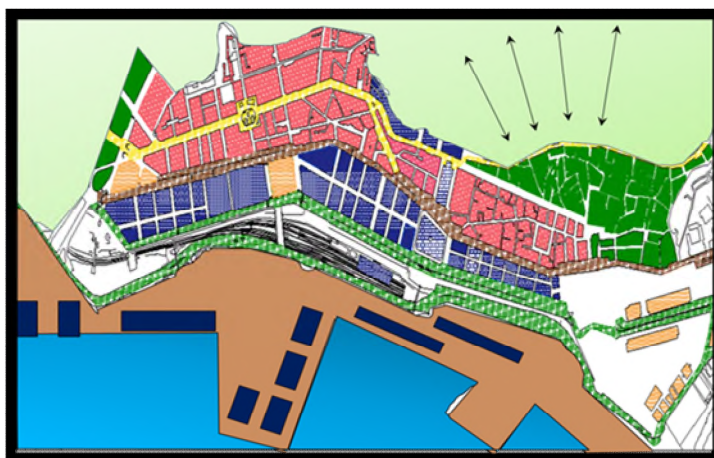
<sup>40</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 14.

<sup>41</sup> Op cit.

*La 3<sup>ème</sup> phase 1900-1962 : Annexations et développement des communes périphérique et des grandes ensembles moderne.*

La première guerre de 1914-1918 marqué par une coupure dans l'urbanisation d'Alger qui se manifestait par une crise de logement, une augmentation des prix de loyers, qui favorisent le développement de lotissements périphériques (Figure 24), soit sur le haut de Mustapha, soit sur les versants de Notre Dame d'Afrique.<sup>42</sup>

Dans cette époque, le quartier d'Isly est caractérisé par la réalisation de l'hotel essafir et la grande poste. (Figure 23).



**Figure 23.** La réalisation de la grande poste et l'hotel Essafir au niveau de quartier d'Isly.

**Source.** Auteurs.



**Figure 24.** Le développement de lotissements périphérique.

Source. Mémoire de fin d'étude « Centre de création et de représentation artistique », élaboré par Mr, Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. Page 18.

### **c Période post coloniale.**

Après le départ des colons en 1962, le quartier n'a pas subi de changements majeurs. Le nom de la rue d'Isly a été changé en rue Ben M'hidi, la statue de Bugeaud remplacée par celle de l'Emir Abdelkader et la rampe Bugeaud en rampe Ben Boulaid. La rue Ben M'hidi a été transformée de rue mécanique en rue piétonne pour redevenir ensuite mécanique. Il y eut démolition partielle de l'îlot Ben Boulaid, qui est actuellement entrain de devenir un jardin public et un terrain de jeux.<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 15.

<sup>43</sup> Op cit.

#### **d Synthèse de la croissance de la ville d'Alger :**

La ville d'Alger était constituée de la Casbah qui était le pôle de croissance. Avant l'arrivée des colons, la ville était entourée de remparts qui constituaient une limite à sa croissance et faisaient la différence entre l'intérieur et l'extérieur.

Après l'arrivée des Français et l'occupation de la Médina, il y a eu franchissement de ses limites et création de la nouvelle ville d'Isly ainsi que la création de nouveaux remparts qui vont constituer les nouvelles limites de la ville nouvelle. Le franchissement des anciennes limites s'est effectué après la saturation de l'ancien tissu.

Avec le franchissement de ces anciennes limites, le mode de croissance a changé, on est passé d'un pôle de croissance qui est la Casbah à des lignes de croissances qui sont : Larbi Ben M'hidi, Asselah Hocine et Abane Ramdane qui étaient des anciennes rues et qui ont permis de régler les croissances secondaires et les densifications. En changeant de mode de croissance, il y a eu la création du faubourg-rue le long de la rue d'Isly.

L'ancienne borne de croissance qui était la porte Bab Azzoun a exalté la relation entre l'ancien et le nouveau tissu. Les anciens remparts sont devenus boulevards. Le tracé géométrique des voies et des parcelles a également changé. A l'intérieur du pôle de croissance ou la Casbah, les voies sont étroites et les parcelles de formes irrégulières, alors que dans la ville d'Isly, les voies sont larges et les parcelles régulières sauf quelques exceptions. La rue est la ligne de croissance, l'élément est la parcelle bâtie, la croissance est continue.

La croissance continue se caractérise par le fait qu'à chaque stade de développement, les extensions se font en prolongement direct des parties déjà construites ». C'est le cas de notre site. Après la saturation du tissu de la nouvelle ville, les nouvelles limites ont-elles aussi été franchies. Le rempart est devenu boulevard, et a permis la relation avec Mustapha. La borne qui était la porte d'Isly va donner naissance au nœud de la grande poste.

Donc, chaque fois qu'il y a extension de la ville et franchissement des limites, les remparts deviennent boulevards et relient entre elles deux parties. Le boulevard va supporter des équipements à l'échelle de la ville et sera le support pour le développement futur.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 18.

### e Le Dédoublement au niveau de notre site

On remarque deux dédoubléments qui sont les premiers dédoubléments de la ville d'Isly : Le premier dédoublement : \_Rabattement de la Médina inscrite dans un cercle passant par les portes Bab Azzoun et Bab El Oued. L'axe charnière de ce dédoublement fut l'ancien rempart précolonial qui est le boulevard Ourida Meddad qui correspondait à un ancien ravin. Ce dédoublement a suivi celui des anciens traces territoriaux : rue de Laghouat et de Constantine. La nouvelle limite du côté Sud sera un nouveau rempart, actuellement boulevard Khemisti. L'axe charnière de ce dédoublement sera doté d'équipements à l'échelle du territoire : la gare ferroviaire, le théâtre national. Avec ce dédoublement, il y aura naissance de la ville d'Isly.

Le deuxième dédoublement : \_Rabattement du cercle qui englobe la Médina et la ville d'Isly. L'axe charnière de ce dédoublement est le rempart colonial, actuellement boulevard Khemisti, qui était un ancien ravin. La nouvelle limite sera l'ancienne caserne de Mustapha, actuel hôpital\_Mustapha. L'axe charnière de ce dédoublement va supporter des équipements à l'échelle de la ville: Salle Ibn Khaldoun, Palais du Gouvernement, la Grande Poste, la Bibliothèque Nationale, etc...<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Mr Ahmed Azzouzi & Salah Eddine Haffaf. « Centre de création et de représentation artistique », mémoire de fin d'étude, Alger, 2006, page 19.

### 1.13.3 Etude des éléments constructifs du tissu urbain : la typo-morphologie.

#### a La trame viaire

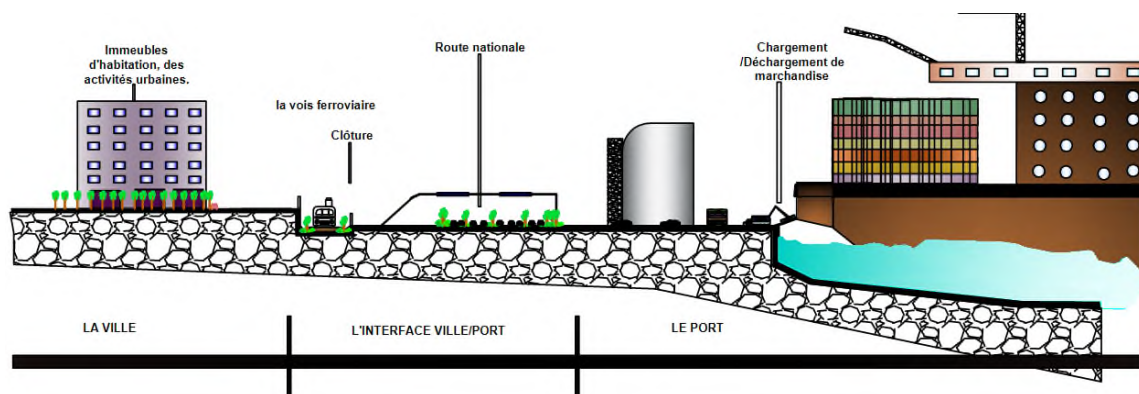
Une première lecture de la ville d'Alger permet de constater que partant de son noyau historique, la ville s'est développée le long de la baie. Cette extension s'explique par la topographie du site beaucoup plus plane au pied des petites collines qui ceinturent la ville. Cette configuration géographique a conditionné le système d'urbanisation qui s'organise en voies parallèles le long de la baie et qui constituent les axes structurants de la ville tels que le boulevard Zirout Youcef, Colonel Amirouch, la rue Ben Mhidi et la rue Didouch. Des transversales relient ces voies, rues à forte pente ou à escalier.<sup>46</sup>

Cette topographie provoque une discontinuité fonctionnelle des axes transversaux à l'échelle de la ville ainsi qu'une difficulté d'accès vers les hauteurs.

Le train passe également en contrebas du site et le dessert par le biais de la gare ferroviaire de l'Agha et la gare centrale d'Alger.

L'empilement de la voie ferrée entre entité urbaine et la mer, constitue une limite physique engendrant une distanciation spatiale croissante entre espace urbain et infrastructure portuaire.

Actuellement, Alger et son port souffre d'une ségrégation spatiale bien distincte (Figure 25) car nous avons d'un côté le port qui s'embastionne derrière ses clôtures douanières avec des accès bien précis et bien surveillés réservés au transit des marchandises, et de l'autre côté nous avons la ville qui s'élève d'un cran sur les arcades de Chassériau qui ont formé la première forme de rupture spatiale planifiée par les français qui ont voulu les utiliser comme un socle pour la ville et un espace de stockage pour le port.



**Figure 25.** Coupe schématique qui montre la distanciation entre la ville et le port et l'apparition de l'interface sur la zone par l'emprise de la voie ferrée et la voie rapide.

**Source.** Auteurs

<sup>46</sup> Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.

La zone souffre également d'un manque d'espace vert, la coulée verte occupant l'ancienne trace de remparts français est utilisé actuellement comme espace vert de détente. (Figure 26).

La place de l'Emir Abdelkader est un lieu attractif et incontournable à l'échelle de la ville (de par sa situation sur l'axe Ben M'hidi, sa forme, mais aussi par les activités culturelles et les fonctions officielles qui s'y déroule). (Figure 27) Les autres places restent des sites qui sont actuellement dévalorisés avec un aménagement inapproprié.



**Figure 26.** Jardin de l'Horloge  
**Source.** Auteurs.



**Figure 27.** La place El amir Abd El Kader  
**Source.** Auteurs



## b Déplacement public

La circulation, le transport et le stationnement constituent un grand problème dans toute Alger. Le nombre croissant des véhicules particuliers aggrave de plus en plus les problèmes de fluidité du réseau vétuste et des aires de **stationnement**. (Figure 28).

Alger s'est doté de moyens de transport tel le métro, le tramway, l'électrification de chemin de fer.

Concernant le **transport public** le transport en trolleybus contourne le site avec 3 lignes :

- La 1 ère démarre de la gare routière de Tafourah, passe sur le boulevard d'Ernesto Che Guevara, et dessert le site par la station de Sophia et la gare d'Alger.
- la 2 ème arrive depuis la place Maurice Audin et suit le même tracé que la première.
- la 3 ème vient aussi de la gare Tafourah, en direction de Ben Aknoun et El-Biar, le bus marque des arrêts devant le jardin de l'horloge ou bien un peu plus loin du coté du Tunnel des facultés.

Parallèlement au service du trolleybus assuré par l'entreprise étatique, un nombre important de micro-entreprises privés assurent des destinations très variés : vers et depuis les wilayas limitrophes (Blida, Boumerdes, Tipaza) ou des destinations plus proches de banlieues d'El Harrach, Baraki, Kouba, Cheraga ... toutes ces lignes de transport contournent la zone sans la desservir directement.

Il est à signaler également l'existence d'un réseau de transport universitaire très important qui dessert indirectement le quartier par le biais de l'arrêt du tunnel des facultés ou la station de transport universitaire de Tafourah. Ces lignes sont en service durant l'année universitaire.

Le train passe également en contrebas du site et le dessert par le biais de la gare ferroviaire de l'Agha et la gare centrale d'Alger.

La zone du port et la mer se trouve désormais coupée du site.

En matière de stationnement, le site connaît un énorme déficit en termes de capacité

Deux parking (Tafourah et Gare maritime), se trouvent à proximité du site .Ces parking sont accessibles mais leur capacité est très réduite au regard de leur situation centrale. Leur évacuation est problématique notamment aux heures de pointes car ils ne sont dotés que d'une seule issue et formant un goulot d'entonnoir. (Figure 29).

Ce manque de place se traduit par l'occupation systématique des moindres recoins disponibles dans la ville : les voies sans issues, l'espace résiduel et même des trottoirs destinés aux piétons.



**Figure 28.** Stationnement sur les voies de circulation.

**Source.** Auteurs



**Figure 29.** Parking Tafourah.

**Source.** Auteurs.



### c Typologie des Ilots

Le système d'urbanisation des villes coloniales en Algérie, à l'instar des autres villes du même statut, obéit au damier orthogonal. (Figure 30).

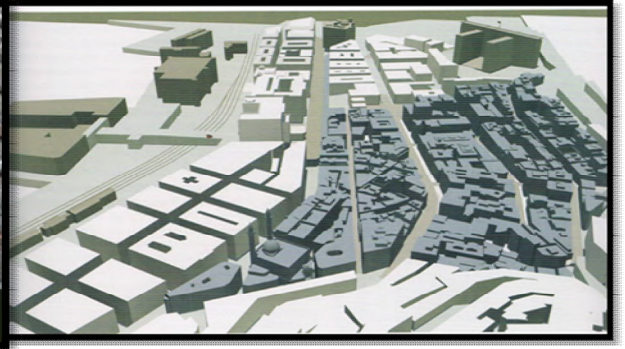
Ce noyau d'urbanisation française est caractérisé par un tissu Haussmannien en damier, en îlots triangulaires et trapézoïdaux au niveau ouest en raison de la topographie chahutée. (Figure 31).

Ces îlots varient de dimensions, plus petites au sud, larges au nord, donnant naissance à un tissu qui s'est de plus en plus densifié avec une parcellarisation et occupation extrême.



**Figure 30.** Image satellite qui montre l'orthogonalité de tissu étudié.

**Source.**, Google Earth. 2015.



**Figure 31.** La topographie a dérangé l'orthogonalité des îlots et des parcelles à l'est du quartier.

**Source.** Réhabilitation d'un centre historique : cas du quartier Larbi Ben

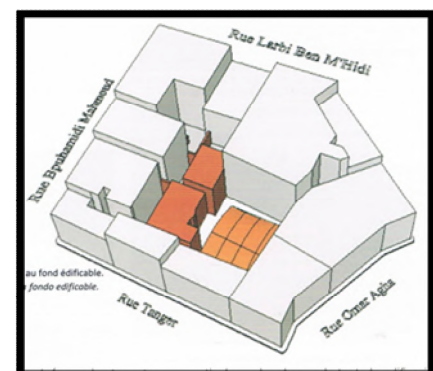
Sur le plan de la densité, il est clair que nous sommes en présence d'un tissu très dense . Le rapport entre espace bâti et espace libre montre une forte occupation du tissu avec important des îlots. Verticales accentuant la forte densité.

Une solution de densification de parcelles fut adaptée, par l'édification de nouveau bâtiment à l'intérieur de la parcelle (Figure 32), donnant lieu à des blocs séparés sur le même îlot par une cour ou une courette.

Les immeubles ont subi des densifications horizontales et verticales<sup>47</sup>. Cette augmentation en hauteur, anarchique ne respectant pas la forme, le style, le traitement architectural et le système constructif de l'époque coloniale obstrue la continuité visuelle et porte atteinte au paysage urbain. (Figure 35)

**Figure 32.** L'occupation des cours des immeubles par de nouveau bâtiment.

**Source.** Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-



<sup>47</sup> La densification verticale : C'est l'occupation des cours et des cœurs des îlots par des corps nouveau et aussi par le rajout de plusieurs niveaux dans les édifices.

#### d Equipement et service.

Pour mieux comprendre les ambiances et le vécu des espaces urbains, il faut mener une analyse des activités.

La zone accueille des équipements publics et de souveraineté ainsi qu'un axe commerçant à l'échelle de la ville. (Figure 36). La coulée verte occupant l'ancienne trace de remparts français et utilisé actuellement comme espace vert de détente. Adossé à cet espace, le palais de gouvernement.

A l'est, sur la bande du Front de Mer se succèdent les équipements administratifs à rayonnement national et de souveraineté comme l'APN, la wilaya et le tribunal, s'ouvrant sur le port.

Il est important de noter la présence d'équipements culturels nationaux comme le musée d'art moderne le MAMA. Des équipements de dimensions régionales y sont juxtaposés (APC, directions générales d'entreprises BNA, banques d'Algérie, CNEP.

(Figure 33)

Les équipements qui restent à l'échelle du quartier Ben M'hidi sont à caractère éducatif, à l'image de nombreuses écoles. Cependant sur le plan sanitaire la zone reste assez pauvre, aucune infrastructure présente .de même pour les équipements sportifs et espaces de détente pratiquement inexistant.

Echelle de rayonnement			
Equipements	Quartier	Ville	Nationale
Palais de justice		●	
Palais de gouvernement			●
La bibliothèque nationale			●
Hôtel l'aurassi			●
La grande poste		●	
La wilaya		●	
APN			●
La mosquée Ibn badisse	●		
Hôtel Essafir		●	
Musée d'Art Moderne		●	
TNA			●

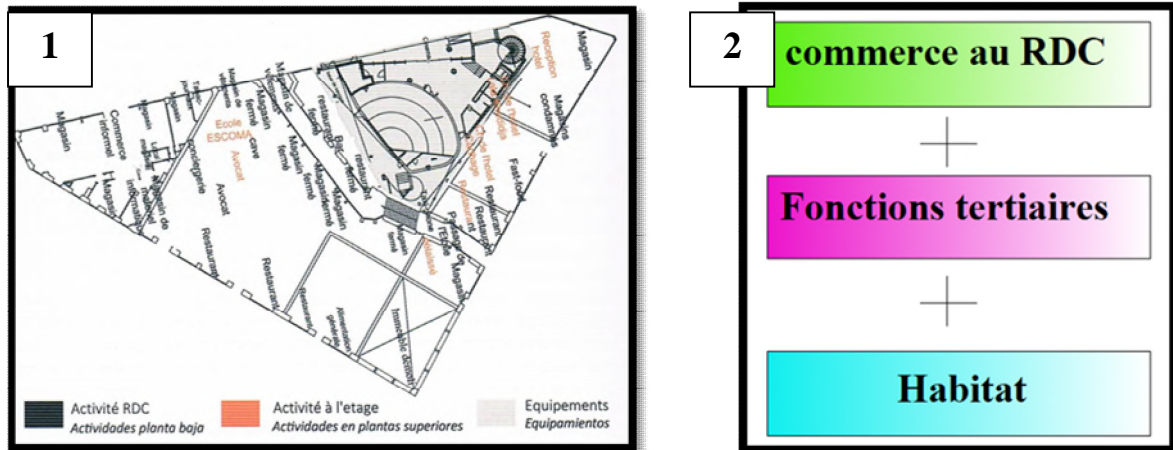
**Figure 33.** L'échelle de rayonnement des équipements de quartier.

**Source.** Auteurs.

La majorité des activités commerciales se déploient en RDC des immeubles donnant ainsi un caractère de mixité du tissu habitat et service se superposent. (Figure 34)

Les activités présentes à l'étage sont principalement à caractère tertiaire, et concerne des cabinets médicaux, des bureaux d'avocats, de comptabilité et d'autres.

Cependant, les immeubles ne peuvent aspirer à une tranquillité et intimité à cause des va et vient. Les activités de commerce qui occupent l'entrée des immeubles sont aussi de véritable source de nuisances. Peu d'édifices occupent une seule fonction.



**Figure 34.** 1 et 2 : La présence de différentes activités dans un seul immeuble.

**Source.** Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique - Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.



e Architecture et cadre bâti.

➤ Les grands équipements.

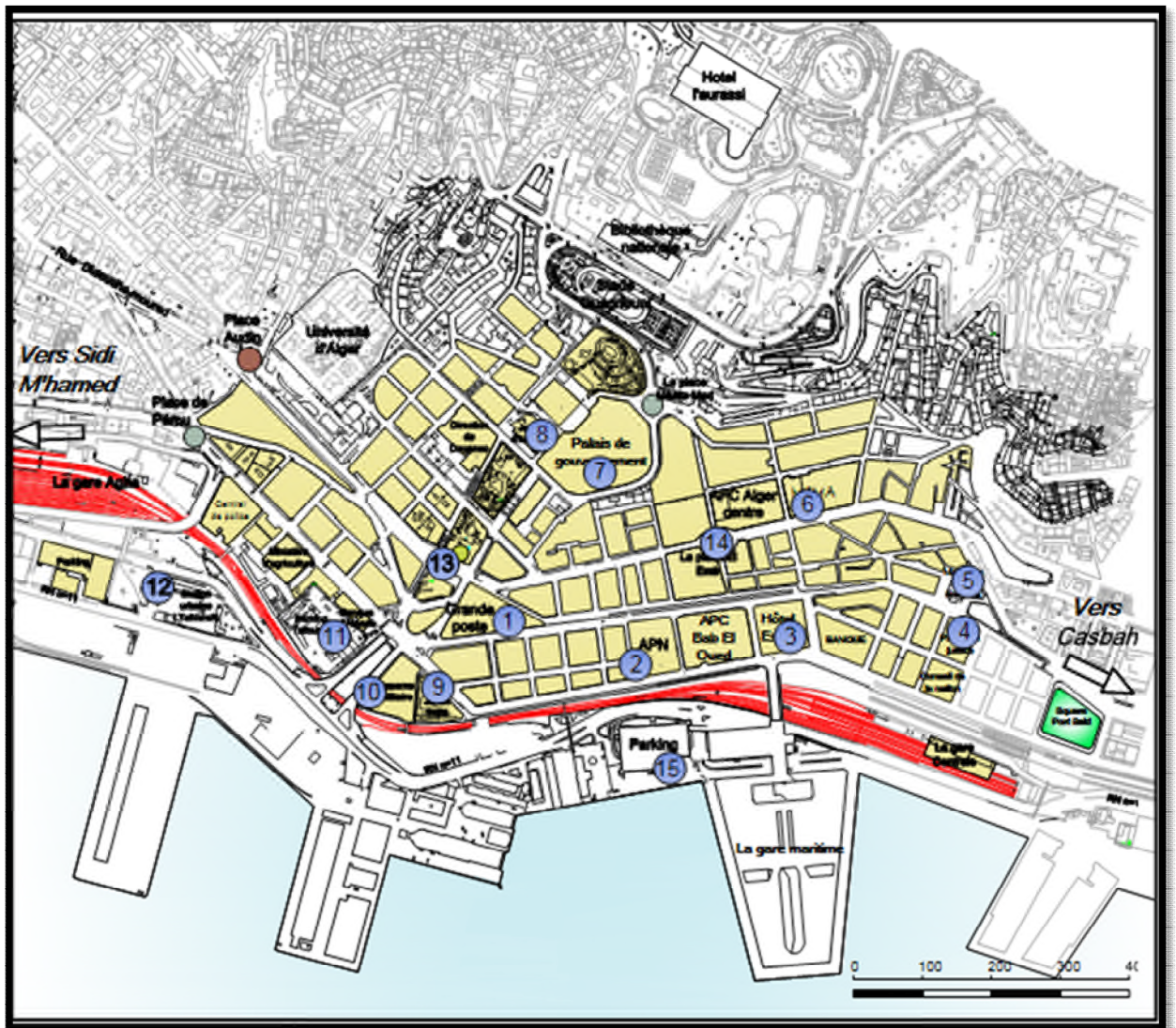


Figure 35. L'emplacement des grands équipements dans le quartier de la grande poste.

Source. Auteurs.



Figure 36. La grande poste.

Source. Auteurs.



Figure 37. L'Assemblée Populaire Nationale.

Source. Google/ Image.



Figure 38. Hotel Essafir.

Source. Google / Image



**Figure 39.** Palais de Justice.

**Source.** Auteurs



**Figure 40.** La mosquée Ben Badisse.

**Source.** Google / Image.



**Figure 41.** Musée Algérien d'Art Moderne.

**Source.** Google / Image.



**Figure 42.** Le palais de gouvernement.

**Source.** Auteurs.



**Figure 43.** Jardin de l'Horloge.

**Source.** Auteurs.



**Figure 44.** Jardi Sofia.

**Source.** Auteurs.



**Figure 45.** Caserne militaire.

**Source.** Google / Image.



**Figure 46.** Parking Tafourah.

**Source.** Auteurs.



**Figure 47.** Station Tafourah.

**Source.** Google / Image.





13

**Figure 48.** Bouche de métro.

**Source.** Auteurs.



14

**Figure 49.** La place El Amir.

**Source.** Auteurs.



15

**Figure 50.** Parking de la gare maritime.

**Source.**Auteurs.

➤ *Les immeubles collectifs.*

La zone est caractérisée par une composition architecturale et décorative très riche au niveau façades urbaines, cette richesse est le résultat d'une stratification historique.

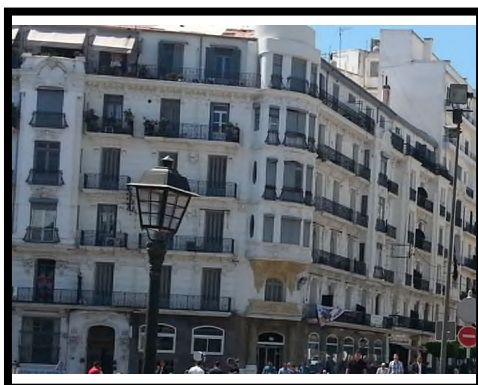
Mais cette richesse n'est pas mise en valeur à cause de la pollution visuelle et la dégradation des façades par la présence des rajouts tels que (les climatiseurs, les paraboles et les câbles électriques.). (Figure 51)



**Figure 51.** La présence des rajouts (Paraboles, climatiseurs...etc.

**Source.** Auteurs.

Aussi, nous avons remarqué qu'il y a une illisibilité des équipements, aucune texture ou souci formel sépare les équipements entre eux d'une part (Figure 52,53)et les équipements et l'habitat d'une autre part , a l'instar des grandes banques, la wilaya , les mosquées....etc.



**Figure 53.** Habitat collectif.

**Source.** Auteurs.



**Figure 52.** Hotel Albert.

**Source.** Auteurs.

## f Contraintes et servitudes.

### ➤ Contraintes.

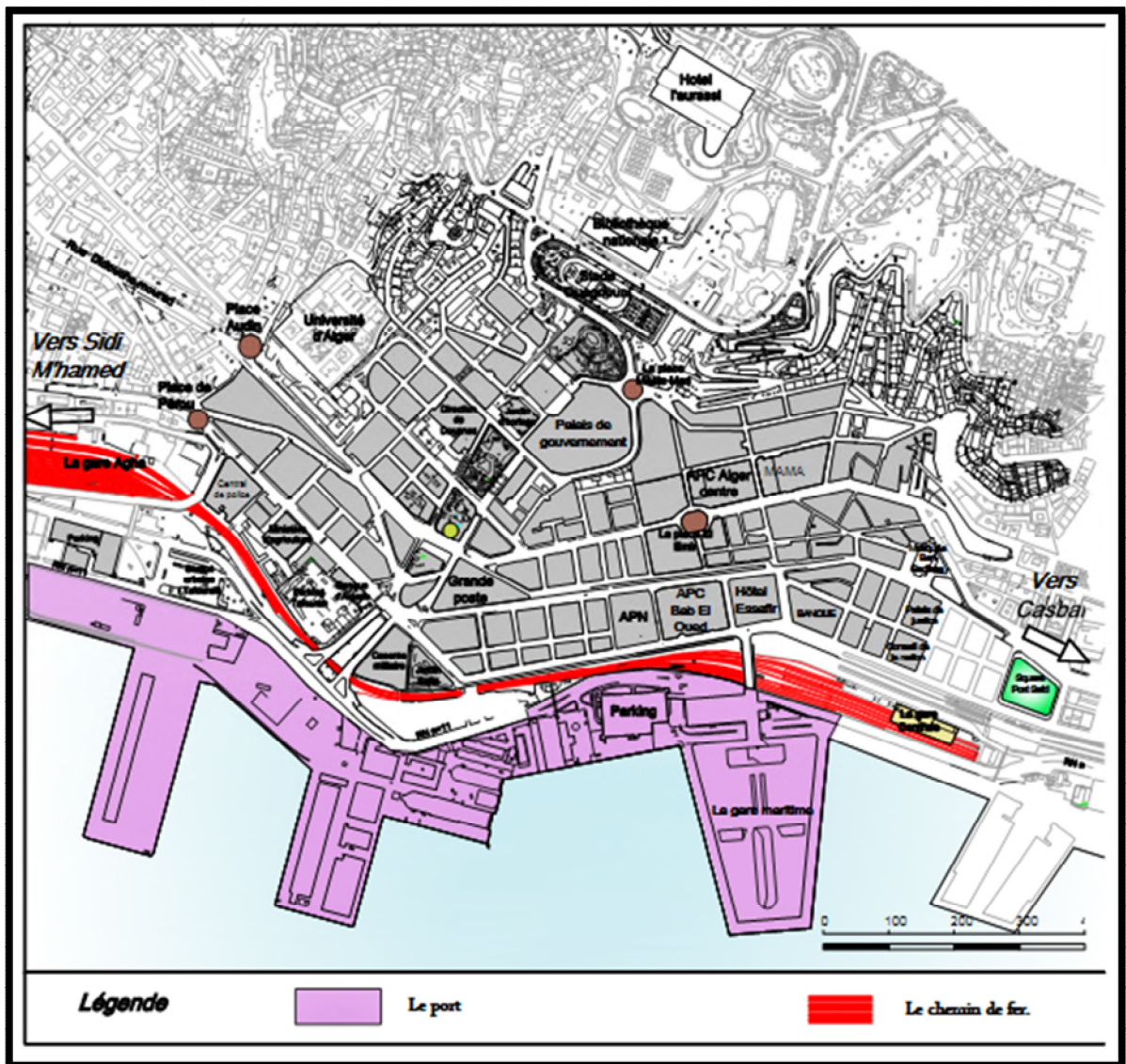


Figure 54. Les contraintes de la zone d'étude.

Source. Auteurs.

- La voie ferrée se présente comme une barrière physique coupant la ville de la mer.
- Le port actuel, par la situation paradoxale atteinte, se présente comme une muraille infranchissable entre la ville et la mer, tant sur le plan morphologique que du vécu. Il représente pour le citoyen une véritable barrière physique et psychologique.

En outre, il présente des fonds marins contaminés par des agents polluants variés tels que l'huile, les métaux lourds et les produits chimiques qui portent de graves préjudices à la santé des habitants.

➤ *Servitudes.*

Les réseaux d'infrastructure au niveau de la zone posent énormément de problèmes qui touchent tout les types de réseaux sur pratiquement tous les immeubles. (Figure 55, 56, 57).

L'eau potable et le gaz: des canalisations mal exécuté avec des fuites, des compteurs sans protection.des murs troué pour faire passer ces conduites.

Electricité, téléphonie et internet: passage des câbles anarchique et vétuste avec des boites cassées et inadaptées au niveau des façades.



**Figure 55.** Compteurs sans protection.

**Source.** Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique -Diagnostic du quartier Ben M'hidi –



**Figure 56.** Les fuites des canalisations.

**Source.**Op cit.



**Figure 57.** Des câbles électriques anarchiques et vétustes.

**Source.** Op cit.











## g Le paysage urbain.

Alger centre est doté d'une forme et d'un ordonnancement urbain qui permet une mise en perspective des espaces publics, monuments et immeubles d'habitations. ses parcours sont pourvus sur l'ensemble du tissu d'une continuité morphologique. Malheureusement, cette richesse perceptuelle n'est pas mise en valeur, le paysage qu'offre est peu gratifiant, la pollution visuelle qui y règne est due principalement à l'état de dégradation des façades et aux proliférations des distorsions négatives.

La mer, un potentiel naturel : la ville d'Alger s'est développée le long de la baie.

La zone est l'objet d'une caractérisation ambiguë, visuellement orienté vers la mer, s'en trouve physiquement coupée de cette immense étendue.

<p>1</p>	 <p>Figure 58. Photo 1 et 2 La grande poste. Source. Auteurs</p>	<p>Haute valeur paysagère soutenue par la monumentalité de la Grande Poste et l'ouverture du champ visuel depuis la place de la grande poste.</p>
<p>2</p>	 <p>Figure 59. La pollution visuelle. Source. Auteurs.</p>	<p>Pollution visuelle générée par le stationnement excessif sur l'espace public et par un arrière plan contrastant et désagrégé.</p>
<p>3</p>	 <p>Figure 60. La place El Amir. Source. Auteurs</p>	<p>Potentiel paysager de la Place Emir Abdelkader inhibé par un aménagement inadéquat (mobilière, végétation, revêtement du sol) et par une circulation mécanique excessive.</p>
<p>4</p>	 <p>Figure 61. Le Musée Algérien d'Art Moderne. Source. Auteurs</p>	<p>Animation du parcours linéaire par l'émergence du MAMA comme élément d'appel et comme monument repère dans la ville.</p>

<b>5</b>				
	<b>Figure 62.</b> L'hotel l'Aurassi. <b>Source.</b> Auteurs	<b>Figure 63.</b> Percée visuelle vers la mer. <b>Source.</b> Auteurs	<b>Figure 64.</b> Parking Tafourah. <b>Source.</b> Auteurs	<b>Figure 65.</b> Baraques militaire <b>Source.</b> Auteurs
<p>Un parcours de haute valeur paysagère soutenue par la présence de l'hôtel l'Aurassi et l'ouverture du champ visuel vers la mer. Malheureusement, l'achèvement de cet axe est marqué par la présence de baraque de mauvaise qualité architecturale gâchant le paysage.</p>				

**Tableau 1.** Séquences de paysage urbain dans le quartier de la grande poste.

**Source.** Auteurs.

### **Conclusion.**

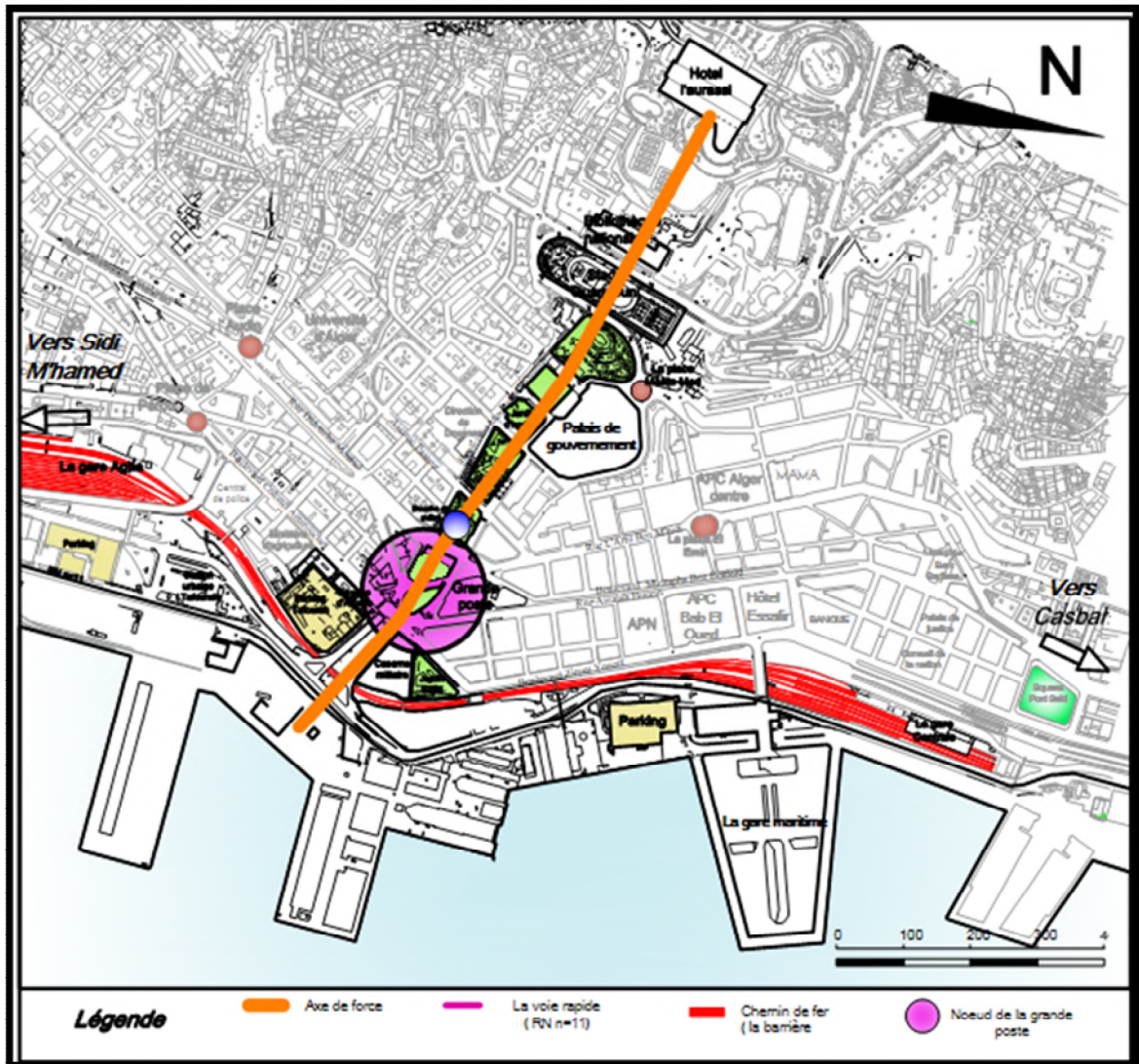
Après avoir analysé les différents éléments constructifs du tissu urbain, on s'est aperçu que nous sommes devant une grande centralité : un tissu haussmannien bien structuré et qui fonctionne bien surtout avec l'existence d'axes structurants à l'échelle de la ville soutenu par la présence d'équipements de souveraineté à rayonnement régional, national et même international mais qui manque d'espaces de détente, de loisirs, de sport, et de distraction.

Face à ce tissu se trouve une zone côtière qui ne contribue pas au bon fonctionnement de ce dernier mais le congestionne en plus. Les deux entités se trouvent en rupture. Cette situation est aggravée par l'empilement de la voie ferrée et la voie rapide.

Un des effets de cette rupture, c'est que les habitants aperçoivent la mer de loin et n'entretiennent qu'une relation visuelle avec elle sans pouvoir y accéder surtout avec l'absence de pénétrantes vers la mer.

Le foncier portuaire s'avère être une potentialité foncière pour développer le centre ville et donc mettre en valeur la ville. Alors les efforts seront concentrés pour retisser les liens entre la ville et la mer et attribuer des fonctions valorisantes à ce morceau de ville.

### 1.14 Le choix de la zone d'intervention.



**Figure 66.** La zone d'intervention.

**Source.** Auteurs.

Nous avons porté notre choix sur un axe névralgique coïncidant avec le boulevard de Mohamed Khmisti (Figure 67), orienté vers le Sud-est, il constitue la limite de la ville coloniale. Il concentre des équipements importants tels que : l'hôtel l'Aurassi, la bibliothèque nationale, le palais de gouvernement, la grande poste.

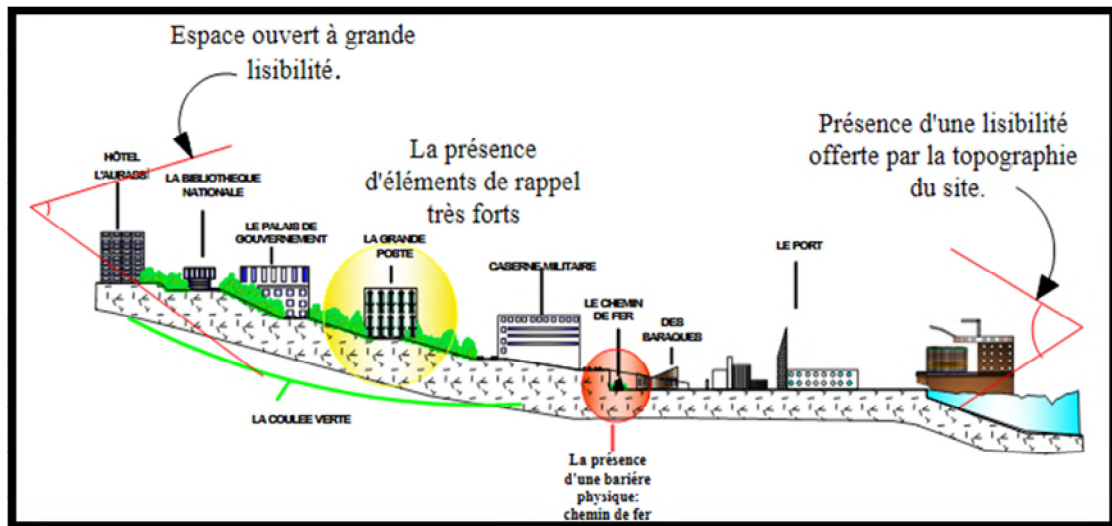


**Figure 67.** Le boulevard Mouhamed Khmisti.

**Source.** Photo prise par H. Faïdi.



C'est un espace ouvert à grande lisibilité offrant une ouverture vers la mer. Ce boulevard fait la liaison entre le haut et le bas et relie deux moments importants: l'hôtel l'Aurassi et la rampe Tafourah donnant naissance au nœud de la grande poste qui est le nœud le plus important de la zone, caractérisé par des parois urbaines bien structurées du tissu haussmannien coté de la ville. Plus on s'oriente vers le bas le désordre et l'absence de parois urbaines. (Figure 68),



**Figure 68.** Coupe schématique de boulevard Mouhamed Khmisti.

Source. Auteurs.



**Figure 69.** Photos 1, 2, 3. Boulevard Mouhamed Khmisti.

Source. Auteurs.



**Figure 70.** Les éléments de rappel du Boulevard Mouhamed Khmisti.

Source. Auteurs.



**Figure 71.** Image satellite de nœud de la grande poste.

**Source.** Google Earth. 2015.



**Figure 72.** L'absence des Parois urbaines dans le niveau bas du Boulevard Khmisti.

**Source.** Auteurs.

Le parking Tafourah situé dans le site est accessible mais leur capacité est très réduite (200 place) au regard de leur situation centrale, leur évacuation est problématique notamment aux heures de pointes car il n'est doté que d'une seule issue et formant un goulot d'entonnoir. (Figure 73),



**Figure 73.** Parking Tafourah.

**Source.** Auteurs.

Donc, notre objectif à travers ce travail est de franchir les limites entre entité urbaine et la mer et créer une articulation entre ces dernières, rendre la mer accessible aux algérois en créant un parcours piéton qui fera la continuité de la coulée verte et en concevant un projet de développement urbain qui offre des espaces publics à tous les citoyens.

1.14.1 *Identification des secteurs opérationnels.*

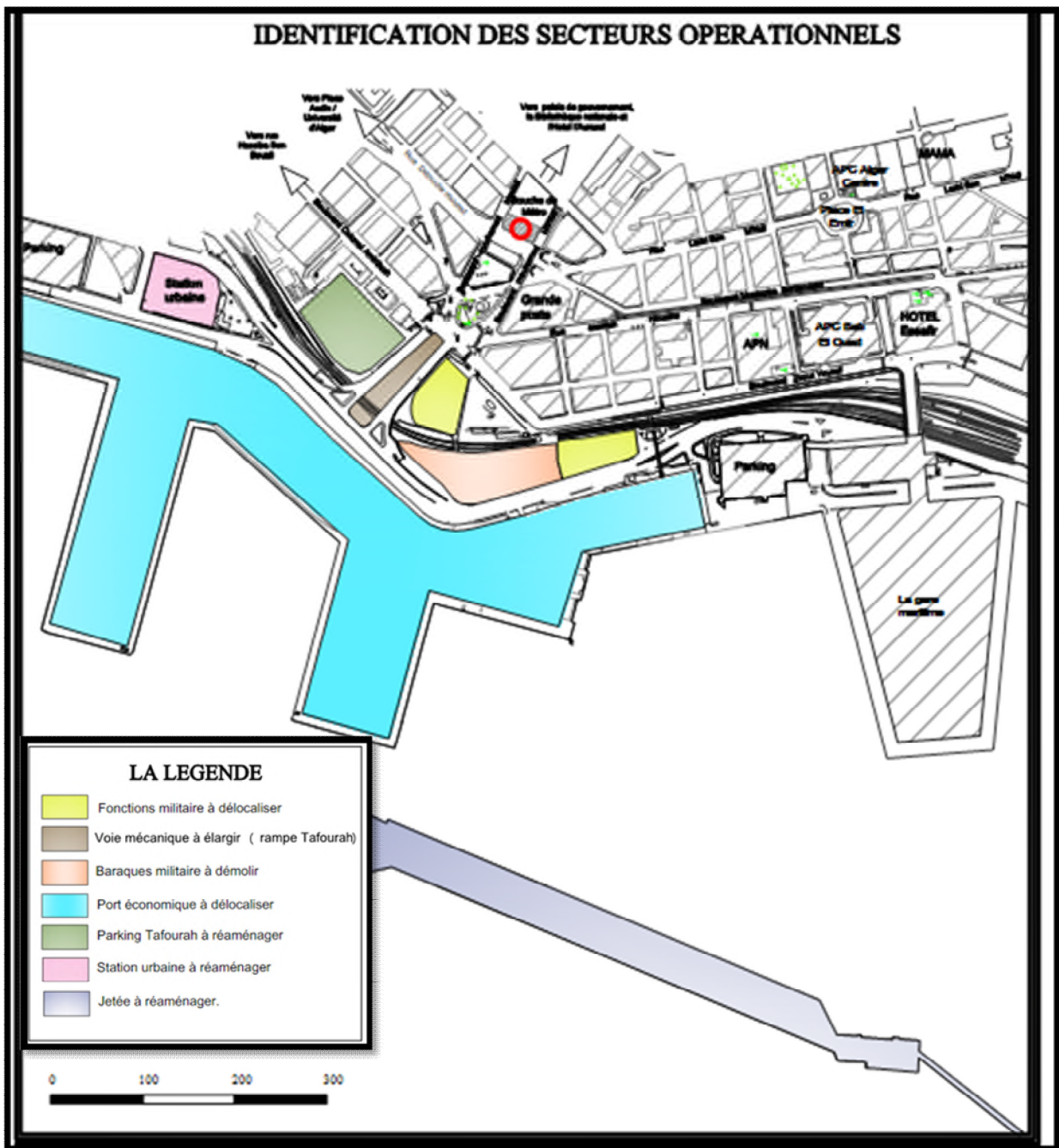


Figure 74. Les secteurs opérationnels.

Source. Auteurs.









### **c Scenario retenu: un réaménagement urbain pour une meilleure articulation ville-mer**

Il s'agit de reconstruire la ville sur la ville, de réinvestir son espace portuaire, et de lui donner un autre usage, en gardant l'identité du lieu. Le réinvestissement de l'espace portuaire doit permettre de lui redonner une image, une façade maritime et des espaces publics de qualité afin d'en faire une nouvelle partie de la ville praticable pour les algérois et les voyageurs.

Repenser cet espace littoral en le travaillant de façon à le rendre accessible aux piétons en créant un parcours piéton qui fera la continuité de la coulée verte et qui débouchera sur un parc urbain ,un lieu de convivialité pour la ville et en injectant un bâtiment pont au sein de ce dernier . le bâtiment pont va permettre une meilleure articulation terre mer (longtemps perdus par la présence du port commerciale et accentué par des barrières physiques tel que le chemin de fer et la voie rapide) et offrir un parcours animé de commerce et d'activités de loisirs pour aboutir à une promenade publique au bord de la mer.

Le réaménagement du front d'eau Algérois lui permettra de se développer sur les 3 principes du développement durable.

#### Sur le plan social :

- Assurer la mixité sociale: Cette opération vise à toucher le maximum de tranches sociales et cela par la variation de type d'activités.
- Ancrage de l'identité portuaire et maritime: l'identité portuaire est perçue comme un patrimoine immatériel pour la ville et ses habitants, longtemps perdue comme une conséquence causée par la rupture ville /port, la réouverture de la ville sur son port et sur la mer lui permettra ainsi qu'à ses habitants de retrouver cette identité qui la distingue des autres.

#### Sur le plan environnemental : un environnement sur et propre

- La délocalisation de l'activité portuaire comme principale source de nuisance et de pollution, engendra la suppression de ces derniers et rendra la ville un lieu plus sur conviviale et sain à vivre ce qui améliorera sa qualité de vie.

#### Sur le plan économique: nouvelles activités

- Le foncier portuaire constitue pour la ville, une potentialité foncière pour développer le centre ville et donc mettre en valeur la ville. alors les efforts doivent être concentrés pour attribuer des fonctions valorisantes à ce morceau de ville.

## **Les interventions à mener :**

### ➤ **Le réaménagement du parking Tafourah :**

Vue sa situation centrale, le parking sera réaménagé en un parking à étages afin d'offrir plus de places de stationnement et de répondre au déficit en termes de capacité que connaît la zone.

Sur le plan morphologique, le parking permettra de restructurer l'une des parois urbaine du nœud de la grande poste.

### ➤ **L'aménagement d'un parc urbain :**

L'assiette sur laquelle sera implanté le parc urbain est névralgique (proximité du nœud de la grande poste, du jardin de l'horloge, orientation visuelle vers la mer) est occupée actuellement par des baraques militaires de mauvaise qualité architecturale gâchant le beau paysage urbain et les riches façades travaillées de la ville.

Dans une vision de restructuration des parois urbaines du nœud de la grande poste, et de continuité du parcours de la coulée verte, nous proposons d'aménager cette parcelle de telle importance en un parc urbain.

Le parc urbain constituera un lieu de rencontre, de détente, de loisirs, et de convivialité ou se mêlera nature et vie urbaine.

### ➤ **L'injection d'un bâtiment pont.**

Sera injecté au sein du parc urbain. L'idée est de créer une articulation entre la ville et la mer d'une façon sûre aux piétons (vue la présence de la voie ferrée et la voie rapide).

Outre sa fonction de support à un parcours piéton, il peut assurer certaines fonctions liées à la ville, offrir des fonctions supplémentaires. Sa spécificité réside dans le fait qu'il est enrichi par la présence de ces activités, ce qui suppose que le but n'est pas nécessairement de passer de l'autre côté : on s'y arrête pour contempler les vitrines des magasins, on flâne, et mieux, on peut même y vivre !

En plus de sa vocation de franchissement d'un obstacle, il sert d'élément de liaison entre entité urbaine et le port en les reliant par un développement linéaire continu, pour y accueillir en permanence diverses activités sociales et urbaines. Il a donc une double composante à la fois fonctionnelle, mais aussi culturelle, symbolique et affective. Cette pluralité assure au pont un pouvoir d'attraction complémentaire, qui concilie des valeurs quantitatives et qualitatives. C'est un élément de cohérence urbaine, instaurant une continuité linéaire là où il y avait une coupure dans le tissu urbain.

L'immeuble pont agit donc dans la ville comme un aimant fédérateur. Il est par essence polyvalent et porteur d'une diversité multifonctionnelle. Par opposition, les ponts ordinaires en n'assurant que la seule fonction du trafic sont monofonctionnels et ne satisfont pas à ce critère de complexité qui est fondamental et indispensable pour créer des lieux propres à l'épanouissement de la vie urbaine.

### ➤ **La reconversion du port économique en un port de plaisance :**

Les espaces portuaires de la ville d'Alger n'ont pas connu de développement significatif depuis près d'un demi-siècle. Malgré les mutations successives qu'a connues la métropole algéroise. Ses espaces portuaires ont gardé dans l'ensemble, leurs structures désuètes qui correspondent encore aujourd'hui, à la vision des années cinquante.

Dans le même temps, le port qui est originellement lié à la fondation même de la ville et qui a constitué de ce fait, son pôle d'animation essentiel durant des siècles, a progressivement tourné le dos à cette dernière et s'est pratiquement coupé d'elle, avec la rupture ou tout au moins la réduction des liens économiques qu'entretenait le port avec la ville : commerces de gros liés directement à l'activité portuaire implantés dans son environnement (voutes, basse Casbah).

Les structures actuelles du port d'Alger sont pour l'essentiel inopérantes, dans la mesure où elles ne répondent plus et ce depuis fort longtemps, aux exigences de l'ouverture économique et de l'évolution des places portuaires dans le monde (Barcelone, New York, Gènes, Naples...).

Il est à signaler en outre, l'inadaptation des infrastructures encore en usage, aux techniques modernes de gestion et de management qui font l'efficacité des grands ports mondiaux.

A cela s'ajoute, la gêne que cause à la circulation et à l'accès au port, le trafic particulièrement important généré par ces activités qui parasitent littéralement l'espace portuaire.<sup>48</sup>

C'est en ce sens que la délocalisation de l'activité portuaire devient urgente.

Elle est envisagée bien plus valablement en termes d'articulation de la ville et de la mer.

Cette articulation doit permettre de rétablir le lien ombilical entre la ville et son prolongement qu'est le port. La réhabilitation de ce lien doit mettre fin aux oppositions actuelles entre la ville et le port.

La plaisance s'avère être un des usages qui favorise le lien entre le maritime, le portuaire et la ville par l'intermédiaire d'un loisir accessible à tous. Par ailleurs un port de plaisance se révèle être un lieu de rencontre entre le territoire urbain et le territoire portuaire. A l'inverse de ports de commerces, leurs obligations professionnelles et leurs contraintes de sécurité, le port de plaisance ne se ferme pas à la ville bien au contraire, il permet souvent d'y renforcer sa présence. Ainsi la reconversion à l'usage de la plaisance, dans la mesure où ils sont situés en cœur ou en continuité de la ville, permet à celle-ci de valoriser son image, d'améliorer la qualité de vie, de proposer à ses habitants de nouveaux espaces publics et de créer un nouveau lieu d'attractivité. Pour le port, l'activité plaisance assure le maintien de l'identité portuaire en cœur de ville.

---

<sup>48</sup> Alger, la capitale du 21ème siècle", Le Grand Projet Urbain, GGA, Urbanis, Alger 1997.

**Figure 77.** Carte qui montre les interventions proposés dans scénario retenu.

**Source.** Auteurs.

## 1.15 Analyse thématique.

Nous proposons dans cette recherche thématique une analyse des expériences internationales dans le domaine de la reconversion et la délocalisation urbano-portuaire, afin de déceler les méthodes à adopter pour trouver l'équilibre entre les deux fonctions urbaine et portuaire.

### 1.15.1 EXEMPLE 1 :Marseille

Le port de Marseille, le frère jumeau du port d'Alger. Le déplacement du port de commerce vers Fos sur Mer dans les années 60, invite Marseille à se pencher sur l'avenir de ce site en déprise.

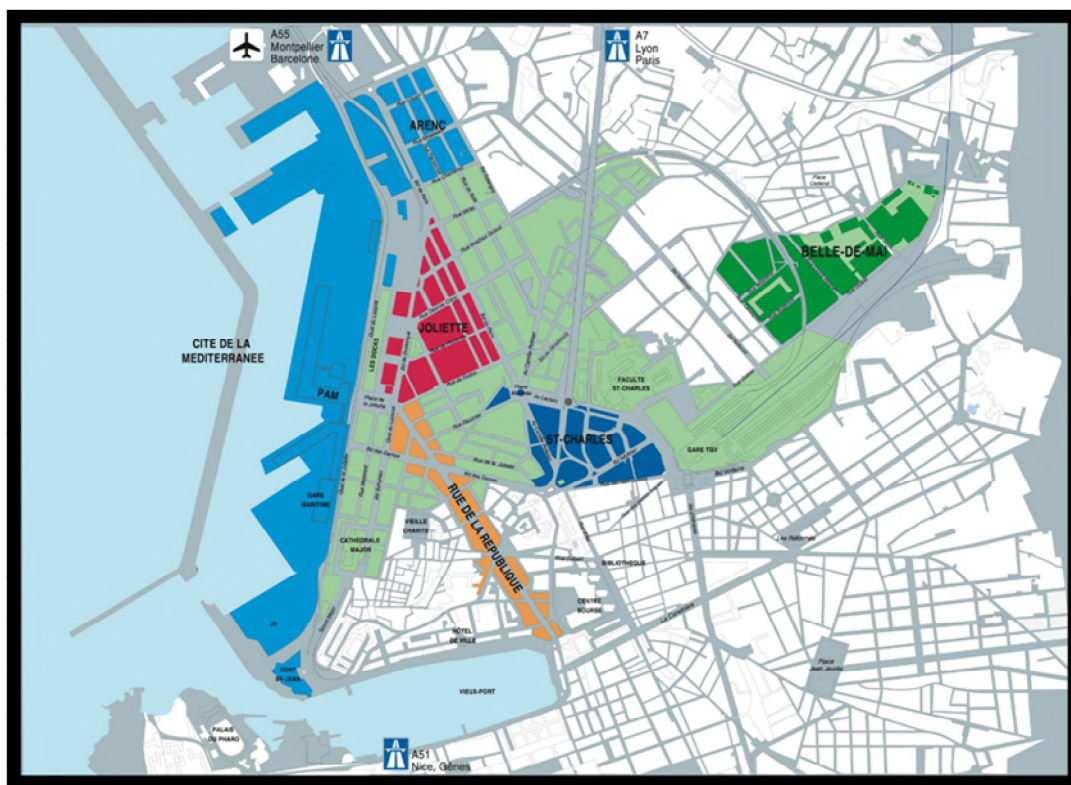


Figure 78. Le Port de Marseille.

Source :

#### a Données techniques du projet:

**Pays :** France

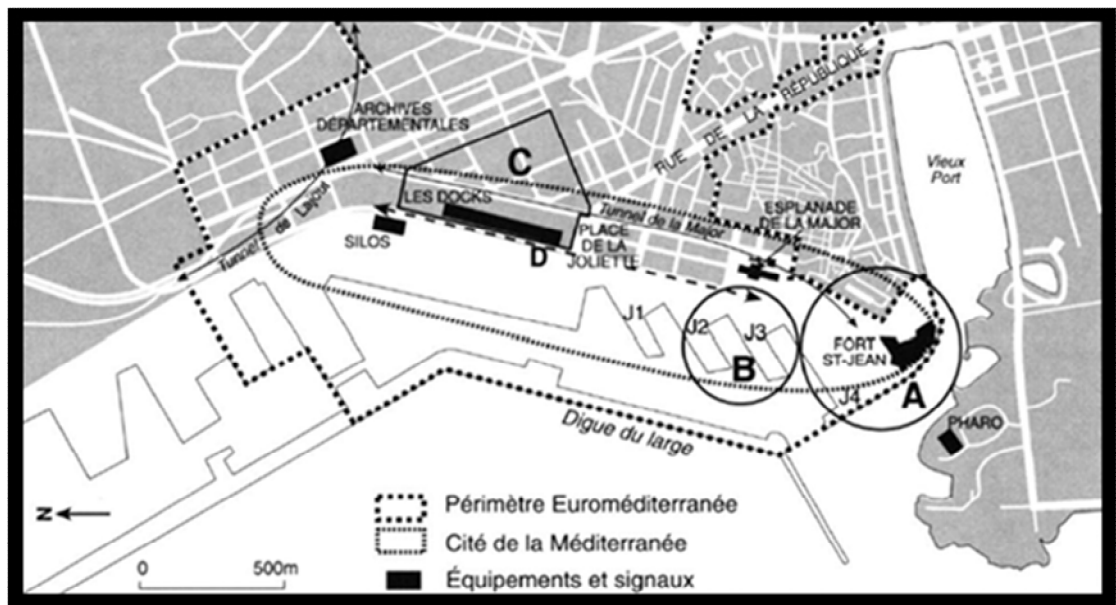
**Opération :** Euro-méditerranéen

**Superficie :** 480 hectares.

**Début de l'opération : 1995.**

**b Programme:**

- ☞ Des centres pour tertiaire.
- ☞ 540.000 m<sup>2</sup> de logements.
- ☞ Rénovation, réhabilitation, restauration des anciennes bâtisses en état vétuste.
- ☞ 400.000 m<sup>2</sup> dédiés aux activités de proximité et des équipements publics.
- ☞ Réalisation d'activités de plaisance et de loisir à l'instar de port de plaisance sur les anciens quais.
- ☞ Réalisation des infrastructures de transports dans la ville.



**A:** musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, villa méditerranéenne et maison de l'architecture.

**B:** Nouvelle gare maritimes sur les moles reconfigurés, Centre de la mer.

**C:** Bureaux, logements, équipements urbains.

**D:** Boulevard littoral

**Figure 79.** Programme de transformation dans le secteur joliette.

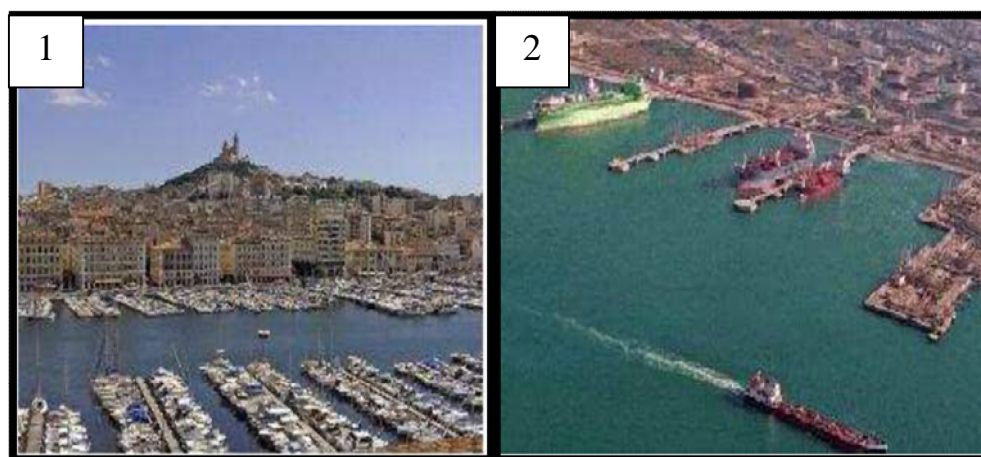
**Source.**

### c Les incitations de la reconversion portuaire :

Le port de Marseille est considéré comme une des clés de voute dans l'économie française. Devenu caduc, fragile et peu compétitif face à ses rivaux européen et nord méditerranéen, les autorités françaises n'ont pas tardé à répondre à ce déficit, la délocalisation des activités portuaires au profit de la ZIP ouest récemment construite en site suburbain (Fos) sera établie dès les années 1970. En 1980, le trafic des bassins Ouest était si important que les marseillais ne percevaient plus l'intérêt de garder le port dans le centre ville et ils le voyaient comme une tache dans la ville. Un délaissement total de l'ancien port Est sera encouragé par cette nouvelle ZIP durant les années 1990.

Les objectifs d'Euro méditerranée sont multiples tant au niveau urbanistique qu'en terme d'images. Il s'agit par ce projet de redynamiser le territoire nord marseillais. L'économie de la ville étant autrefois liée à l'activité portuaire, celle-ci est aujourd'hui obligée d'insuffler une nouvelle dynamique et de trouver une nouvelle attractivité afin d'attirer de nouveaux investisseurs et d'entreprendre le réaménagement de l'espace du port.

Lancé en 1995, l'objectif Euro Med est plus ambitieux qu'une simple opération de réaménagement portuaire par un renouvellement urbain (Figure 84), au profit des friches portuaires, la cible d'Euro Med est de revitaliser, restructurer et de ré-identifier la ville de Marseille.



**Figure 80.** Photo 1, le vieux port de Marseille. Photo 2, le nouveau port de Marseille.

**Source.** Meretmarine.com

Les objectifs visés par le projet Euro Med fondés toujours sur les trois piliers du développement durable :

- Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international.
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale.
- Renouveler l'espace urbano-portuaire.
- Renforcer les infrastructures de transport.
- Améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime.
- Récréer des espaces publics.



- Elargir le centre.
- Rééquilibrage territorial de la ville.
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.

### 1.15.2 Exemple 02 : Dunkerque

Dunkerque est un territoire qui a subi un choc important dans les années 80 (Figure 85), avec les chantiers navals. La ville s'est donc retrouvée avec des sites portuaires vacants en plein centre-ville. De plus, le port s'est délocalisé vers l'ouest de la ville pour pouvoir s'agrandir.

« Il s'agit de retourner la ville dans son port et d'urbaniser ces friches pour créer un lien entre le centre ville et le quartier balnéaire. »



**Figure 81.** L'état du port durant les années 80.

**Source.** Mémoire de magister clivage ville-port.

#### a Données techniques du projet:

**Pays :** France

**Opération :** Neptune + Le grand Large.

**Superficie :** 180 hectares.

**Début de l'opération :** 1991.

#### b Les incitations de la reconversion portuaire:

A l'aube des années 90, la majorité des activités portuaires ont été délocalisés vers le nouveau port de l'Ouest, construit pour mieux répondre aux exigences d'échanges commerciaux. Ce délaissement libère 150 ha de docks, moles et bassins, plus ou moins désertés et pollués à proximité de la ville centre.

Ces anciens territoires portuaires délaissés deviennent alors une opportunité foncière pour le centre ville jusqu'alors limité dans son extension, peu attractif. La reconquête des territoires portuaires commence d'être envisagée, la ville commence à se rendre compte du potentiel qui peut lui être offert par sa recomposition avec son port.

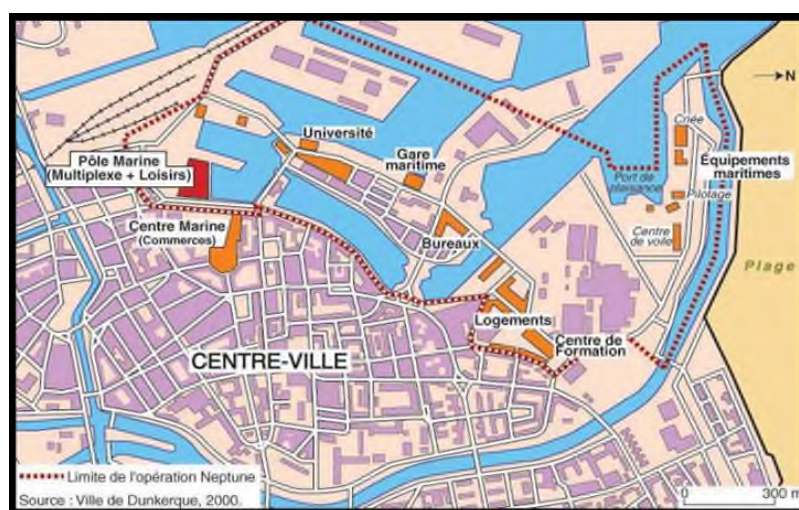
Le projet Neptune est lancé en 1991 afin de reconquérir l'ancien port délabré et de réconcilier la ville avec la mer.





**Figure 83.** Périmètre d'intervention du projet.

Source. Mémoire de magister clivage ville-port.



**Figure 82.** Limites de l'opération Neptune.

Source. Google/Image.

### **c Objectifs du projet :**

- ☞ Restructurer et reconnecter les fragments de la ville en réorganisant sa circulation.
- ☞ Mixité fonctionnelle du site.
- ☞ Revitaliser les bassins abandonnés.
- ☞ 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.

### **d Programme:**

- Tertiaire.
- Habitat.
- Commerce et loisirs avec la création du pôle marine.
- Enseignement supérieur et de recherche avec l'ouverture de l'université.
- Maison de la recherche sur l'environnement industriel du Dunkerque.
- Service publics (hôtel de la communauté urbaine)
- Équipement culturel (musée portuaire)
- Activités portuaires (pêche, terminal croisière, plaisance).

1.15.3 **EXEMPLE 03 : Projet de reconversion du port de tanger.**





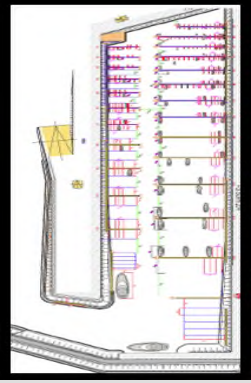

**Figure 84.** Plan de masse du projet.

**Source.** La reconversion de port de Tanger en port de plaisance.

**a Le programme.**

<p>Croisière.</p>		<p>Le port disposera de 03 postes dédiés à ces activités (260 m, 270 m, 360 m).</p>
<p><b>Figure 85.</b> Croisière. Source. La reconversion du port de Tanger.</p>		



<p><b>Plaisance</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'un nouveau port de plaisance à l'est du port actuel ( 1080 anneaux)</li> <li>• Reconversion du port de pêche actuel en port de plaisance (530 anneaux)</li> </ul>  <p><b>Figure 86.</b> Le nouveau port de plaisance.</p> <p><b>Source.</b> Op cit.</p>
<p><b>Nouveau port de pêche</b></p> <p>Réalisation d'un nouveau port de pêche adossé au port actuel</p>	<p>1- <u>Vieux port</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 530 anneaux de 7 à 30 mètres</li> <li>• Zone de réparation navale (1.5 ha)</li> <li>• Aire réservée à l'hivernage (extensible à 03 hectares)</li> </ul>   <p>2- <u>Nouveau port</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.080 anneaux de 7 à 70 mètres</li> <li>• Club nautique</li> <li>• Ecoles nautiques</li> </ul>
<p><b>Hôtellerie</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hôtels de catégorie 4 &amp; 5 étoiles: 1000 lits</li> <li>• Résidences touristiques: 600 lits.</li> </ul> <p><b>Figure 87.</b> Résidence de très haut standing.</p> <p>Source. Op cit</p>
<p><b>Equipements culturels</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un musée sur une superficie de 15.000 m2</li> <li>• Un palais des congrès d'une capacité de 1.500 places.</li> <li>• Un multiplexe cinématographique d'une surface de 7.000 m2</li> </ul>

<p><b>Commerces et animation</b></p>	<p>Une surface de plancher de 42 000 m<sup>2</sup></p> <p>Résidentiel et bureaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 90.000 m<sup>2</sup> d'espace résidentiel</li> <li>• 40.000 m<sup>2</sup> d'espace Bureaux</li> </ul>
<p><b>Mobilité et Transport</b></p>	<div data-bbox="625 488 1066 757" data-label="Image"> </div> <p><b>Figure 88.</b> Téléférique. Source. Op cit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Téléférique d'un débit horaire de 2800 personnes</li> <li>• Un grand réseau de voiries</li> <li>• 6000 places de parkings sur les chaussées, en podium, et souterrains</li> </ul>
<p><b>Espaces publics</b></p>	<div data-bbox="635 958 1045 1196" data-label="Image"> </div> <p><b>Figure 89.</b> Place publique. Source. Op cit.</p> <p>30 Hectares dont un parc (pinède) et 4 grandes places allant de 2 à 8 hectares</p>

**Tableau 2. Programme spécifique du projet.**

Source. Auteurs.

**b Dimensions de développement durable**

- Etudes d'insertion & Plans de surveillance environnementaux.
- Mobilité verte: téléphérique
- Traitement de l'espace:
- Réimplantation des espèces végétales du milieu originel
- Traitement du littoral :

Protection de la plage de la baie: redéploiement du sable dragué et aménagement d'ouvrages côtiers.

#### 1.15.4 *Synthèse de l'analyse thématique :*

Dans les exemples exposés , les opérations de reconversions viennent après une période de rupture entre la ville et le port et qui sont le produit d'une transformation dans la filière portuaire, les anciens ports inaptes techniquement aux nouvelles tendances de transport maritime exprimées principalement par le gigantisme naval, la création de nouvelles infrastructures portuaires modernes et loin de l'ancien site du port s'est répercuté par une délocalisation de l'activité portuaire, cette dernière entraînant l'ancien port au délaissement .

Ces terrains désertés par la délocalisation feront l'objet de réaménagements poussés par une volonté politique afin de répondre à des besoins et à des déficits de ces villes portuaires.



**Chapitre III:**  
**Programmation et projection**

## Introduction.

Après l'étude de la zone et quelques exemples, nous avons essayé d'arrêter un programme de base ou on a pensé à des activités rentables, et un fonctionnement du projet durant l'année. La programmation des espaces est basée sur les potentialités du site pour mieux les exploiter.

### 1.16 Programme urbain.

Equipements projetés	Surface et gabarit	
<b>Le parcours piéton</b>		Un parcours piéton qui fera la continuité de la coulée verte et qui débouchera sur un parc urbain, lieu de convivialité pour la ville.
<b>Le parc urbain</b>	D'une surface de 1,95 Ha	Situé près du grand nœud de la grande poste. C'est un endroit de promenade qui offre des espaces de détente et une vue sur mer ou les habitants de la ville peuvent venir pour s'y détendre. On s'y trouve également des aires de jeux.
<b>Le centre multifonctionnel</b>	D'une surface de 8136 m <sup>2</sup> et un gabarit variant de R+2 à R+10.	Un équipement implanté dans un parc urbain, abritant des fonctions à caractère tertiaire et de loisirs. Il est sous forme d'un bâtiment pont pour faciliter l'accessibilité au port et prolonger le parcours piéton vers la mer.
<b>Réaménagement du parking Tafourah</b>	Gabarit de R+ 10 Capacité d'accueil : 671 places	Augmenter sa capacité d'accueil en le réaménageant en un parking à étages vue sa position centrale

		pour soulager la ville du problème du stationnement et le doter d'une autre issue.
<b>Parking à étages</b>	Gabarit R+4 Capacité d'accueil : 560places	Des espaces de stationnement prévus pour couvrir la demande, vue la création du pole de loisirs.
<b>Hôtels</b>	2 hôtels sont projetés. Le premier d'une superficie 1877 m <sup>2</sup> de Le deuxième est de 1447 m <sup>2</sup> de surface gabarit de R+10	offrant un service d'hébergement touristique, de restauration ainsi qu'une vue imprenable sur mer.
<b>Musée maritime</b>	D'une superficie de 3354m <sup>2</sup>	
<b>Parkings aériens</b>	Capacité d'accueil: 122 places	Pour servir les hôtels
<b>Commerce et animation</b>	d'une surface de 2600 m <sup>2</sup> Restaurants, fast-Food, pizzerias, crémeries	Comprenant des pêcheries, restaurants traditionnels, pizzerias, crémeries, kiosques pour créer une animation le long des parcours
<b>Les terrasses du port</b>	D'une superficie de 12348 m <sup>2</sup>	Des terrasses offrant une vue imprenable sur la mer, animées de commerces et de restauration.
<b>La balade maritime</b>		Elle offre une vue directe sur mer, avec espace piéton idéale pour la détente, le jogging matinal

<b>Port de plaisance</b>	Capacité : environ 70 embarcations de plaisance	réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur.
<b>Capitainerie</b>	Bâtiment de 250 m <sup>2</sup> et d'un gabarit de R+1	comporte des bureaux pour l'organisation de l'accueil des navires et la gestion des mouvements de navire dans le port ainsi l'attribution des emplacements pour les navires et une tour de contrôle pour la surveillance et conservation des installations portuaires.
<b>Aire de sports</b>	D'une surface de 3400 m <sup>2</sup>	
<b>Pêche de loisirs</b>		Où les plaisanciers peuvent pratiquer l'activité de pêche maritime à titre récréatif,
<b>Places</b>	D'une surface de 17340 m <sup>2</sup>	Espaces publics favorisant la mixité sociale, la rencontre et l'échange.
<b>Aires de jeux</b>	D'une surface de 3280 m <sup>2</sup>	des espaces regroupant plusieurs jeux pour enfants ou ils peuvent s'amuser, Escalader les échelles, dévaler le toboggan, s'élancer dans les airs sur une balançoire

**Tableau 3.** Le programme urbain de projet.

**Source.** Auteurs.

## 1.17 Schéma de principe.

« Un projet est un espace vivant tel qu'un corps humain ce qui induit que les espaces qui le constituent doivent être complémentaires et fonctionnels tel que les organes vitaux ». **Louis Kahn**

Le principe de projection est élaboré en plusieurs phases successives pour aboutir à un projet qui répond le mieux aux critères de l'accessibilité, la visibilité et la fonctionnalité.

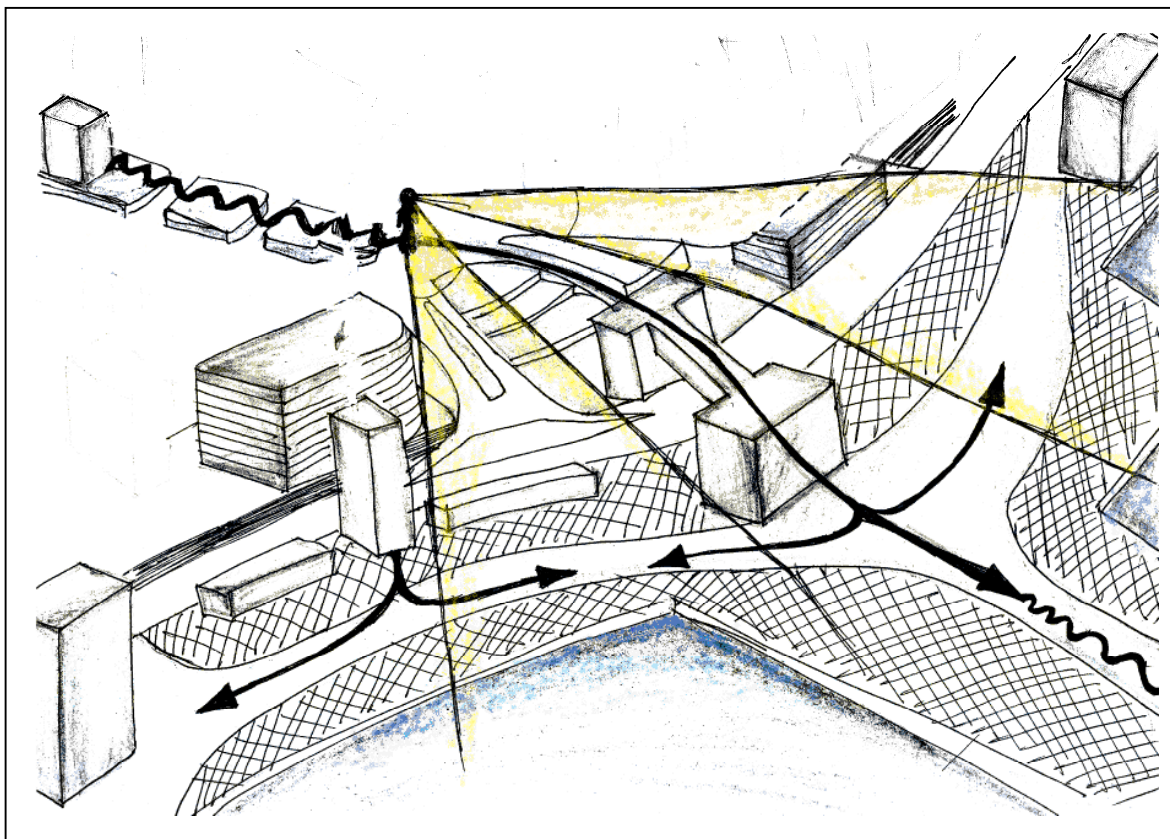
En premier lieu, nous avons basé notre réflexion sur le prolongement de l'axe de la coulée verte vers la mer, donc ce dernier constitue un axe de force autour duquel va s'articuler toute la projection.

Ensuite, dans une vision de restructuration des parois urbaines du nœud de la Grande Poste, nous avons implanté un parc urbain d'une part et réaménager le parking Tafourah en un parking à étages d'autre part.

Pour faire face aux problèmes d'accessibilité, nous avons créé un parcours piéton menant au port. Ce parcours prend naissance depuis le parc urbain et débouche sur un bâtiment pont pour arriver enfin au port.

Des percées visuelles vers la mer ont été maintenues et ponctuées par la présence du bâti. La première depuis le nœud de la grande Poste et l'autre depuis le parc.

Quand à l'aménagement du port, nous avons tracé des parcours longeant les quais et créé de l'animation le long de ces derniers.





## **1.18 Le schéma d'aménagement global :**

### **1.18.1 Voirie.**

Nous avons proposé de fermer la trémie (donnant sur le parking Tafourah) située entre les deux voies mécaniques à flux mécanique très forts afin d'élargir ces dernières.

Une voie mécanique mitoyenne à la voie rapide est projetée dans le port pour desservir les équipements projetés dans ce dernier.

### **1.18.2 Transport :**

Nous avons projeté un moyen de transport en commun qui est le téléphérique pour désenclaver le port qui se trouve en rupture avec la ville et en raison de la topographie en escalade qui est handicapante pour la promenade en l'absence de moyens de transport fluides et la difficulté d'accès vers les hauteurs

La première station se trouve à proximité du stade « Ouagnouni » pour arriver à la deuxième station située à proximité de la bouche de métro. La dernière aboutisse au port. Son tracé permet de contempler le jardin de l'Horloge (la coulée verte) et la mer.

Le téléphérique est un outil au service d'un développement plus durable de la ville. C'est un transport "vert" (électrique, sans émission de gaz), qui soutient une mobilité alternative.

Il s'inscrit aujourd'hui dans des contextes urbains comme un élément intégré aux réseaux de transport en commun et destiné à une mobilité quotidienne.

Le téléphérique présente des qualités particulièrement attractives, telles que son faible coût, sa faible empreinte au sol, son aptitude à franchir des obstacles et sa rapidité d'implantation.

### **1.18.3 Équipements projetés :**

Nous avons tenté de projeter des équipements qui correspondent à la fois au caractère urbain à la nouvelle vocation touristique, de loisirs et de plaisances données au port.

Et pour cela, nous avons proposé d'injecter un centre multifonctionnel, abritant des loisirs vu l'absence de tel équipement dans la ville, ainsi que l'affaire pour renforcer le caractère dominant de la ville qui est le service et constituer par la suite une centralité.

L'adoption de nouvelles activités d'actualité à caractère tertiaire redynamise la ville et la transforme vite en un pôle économique attractif et compétitif dans sa région.

Deux hôtels sont prévus pour offrir un service d'hébergement touristique aux visiteurs surtout en présences de belles vues panoramiques sur mer. Ainsi qu'un musée maritime.

## 1.19 Plan d'aménagement global.

### 1.19.1 *Le parc urbain.*

D'une superficie de 1.95ha, depuis lequel prend naissance le parcours piéton menant au port.

C'est un espace aménagé, ouvert, à accès public en vue d'offrir des loisirs et des espaces verts aux résidents et aux visiteurs.



L'assiette recevant le parc est divisée en trois plates formes reliées par des rampes en raison de la topographie.

Un passage du chemin de fer est couvert afin de supprimer la coupure morphologique dans l'assiette.

Le jardin Sophia, vue sa valeur symbolique et historique, est intégré dans ce parc.

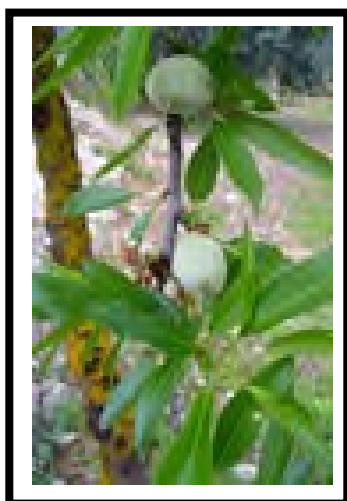
Des espaces verts sont aménagés, des aires de repos sont envisagées, ainsi que des aires de pique nique et des kiosques abritant une fonction à caractère commercial.



Le parc est un espace libre, non contraint par des emprises souvent insuffisantes, contrairement aux voiries. Très peu de contraintes s'appliquent dans les espaces verts ce qui permet un vaste choix d'essences. Il faudra tout de même veiller à choisir des végétaux à racines pivotantes (profondes) à proximité des cheminements minéralisés de manière à ne pas des déformer par des racines traçantes.

Ainsi, les espaces verts seront composés des trois strates végétales :

- Strate herbacée : surfaces engazonnées, massifs de vivaces et de graminées
- Strate arbustive : arbustes aux floraisons étalées dans l'année avec une proportion d'au moins un persistant pour deux caducs.
- Strate arborée : arbres isolés, groupés ou alignés pour souligner des cheminements.



**Figure 91.**

L'amandier.

**Source.** [http/www.  
Google.com](http://www.Google.com).



**Figure 90.** Figuier.

**Source.** [http/www.  
Google.com](http://www.Google.com).





**Figure 92 .** Le citronnier.

Source. [http/www. Google.com](http://www. Google.com)



**Figure 93.** L'oranger.

Source. [http/www. Google.com](http://www. Google.com)



**Figure 94.** Olivier.

Source. [http/www. Google.com](http://www. Google.com)

Des aires de jeux sont prévues pour permettre aux enfants de se divertir, de s'amuser dans un cadre sécuritaire. (Figure 95).



**Figure 95.** Aires de jeux pour enfants.

Source. [http/www. Google.com](http://www. Google.com)



Un mobilier urbain permettant aux usagers de s'asseoir, de se reposer dans des lieux agréables, ombragés, à l'abri du vent afin de favoriser le repos et d'améliorer l'attente.



**Figure 96.** Mobilier adapté pour des personnes âgées (accoudoirs, dossier).

**Source.** [http://www. Google.com](http://www.Google.com)



**Figure 97.** La table.

Elle permet le repos et d'exercer des activités diverses, elle permet également de pique-niquer d'où l'intérêt de la placer dans un lieu agréable, une corbeille doit se situer à proximité pour collecter les déchets.



**Figure 98.** La banquette.

Elle permet de s'asseoir des deux côtés.

**Source.** [http://www. Google.com](http://www.Google.com)



**Figure 99.** Le fauteuil.

Siège individuel ayant une assise confortable.

**Source.** [http://www. Google.com](http://www.Google.com)



### 1.19.2 *Port de plaisance*

Le port de plaisance dispose d'environ 70 embarcations, une capitainerie chargée de gérer le port mais qui met également à disposition les informations météo marine.

Le port se présente comme une invitation à la promenade, il offre le long des parcours des services d'accompagnement pour les plaisanciers, hôtellerie, restaurants, pizzerias, pêcheries, crémeries, avec des terrasses où chacun peut venir profiter des nombreux rafraîchissements proposés.

De nombreux commerces animent la promenade et reste au service du plaisancier.



Un bateau mouche, est installé en bordure du quai avec une grande place sur ce dernier et qui offrant la possibilité d'organiser des Soirées événementielles, Cocktails, Soirées dansantes, Conférences de presse, Journées d'étude...

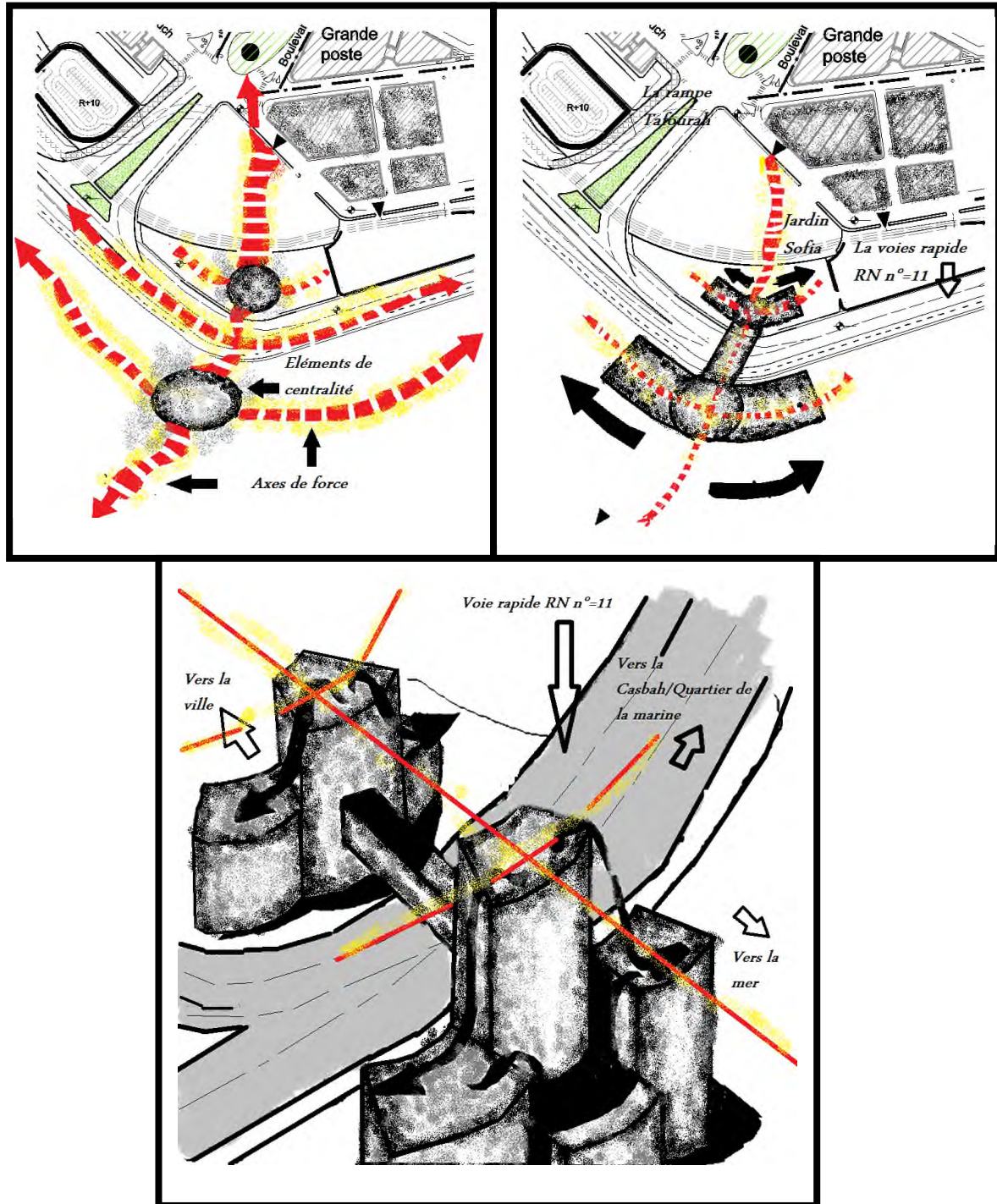


Une jetée est réservée à la pêche de loisir, Ou les plaisanciers peuvent pratiquer l'activité de pêche maritime à titre récréatif



## 1.20 Intervention opérationnel 1/200.

### 1.20.1 Genèse du projet.



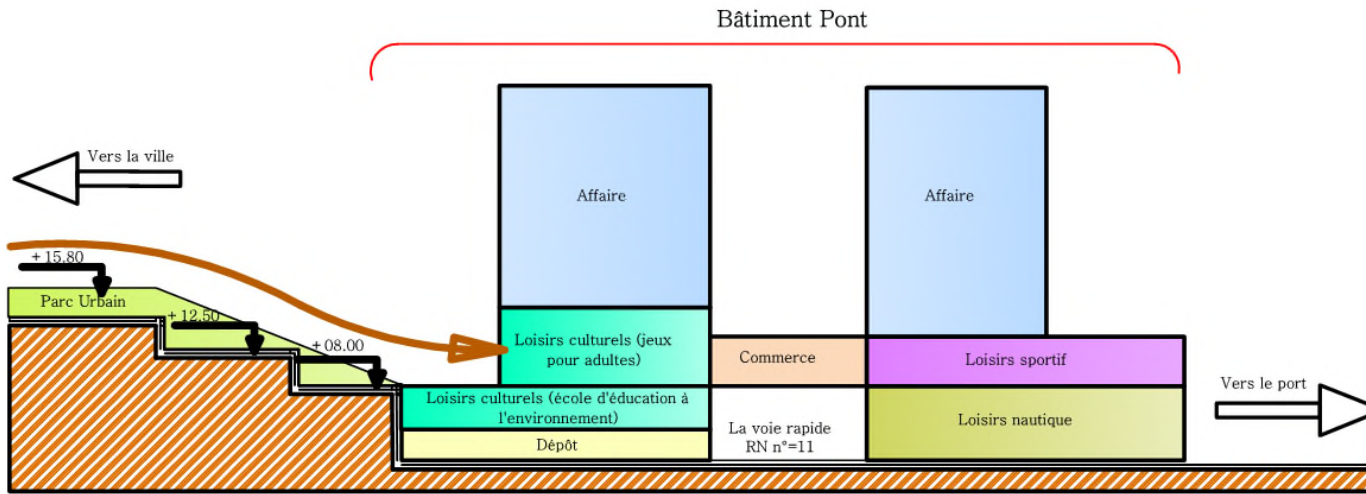
1.20.2 *Programme spécifique.*

Fonctions		Espace	Sous espace	Surface	
Loisirs	Loisirs culturels	Salle de jeux de société adultes		360 m <sup>2</sup>	
		Ecole d'éducation à l'environnement.	Salle de cours		2*60 m <sup>2</sup>
			Foyer		235 m <sup>2</sup>
			Atelier		3*75 m <sup>2</sup>
			Laboratoire		3*80 m <sup>2</sup>
			Bureau		3*20 m <sup>2</sup>
			Salle de réunion		30 m <sup>2</sup>
		Club de théâtre	/	50 m <sup>2</sup>	
		Club de musique	/	50 m <sup>2</sup>	
		Club de langues	/	50 m <sup>2</sup>	
		Club scientifique	/	50 m <sup>2</sup>	
		Club informatique	/	50 m <sup>2</sup>	
		Loisirs ludiques	Salle de jeux enfants	/	500 m <sup>2</sup>
	Salle de bowling		/	380 m <sup>2</sup>	
	Salle de Ping Pong		/	340 m <sup>2</sup>	
	Salle de Billard		/	400 m <sup>2</sup>	
	Salle de jeux vidéo		/	375 m <sup>2</sup>	
	Salle de Tennis de table		/	300 m <sup>2</sup>	
	Loisirs sportifs	Salle d'aérobic	Salle		375 m <sup>2</sup>
			Douches+Vestiaires		35 m <sup>2</sup>
		Salon de beauté	Soin pour corps		190 m <sup>2</sup>
			Soin visage		155 m <sup>2</sup>
			Soin cheveux		150 m <sup>2</sup>
		Salle de remise en forme (hommes)	Salle		800 m <sup>2</sup>
			Douches+vestiaires		25 m <sup>2</sup> *2
		Salle de fitness	salle		300 m <sup>2</sup>
		Douches+Vestiaires		25 m <sup>2</sup> *2	
Loisirs nautiques	Ecole de voile	Salle de cours		80 m <sup>2</sup>	
		Club nautique		69m <sup>2</sup> *3	
		Réception et inscription		160 m <sup>2</sup>	
		bureau		60 m <sup>2</sup>	
		Douches + vestiaires		25*2 m <sup>2</sup>	
commerce	Boutiques				
	Fleuriste			50 m <sup>2</sup>	
	Artisanat			50 m <sup>2</sup>	
	Article de décoration			50 m <sup>2</sup>	
	Articles de sport			50 m <sup>2</sup>	
	Horlogerie			50 m <sup>2</sup>	
	Parfumerie			50 m <sup>2</sup>	

	Matériel de pêche	50 m <sup>2</sup>
	Téléphone+multimédia	50 m <sup>2</sup>
	Poterie	50 m <sup>2</sup>
	Restaurant	1000 m <sup>2</sup>
	Cafétéria	350 m <sup>2</sup>
	Foyer	
Affaires	Administration	
	Bureau directeur	20 m <sup>2</sup>
	Secrétariat	16 m <sup>2</sup>
	Bureau comptabilité	20 m <sup>2</sup>
	Salle de réunion	20 m <sup>2</sup>
	Entreprises	
	Petite entreprise	120 m <sup>2</sup>
	Moyenne entreprise	250 m <sup>2</sup>
	Grande entreprise	350 m <sup>2</sup>
	Bureaux fonctions libérales	
	Bureau avocat	50 m <sup>2</sup>
	Bureau d'architecte	100 m <sup>2</sup>
	Bureau d'expert comptable	50 m <sup>2</sup>
	Bureau notaire	50 m <sup>2</sup>
	Bureau huissier	50 m <sup>2</sup>
	Bureau traduction	50 m <sup>2</sup>
	Agences	
	Agence d'assurance	100 m <sup>2</sup>
	Agence immobilière	100 m <sup>2</sup>
	Agence publicitaire	100 m <sup>2</sup>
	Agence de voyage	100 m <sup>2</sup>
	Agence d'import-export	100 m <sup>2</sup>
	Agence de voyage	100 m <sup>2</sup>
	Agence touristique	100 m <sup>2</sup>
	Agence location de voiture	100 m <sup>2</sup>
	Agence postale	100 m <sup>2</sup>
	Agence bancaire	300 m <sup>2</sup>
	Restaurant	500 m <sup>2</sup>
	Cafétéria	300 m <sup>2</sup>



### 1.20.3 Coupe schématique.



### 1.20.4 Plan RDC.

Notre conception est composée de deux parties, la première est en contact direct avec la plate forme du parc. La deuxième est en contact avec celle du port.







**a Niveau +8.00. (Niveau du parc)**

Le parcours piéton que nous avons créé aboutisse à l'accès principal du bâtiment, depuis cet accès on se trouve dans un hall d'accueil. Ce niveau regroupe des fonctions à caractère commercial (pour rester toujours dans l'esprit du boulevard) : magasins pour animer le pont, cafétéria, restaurant, et de loisirs : salle de jeux pour adultes et enfants ainsi qu'un espace de remises en forme pour femmes.

**b Niveau +2.40. (Niveau du port)**

Ce niveau regroupe des loisirs pour toutes les tranches d'âges. Salle de Ping Pong, salle de Billard, salle de jeux vidéo. Une école de voile est prévue afin d'établir la culture maritime chez les citoyens d'une ville côtière et portuaire.

## **Conclusion générale**

A Alger, et comme dans toutes les villes portuaires, le port a joué dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Aujourd'hui encore, il continue à déterminer son destin. L'histoire de la ville n'a pas cessé d'être influencée par le port, le port a toujours présenté pour la ville et après pour le pays un moteur économique efficace, une interface d'échange et de mondialisation.

Alger vit une rupture avec son port depuis sa colonisation, une rupture qui se manifeste par de sérieux problèmes et qui dégrade le confort de la ville. Son port est devenu un outil purement technique et inadapté au sein du tissu urbain. Sa démolition devient urgente et se montre proche comme il est montré dans le PDAU.

Elle est envisagée bien plus valablement en termes d'articulation de la ville et de la mer.

Cette articulation doit permettre de rétablir le lien ombilical entre la ville et son prolongement qu'est le port. La réhabilitation de ce lien doit mettre fin aux oppositions actuelles entre la ville et le port.

La plaisance s'avère être un des usages qui favorise le lien entre le maritime, le portuaire et la ville par l'intermédiaire d'un loisir accessible à tous. Par ailleurs un port de plaisance se révèle être un lieu de rencontre entre le territoire urbain et le territoire portuaire. A l'inverse de ports de commerces, leurs obligations professionnelles et leurs contraintes de sécurité, le port de plaisance ne se ferme pas à la ville bien au contraire, il permet souvent d'y renforcer sa présence. Ainsi la reconversion à l'usage de la plaisance, dans la mesure où ils sont situés en cœur ou en continuité de la ville, permet à celle-ci de valoriser son image, d'améliorer la qualité de vie, de proposer à ses habitants de nouveaux espaces publics et de créer un nouveau lieu d'attractivité. Pour le port, l'activité plaisance assure le maintien de l'identité portuaire en cœur de ville.

Au final, il faut dire que le réaménagement de la frange maritime, ne se présente pas comme une simple transformation et recyclage des territoires portuaires, mais comme un recentrage et un remodelage qui va ouvrir à la ville portuaire de nouvelles perspectives de mondialisation et de métropolisation. Ainsi le couple ville port doivent comprendre que la rupture n'apporte aucun intérêt bien au contraire, ils doivent s'allier et se compléter afin de brasser fonction portuaire et fonction urbaine. Leurs forces se trouvent dans cette complémentarité.





# Bibliographie

## Ouvrages

Equipes de chercheurs EPAU / UPM, Méthode de réhabilitation d'un centre historique - Diagnostic du quartier Ben M'hidi – Alger. Editions : Les Alternatives Urbaines 978-9931-9010-4-4.

Alger, la capitale du 21ème siècle", Le Grand Projet Urbain, GGA, Urbanis, Alger 1997.  
André Ravéreau, la casbah d'Alger et le site créa la ville.

## Mémoires :

Aouissi Khalil Bachir, « le clivage ville /mer, cas d'Alger », mémoire de fin d'études vue l'obtention du diplôme de magister. EPAU.

Akrouh Anouar, « La reconversion de la ville portuaire : Une réconciliation de la ville avec le port » mémoire master 02. Paris Val de Seine, école nationale supérieure d'architecture.

## Revues et Articles

Programmation urbaine, socle d'un développement spatial durable maîtrisé. Revue vies de villes, H.S n ° 02- Juin 2011.

Les projets qui transforment Alger. Revue vies de villes, H.S n ° 03- Juillet 2012.

Samia, Lounés. « Alger, Parking de Tafourah peut beaucoup mieux faire ». Edition Algérie Infosoir du 06 Septembre 2014.

Fin du déversement des eaux usées de la capitale à l'horizon 2018. Portail algérien des énergies renouvelables.html