

UNIVERSITE MOULOD MAMMERI, TIZI OUZOU

FACULTE DE GENIE DE LA CONSTRUCTION

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : ARCHITECTURE, VILLE ET PATRIMOINE

RETAIL PARK POUR LA REQUALIFICATION DE LA ZONE URBANO PORTUAIRE DE LA VILLE D' ALGER



Présenté devant le jury :

Mr DAHLI.M Maitre de conférence classe A

M^{lle} NESSARK NAOUEL professeur a UMMTO

Mr RASSOUL.H Professeur a UMMTO

Elaboré par :

M^{lle} BENGUEDACH Yamna

M^{lle} DIDI Soumia

Sommaire

1. Approche Introductive

Introduction.....	02
Problématique	02
Les hypothèses	03
Les objectifs	03
Méthodologie du travail	03
Structuration du mémoire	04

2. Approche thématique

Introduction.....	06
1. Définition	06
1.1. Le port.....	06
1.2. Le port industrielle	06
1.3. L' interface urbano portuaire	06
1.4. La ville portuaire	06
1.5. Le clivage ville / port	07
1.6. Le phénomène de délaissement	07
2. Les rôles, les avantages, et les inconvénients des ports industrielles	08

3. Etude de quelques exemples de reconquête des friches portuaire	09
3.1. Le projet de réaménagement du port de Lisbonne " Portugal"	09
3.1.1. Présentation du port	09
3.1.2. Aperçu historique sur l' évolution du port de Lisbonne	09
3.1.3. les atouts et les faiblesses du port de Lisbonne	10
3.1.4. les différents acteurs du projet de front riverain de Lisbonne	11
3.1.5. Les objectifs du projet Parc rebeirinho	12
3.1.6. Plan d' action du port de Lisbonne	13
3.2. Projet de réaménagement du port de Valence	13
3.2.1. Situation géographique du port	13
3.2.2. Aperçu historique sur le port	14
3.2.3. Présentation du port de Valence	15
3.2.4. Atouts et inconvénients du port	15
3.2.5. Le projet de réaménagement du port	16
3.2.6. Les objectifs du projet	16
3.2.7. les principe d' aménagement du port	17
3.2.8. les concept utilisés	17
3.2.9. Plan d' action du port de valence	18
Conclusion	18

3. Approche Contextuelle

Introduction	21
1. Présentation de la ville d' Alger	21
2. Présentation du port d' Alger	22
3. L'histoire de port d'Alger	22

5. Synthèse de l'évolution de l'historique du port d'Alger.....	26
6. Périmètre d'étude	27
6.1. Délimitation	27
6.2. Le port d'Alger aujourd'hui.....	27
7. Le système viaire	28
7.1. A l'échelle de la ville	29
7.2. A l'échelle de la zone d'intervention	29
7.3. Hiérarchisation des voies	29
7.4. L'accessibilité mécanique	29
7.5. L'accessibilité piétonne	30
7.6. Façade maritime	32
7.7. Les tissus urbains et typologie du bâti	33
7.8. Tissu XXème siècle	33
7.9. Le style contemporain	36
7.10. la carte des différents tissu existants dans notre aire d' étude	37
8. Les places	38
9. Activités portuaire.....	38
9.1. Les espaces en friche	41
10. Les éléments de rupture	41
11. Lecture critique des instruments d'urbanisme	42
11.1. Introduction.....	44
11.2. Le PDAU (Plan Directeur d'aménagement et d'urbanisme)	45
11.3. Le plan stratégique d'Alger	45
11.4. PPSMVSS : Plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la Casbah d'Alger	45
11.5. Critique du plan stratégique	47
12. Diagnostic	48

13. Schéma de principe	49
13.1. Plan d' action	50

4. Approche architecturale

Introduction	54
1. Choix de thème	54
2. Définition de notre thème " Retail Park "	54
2.1. Retail	54
2.2. Retail Park	54
2.3. Définition du commerce	55
2.4. Le centre commercial.....	55
2.5. Définition de la culture	55
2.6. L'équipement culturel	55
2.7. Le centre culturel	55
2.8. Centre de loisir culturel	55
3. Le site d'intervention	56
3.1. Choix de site d'intervention	56
3.2. Présentation de l'assiette d'intervention	56
3.2.1. Situation	56
3.2.2. Forme et limite de la parcelle	56
3.2.3. Topographie	57
3.2.4. L'accessibilité	57
4 . Les atouts de l'assiette d'intervention	57
5. Les exemples de référence	58
5.1. éco-Parc d' activités commerciale " l' Atoll "	58
5.1.1. Présentation de projet	58
5.1.2. Situation du projet	58

5.1.3. L'accessibilité	59
5.1.4. L'aspects formel	59
5.1.5. Schéma général des espaces du Retail parc " l' Atoll"	60
5.1.6. Le plan du Retail Park	60
6. Programme surfacique	61
7. Le concept de projet	62
7.1. Concepts liés au site	62
7.2. Concepts liés au thème	62
8. La genèse du projet	63
9. La description de projet	66
10. Les espaces d'accompagnements.....	67
11.La circulation	67
12. La description des façades	67
13. Choix de système constructif	68
Conclusion	68
Conclusion générale	70

Liste des figures

Figure 1 : Situation géographique des exemples analysés	09
Figure 2 : Vue sur le port de Lisbonne	09
Figure 3 : les différents nœuds de projet de front riverain " Lisbonne"	11
Figure 4 Vu aérienne du port de Valence.....	14
Figure 5 : le port de plaisance	15
Figure 6 : Le port industrielle.....	15
Figure 7 : La situation géographique de la ville d' Alger	21
Figure 8 : La situation géographique du Port d' Alger	22
Figure 9 : L' époque phénicienne	23
Figure 10 : L' époque Romaine	23
Figure 11 : L' époque turque	23
Figure 21 : Boulevard Ché Guevara.....	30
figure 22 : la RN 11 et le chemin de fer	30
Figure 23 : Boulevard Zighoud Yousef.....	30
Figure 24 : la route à double sens.....	31
Figure 25 : L'accessibilité par la rampe	31
Figure 30 : La façade maritime de la ville d'Alger	31
Figure 31 : Djamaa Djedid.....	33
Figure 32 : Djamaa ketchawa.....	33
Figure 33 : Casbah d'Alger.....	34
Figure 35 : Tissu mixte.....	34
Figure 36 : Les immeubles 19èè siècle	34
Figure 37 : les voutes	35
Figure 38 : les voutes	35
Figure 40 : Tissu 20émé siècle	36
Figure 41 : La barre du 1er Mai.	36
Figure 42 : Hôtel Sofitel.....	37
Figure 43 : la bibliothèque nationale.....	37
Figure 45 : Place des martyres	39
Figure 46 : Place des martyres	39
Figure 47 : Square port Saïd.....	39

Figure 48 : Square port Saïd.....	39
Figure 49 : Place l'Émir Abdelkader.....	40
Figure 50 : Place de la grande poste.....	40
Figure 53, 54 : photos des conteneurs	42
Figures 60, 61, 62 : photos de propositions (Plan stratégique d'Alger).....	45
Figures 63, 64, 65 : Les terrasses du port d'Alger	47
Figure 72 : éco-Parc d' activités commerciale " l' Atoll "	58
Figure 74 : les réseau routier autour le Projet	59
Figure 75 : vue sur le projet	59
Figure 76 : vue sur le projet	59
Figure 77 : Schéma générale des espaces du Retail parc l' Atoll	60
Figure 78, 79 : bibliothèque de zaha Hadid.....	68
Figure 80 : pierres vives Montpellier de zaha Hadid	68
Figure 81 : Poteau métallique en H.	69
Figure 82 : poutres alvéolaire.....	70
Figure 83 : plancher collaborant.....	70

Liste des cartes

Figure 12 : L' ancien port d'Alger	24
Figure 13 : La construction du bassin de l' agha.....	24
Figure 14 : La construction du bassin de Mustapha.....	25
Figure 15 : Construction des moles.....	25
Figure 16 : L' évolution de l' historique du port d' Alger.	26
Figure 17 : Le port d' Alger.	27
Figure 18 : Le port d' Alger aujourd' hui.....	28
Figure 19 : Carte des réseaux routiers.....	28
Figure 20 : Carte des réseaux routiers	29
Figure 34 : Localisation du tissu mixte.....	34
Figure 39 : Les immeubles Chassériaux	35
Figure 44 : Les tissus existants.....	38
Figure 51 : Carte des Activités Portuaire.....	41
Figure 52 : carte des friches portuaire.....	42
Figure 55 : Coupe schématique sur la ville et le port.....	43
Figure 59 : Schéma des éléments de rupture entre la ville et la mer	44
Figure 68 : Schéma de principe.....	50
figure 69 : plan d' action	50
Figure 70 : l' assiette d' intervention.....	56
Figure 71 : accessibilité à notre assiette d' intervention.	57
Figure 73 : Situation géographique du Projet.....	58

Remerciements

Avant tous, nous remercions le dieu le tout puissant de nous avoir donné la force et le courage pour mener à bien ce modeste travail.

Nous tenons également à exprimer nos plus sincères remerciements à notre promotrice M^m NESSARK Naouel pour son encadrement, son soutien et sa disponibilité.

Aux membres du jury Mr DAHLI.M et Mr RASSOUL.H, qui ont bien voulu nous honorer, assister à notre soutenance et évaluer notre travail.

A nos parents qui seront démenés malgré les difficultés pour que nous puissions suivre ces études qui nous ont mené à cet aboutissement .Ils n'en seront jamais assez remerciés;

Enfin, à tous ceux qui lisent ce manifeste en croyant à notre passion pour l'architecture.

Résumé

Le port et la ville sont deux entités qui ont influé l'un sur l'autre toute au long de l'histoire, mais l'aménagement et le réaménagement de leur espace fonctionne selon leurs besoins. Les modernisations des ports au cours des révolutions industriels sont les facteurs les plus important et les plus déterminant de la rupture ville/port

Alger n'échappe pas à cette règle. ce clivage a généré la rupture totale entre celle ci et la mer. En effet la ville tourne aujourd'hui le dos à l'étendu bleu qui la vu naître et se développer. Dans ce travail nous abordons la problématique de requalification de la zone portuaire algéroise dans un objectif de recréer ce lien rompu. L'élaboration de notre travail nous a permis de déterminer que la reconquête des ces zones par les habitats ne peu être possible que par la création d'une mixité sociale et fonctionnelle. c'est pour quoi tout au long de notre intervention nous avons favoriser celle ci par l'injection d'équipements commerciaux culturels et de loisir à l'instar de notre projet Retail parc.

Mots clés :

Le port, Alger, rupture ville/port, reconquête, Retail parc.

Approche Introductive

Introduction

" Depuis quelques années, il y a un regain d'intérêt par les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens pour les villes portuaires, ayant cette particularité et spécificité d'inclure le port dans leur composition. Intérêt du à une remise en question d'une conception classique et figée de la ville portuaire"¹

Alger, capitale politique, administrative, et économique de l' Algérie et aussi une ville portuaire ayant joué un rôle maritime majeur. elle est le carrefour international de confrontation d' idées, et d' échanges et un répertoire expérimentale du patrimoine et des civilisations qui se sont succèdes. c' est une ville qui vise a s' affirmée en tant que grande métropole dans le bassin méditerranéen et dans le monde .

Notre cas d'études est l'un des plus importants ports nationaux par sa situation stratégique au cœur de la baie d' Alger " le Port d' Alger " . aujourd'hui il vit une amer vérité , sous l'effet de plusieurs mutations la ville et le port ont évolué rapidement, et leurs relations ont changé de nature, la ville s'est éloignée des quais créant une rupture ville /port représentée par la ligne d'interface composée de l'infrastructure, industrie, et les conteneurs etc.

Notre objectif principal est de requalifier cette interface, par des projets architecturaux d'envergure structurent cet espace.

Nous tenterons une approche favorisant la mixité sociale et fonctionnelle, on inscrirons notre projet structurant que nous avons dédié pour le commerce, la culture , et les loisirs, et un lieu de rencontre ouvert au public.

I. Problématique

Au moment où de nombreuses villes portuaires s'interrogent sur la mise en place de la recomposition de leurs fronts d'eau qui de par leur position stratégique et attractive peuvent générer des revenus et de ce fait donner lieu a des visées économiques susceptibles de revitaliser ces territoires.

Alger à l' instar des autres villes a connu un croissement de double ou triple de la cité millénaire, elle a connu aussi des friches urbaines, industrielle, et portuaire.

¹ Aouissi K-B, 2013, « *Le clivage ville-port, le cas d'Alger* », Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme

Le port d' Alger jouit d' une attention particulière de la part des nouvelles stratégies urbaines pour requalifier ce pôle patrimonial et lui convient sa place dans la baie d' Alger, c' est pour cela on pose la question :

Comment requalifier la relation ville / port pour constituer une unité urbaine harmonieuse ?

Un Retail Park peut-il permettre l' attractivité et l' ouverture de la ville sur la mer ?

II. Les hypothèses

- Requalifier la ville portuaire à travers des aménagements qui contribuent à faire une unité urbaine harmonieuse entre la ville et la mer.
- Apporter une meilleure attractivité et une image valorisante le port, en créant des espaces publics de qualité.
- Revaloriser le port avec un équipement public pour améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et assurer l'articulation entre les deux entités ville-mer.

III. Les objectifs

- Moderniser la ville portuaire.
- Assurer l'articulation et la continuité ville-mer .
- Création d'espace vert, et réaménager le port pour lui donner une nouvelle image.
- La création des axes dans la ville pour ouvrir cette dernière sur la mer.
- Favoriser la mixité sociale en créant des espaces de rencontres et de loisirs.

IV. Méthodologie de travail

Pour mieux comprendre la problématique posée sur les espaces urbano-portuaires, précisément sur le port d' Alger, Notre objectif est de faire dégager les solutions et retrouver les techniques convenables, pour une requalification de cet interface.

Notre travail s'articule sur deux approches principales ; théorique et pratique. La première approche théorique, elle constitue le corpus théorique du travail, réalisé à base de recherches bibliographiques et en traitant des données théoriques afin de mieux comprendre, notre thème

de recherche, le tout accompagné d'analyses d'exemple de référence, afin de dégager les stratégies et les méthodes de requalification des espaces portuaires.

La seconde pratique ; pour la réaliser nous avons effectué de nombreux déplacements sur le port d' Alger, dans le but d'explorer et d'élaborer des diagnostics, à partir des documents fournis par les différents organismes visités au niveau de la ville d' Alger .

V. Structuration du mémoire

Notre mémoire est structuré en quatre chapitres qui se complètent l'un à l'autre, on citera :

Le chapitre introductif : dans lesquels nous allons poser notre problématique et nos objectifs.

L' approche thématique : est une lecture du thème d'étude ,on expliquera quelques notions du thème à travers des analyses d'exemples afin de mieux comprendre le thème.

L' approche contextuelle : le diagnostic après avoir établi un état des lieux on a dégagé les potentialités et les carences du site ,pour dégager un plan d'actions général ,qui répondra à notre problématique

L'approche architectural : dans laquelle on opte pour un équipement commerciale, culturel, et de loisirs qui répondra à la problématique de rupture ville –port et pour une nouvelle image du port d' Alger .

Approche Thématique

Introduction

Depuis la moitié du XX^e siècle, les rapports entre ville et mer ont changés, de profondes mutations de nature technologique, ont exercés des déséquilibres économiques et spatiaux. Et ont achevés un processus de désorganisation de système ville / port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation.

Ainsi, cet état de fait a abouti à une véritable rupture tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

C'est pourquoi aujourd'hui et depuis quelques décennies les espaces urbano-portuaires constituent des territoires à recomposer.

1. Le port notion et définitions

1.1. Le port

C'est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, il est considéré comme un nœud de communication destiné à accueillir les bateaux et l'activité portuaire de la ville².

1.2. Le port industriel

C'est un espace du littoral associant des fonctions industrielles et portuaires. Il est spécialement équipé et localisé au bord de l'eau avec à la fois, un port en eau permettant d'accueillir les bateaux de transport et une plate-forme multimodale qui permet aux marchandises d'être réparties rapidement par d'autres moyens de transport³.

1.3. L'interface urbano-portuaire

Limite entre deux systèmes « ville / port » qui permet d'assurer la relation spatiale, fonctionnelle, visuelle et l'échange entre les systèmes⁴.

1.4. La ville portuaire

La ville portuaire, est une ville dotée d'un port. Elle se constitue de trois éléments importants, le port, les activités liées à la fonction portuaire et la ville, qui apparaît comme l'arrière fond du port. « *De part sa position centrale d'interface à l'articulation du global et du*

² <http://Wikipedia.com>. consulté le 07.01.2017

³ http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/LOCAL/2010PFE_GauthierSimon.p. consulté le 07.01.2017

local , la ville portuaire est un lieu d'observation privilégié , pour analyser les connexions qui lient dorénavant les flux matériels de la marchandises et immatériels d'information , dans un procès de marchandisation »⁵.

1.5. Le clivage ville/port

La modernisation et l'intensification des ports au cours des révolutions industrielles sont les facteurs les plus importants et les plus déterminants de la séparation ville-port, qui apparaissent presque comme irréversibles aujourd'hui. Ces éléments déterminants⁶ sont :

- la création de nouvelles infrastructures,
- l'apparition de grands espaces de stockage pour conteneurs,
- les infrastructures routières et ferroviaires viennent qui se fondre aux paysages,
- et le rétrécissement du tissu industriel.

1.6. Le phénomène de délaissement

La délocalisation des activités maritimes et la libération d'espaces, que la ville pouvait se réapproprier, a été un phénomène largement subi par tous les acteurs. Le devenir de ces ensembles et des ces territoires, souvent proches du centre ville, passe par l'harmonisation de deux objectifs essentiels :

- le maintien de tous les héritages maritimes et portuaires,
- les projets de reconstructions et de réaffectations des espaces vacants, en relation directe avec une redéfinition des relations entre la ville et la mer ainsi qu'entre la ville et le port.

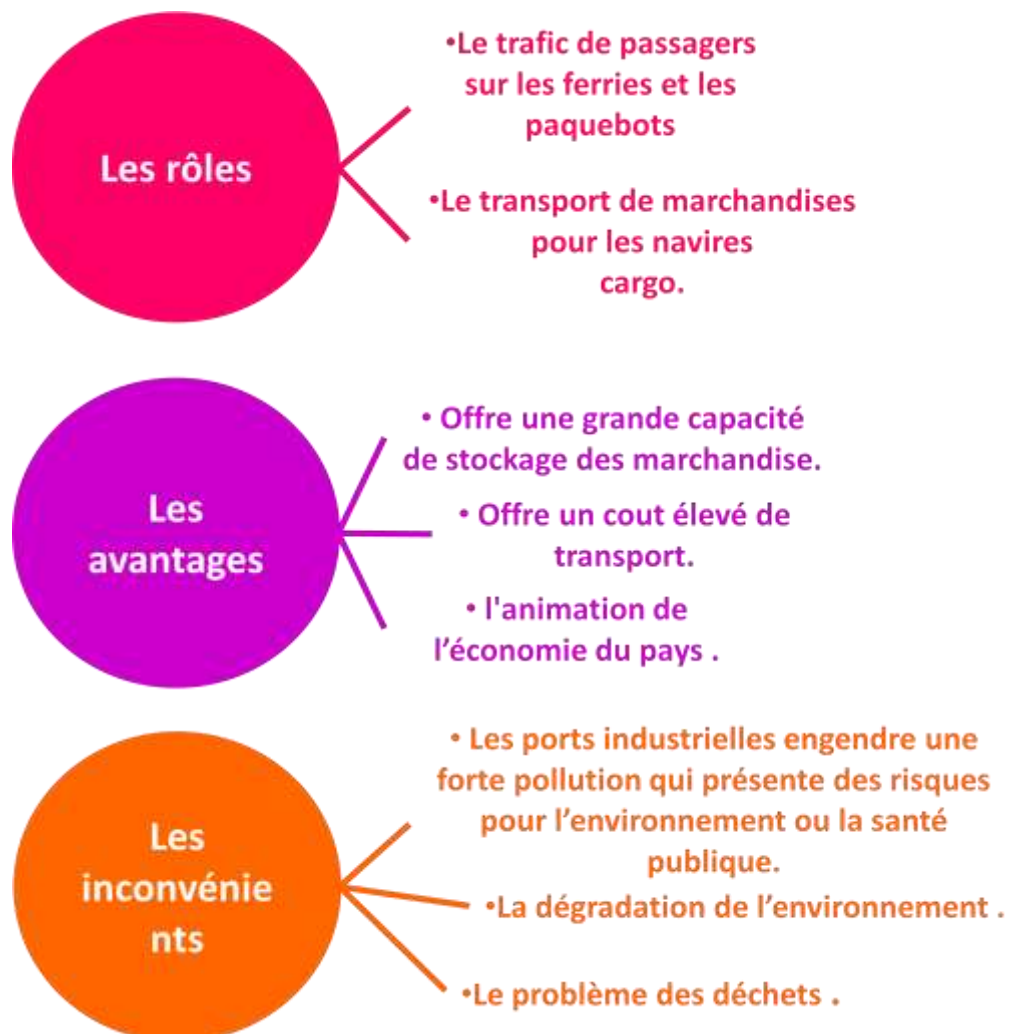
L'objectif est d'introduire de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles. C'est une opportunité énorme pour la ville qui voit en ces quartiers de futures zones urbaines centrées sur la valorisation de l'eau. Ces zones auront un rôle de vitrine de la ville, elles revaloriseront son image à l'extérieur et attireront les populations et les emplois plus qualifiés qui lui faisaient alors défaut. Cette recomposition constitue une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir, tout en répondant aux nombreux enjeux auxquelles elle est confrontée.⁷

³ Aouissi K-B, 2013, « *Le clivage ville-port, le cas d'Alger* », Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme

⁶ http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/LOCAL/2010PFE_GauthierSimon.pdf.

⁷ Op cité . memoires.scd.univ-tours. P 07

2. Les rôles, les avantages et les inconvénients des ports industriels



3. Etude de quelques exemples de reconquête des friches portuaires



Figure 1 Situation géographique des exemples analysés
source : Google Earth Image modifiée par les auteurs

3.1. Le projet de réaménagement du port de Lisbonne “ Portugal “

3.1.1. Présentation du port

Le port de Lisbonne formait une vaste zone industrialo-portuaire où l'on trouvait docks et industries lourdes. Touché comme les autres ports mondiaux par les transformations maritimes des années 1970, ce site pollué par les métaux lourds et le pétrole devint obsolète et se retrouva en voie d'abandon. Mais au début des années 1990, la ville de Lisbonne est choisie pour accueillir l'exposition universelle de 1998, la manifestation devient alors l'élément moteur de la réhabilitation de ce site de 340 hectares, commence alors une des plus grandes opérations de renouvellement urbain en Europe⁸.



Figure 2 Vue sur le port de Lisbonne
source : Google image

3.1.2. Aperçu sur l'évolution du port de Lisbonne

⁸ Op cité P 07 Aouissi K-B, Décembre 2013, « le clivage ville /port, le cas de Alger »

Durant le 15ème siècle, les découvertes portugaise ont permis à Lisbonne et à son port d'occuper une place prépondérante parmi l'ensemble des ports mondiaux. Le rôle du port et par conséquent celui de la ville s'est déminé durant le 18ème siècle, à cause de l'incapacité de la bourgeoisie locale à suivre le développement naissant de l'industrie. Durant le 19ème siècle, de grands travaux sont initiés sur le port, places aux larges entrepôts et aux quais pour accueillir les navires de la marchandise. La zone industrialo- portuaire est créée à cette période. Lisbonne était choisie en 1989, pour accueillir l'exposition universelle sous le thème « les océans : un patrimoine pour l'avenir » de 1998; sur la zone Riberinha orientale. L'exposition universelle de 1998, associée à la construction de plusieurs infrastructures de transport importantes, notamment le nouveau pont sur le Tage, pont Vasco do Gama a donné à ce projet une importance indéniable. Outre la création des nouvelles centralités urbaines et régionale, elle constitue une référence significative dans l'élaboration de l'image de la ville et indique la voie à suivre pour le réaménagement du front riverain. En 2008, la ville de Lisbonne a élaboré le plan général du front riverain et orienté les projets d'aménagement public le long des 19 km des berges du Tage, parallèlement à ce plan. Au cours des dernières années, la ville a réalisé plusieurs opérations d'aménagement ayant contribué à la transformation du front riverain de Lisbonne⁹.

3.1.3. Atouts et faiblesses du port de Lisbonne

a . Les atouts

- Un port industriel attractif.
- Le port dispose des réseaux routiers importants reliant la ville au fleuve.
- Le fleuve est relié avec « Almada » et « Samouco » grâce aux ponts Vasco do Gama alcantara « 25 de Avril ».
- Une ouverture sur le monde par des relations commerciales avec plusieurs pays de l'Europe du nord, l'Amérique.
- Un paysage naturel important et des infrastructures importantes donnent une situation stratégique au port de Lisbonne.
- Climat doux et des eaux calmes offrent de excellents attraits au front de mer.

b . Les contraintes :

- Rupture visuelle physique et fonctionnelle entre la ville et le fleuve.

⁹ Saffre A, Master d'enseignement, Histoire et géographie. 4ème T1.

- Activités industrielles polluante et nuisible.
- Le des catastrophes naturelles inondation, séisme...
- Littoral mal exploité et présence des friches portuaire.

3.1.4. Les différentes actions de projet de front riverain de Lisbonne :

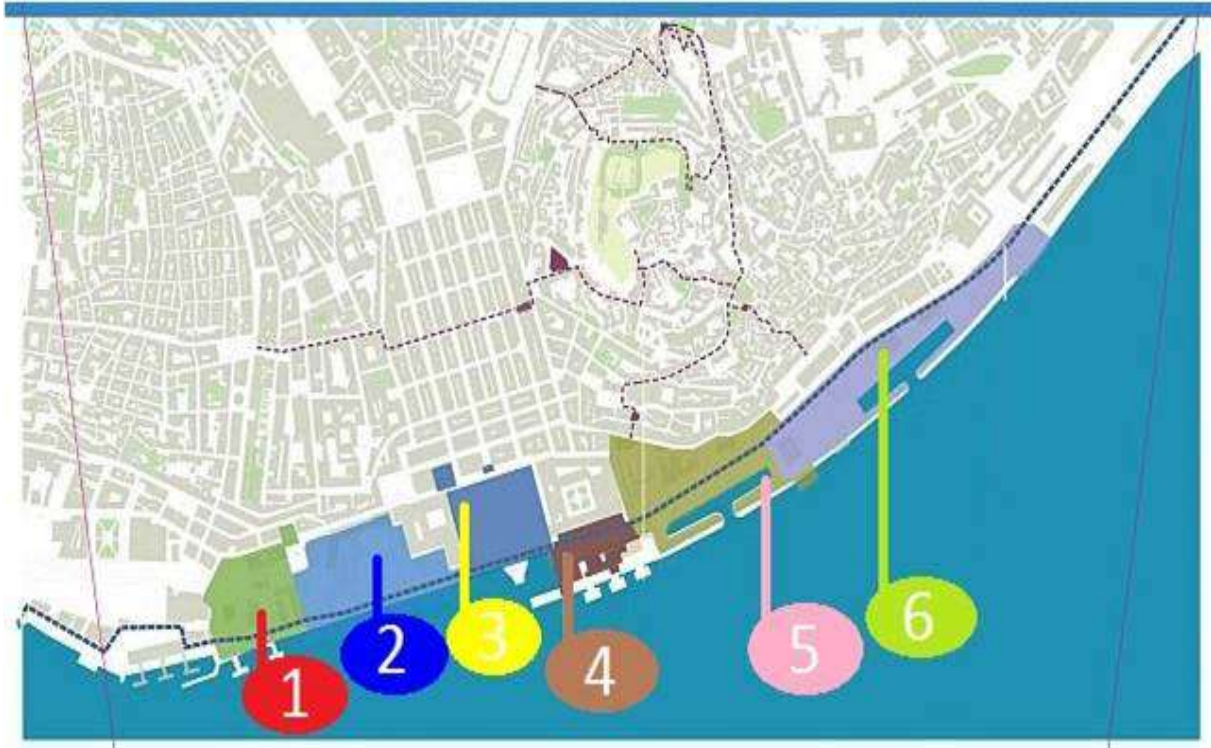


Figure 3 : les différents nœuds de projet de front riverain " Lisbonne"

Source : Google Mapp , Image modifiée par les auteurs

01 : La requalification de l'ancienne zone de pêche de Lisbonne en un nouveau pôle urbain.

02 : Réaménagement de la zone d'Alcantara en pôle regroupant des fonctions mixtes.

03 : Des aménagements paysagère (espaces vert) dans la zones de Cais do Sodré qui est une zone de circulation.

04 : Santa Apollonia une zone mal exploitée et très dévalorisée mais le futur projet de casino et la future station du métro permettant un développement important de ce lieu .

05 : Modernisation de la zone Praca do Comercio qui est un vaste site d'entreposage des conteneurs lié aux activités du port, par la projections des équipements culturels, parking à ciel ouvert, commerces, restaurant et une gare.

06 : La zone de Rebeirinho est occupée par les activités du port, Le projet de parc rebeirinho est lancé le janvier 2015 pour requalifier cette zone qui est fermée, pour relier le parc des nations à la ville.

3.1.5. Les objectifs du projet du parc rebeirinho :

- la requalification d'un secteur dédié pendant des années à des usages industriels et portuaires par :
 - Un nouveau centre touristique et de loisirs.
 - Intégration de la notion paysagère.
 - Assurer la continuité visuelle, Pour ouvrir le port sur la ville.
 - valoriser la mixité urbaine en créant des placettes et des terrasses ouvertes.
 - créer des espaces culturels et de loisir pour redonner la vie à la ville.
 - Création des espaces culturels et commerciales.
 - Création de musée d'orient.
 - Réhabilitation des docks.

3.1.6. Plan d'action du port de Lisbonne

1/ Valoriser la mixité urbaine par des espaces publics :

Certains espaces publics ont été créés dans le projet du parc rebeirinho oriente pour favoriser la mixité sociale et encourager la rencontre par la création des placettes, promenade, terrasses couvertes et réaménagement des placettes existantes.

2 / Intégration de la notion paysagère naturelle .

par la création d'un parcours vert, implantation des arbres ,

l'aménagement d'espaces verts et l'aménagement des bassins flottants.



3 / Revitaliser la zone par multiples fonctions :

Dés équipement sportif, zone d'habitation, musée, espaces de détente

4 / Assurer l'accessibilité, et la continuité visuelle : Pour ouvrir le port sur la ville quelques actions ont été visé par ce projet ; des percés visuelles, piste cyclable et voies piétonnes

Synthèse

Le port de Lisbonne a permis de rompre cette dissociation entre la ville et le port. Il a créé une grande attractivité touristique par la mixité sociale et urbaine on créant des équipements multifonctionnels et des espaces publics toute en intégrant la notion de paysage naturel et crée une continuité visuelle et redéfinir la relation entre le fleuve et la ville.

La recomposition ville-port a porté ses fruits pour Lisbonne qui est devenue un bon exemple de la métropole portuaire européenne.

3.2. Projet de réaménagement du Port de Valence

3.2.1. La Situation géographique du port

Le port de Valence est située à l'est du pays sur la côte méditerranéenne a une surface de 600 HA et une linéarité de 9600 m, c'est le second port de marchandises d'Espagne en

tonnage, avec un trafic de 65 millions de tonnes, et le premier en nombre de conteneurs en Espagne¹⁰.



Figure 4 Vu aérienne du port de Valence

Source Google image

3.2.2. Aperçu historique sur le port de valence

Depuis ses origines, la relation de Valencia avec l'eau a été liée au fleuve *Turia*, qui traversait le centre-ville. Entourée de villages, la ville fluviale s'est étendue.

Aux abords du fleuve dont l'embouchure naturelle est éloignée de 3km. En 1792, l'ingénieur *Manuel Mirallas* bâtit le premier embarcadère de pierres à la place de celui en bois au bord de la plage. Au cours des XIXe et XXe siècles, la darse intérieure a été occupée par différentes installations portuaires, entrepôts, gares maritimes, jusqu'à s'étendre sur les nouveaux quais maritimes.

Mais progressivement, toutes les activités portuaires de la darse historique ont été déplacées avec l'augmentation de la capacité des navires et l'arrivée des conteneurs qui nécessitaient des eaux plus profonde set de grands espaces de stockage. La crue du 14octobre 1957, appelée « Granada de Valencia », conduit à dévier le lit du fleuve et consacre le rapprochement de la ville avec la mer. Le plan régulateur de la ville démontre que cette

¹⁰ www.valencia.port.com , consulté le 11.01.2017

relation constitue désormais une grande ressource urbaine, économique, environnementale et culturelle¹¹.

3.2.3. Présentation du port de Valence

Il se constitue d'un port industriel et d'un port de plaisance qui le relie à la ville.

a. Le Port de plaisance

Il est réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage) en offrant des services variables d'un port à l'autre. Il est situé entre le port industriel et la ville.



Figure 5 : le port de plaisance
Source : Google image

b. Le Port industriel :

Il est réservé aux bateaux de transport de marchandises et de conteneurs, il se dresse en avant pour avoir une grande profondeur et accueillir les gros bateaux.



Figure 6 : Le port industrielle
Source : Google image

3.2.4. Atout et inconvénient du port

¹¹ <http://Wikipedia.com>, consulté le 11.01.2017

a. Atout

- Un réseau autoroutier qui relie directement Valence à la frontière franco-espagnole.
- la plate-forme du port propose un ensemble de services et prestations destinés aux bateaux de marchandises.
- L'augmentation du tourisme considérablement dans cette ville.

b. Inconvénients

- Les risques industriels.
- La pollution des hydrocarbures et des macro-déchets engendrés par les bateaux.
- La pollution atmosphérique causée par le secteur industriel fortement présent en cette région.

3.2.5. Le projet de réaménagement du port de Valence (Zone d'Activités Logistiques)

Dans la limite municipale de Valence, dans la zone péri métrique d'un grand jardin, au sud, près du Parc Naturel de la Lagune et proche du littoral, se trouve le hameau de "Pointe".

- Les terres qui l'intègrent ont été dédiées durant des siècles à l'usage agricole par sa fertilité extraordinaire, avec l'application au travail de ses voisins, qui permettait d'arriver jusqu'à quatre récoltes annuelles de produits agricoles de qualité spatiale.
- Par cela, il est resté établi au propre Plan Général d'Ordre Urbain de Valence comme sol non urbain de protection spéciale agricole.
- En contrevenant à tout cela, le Conseil municipal de Valence, le gouvernement De Valencia et le Gouvernement de l'Espagne, décident de construire dans son lieu une "Zone d'Activités Logistiques" (Z.A.L) pour le port de Valence, une enceinte fermée avec un accès restreint pour le stockage de marchandises.

3.2.6. Les objectifs du projet sont

- La promotion, au développement, à la gestion et à l'exploitation et l'extension du port.
- Développer l'activité économique.
- Permettre une liaison entre le port et la ville.

- La composition des espaces collectifs et de services.
- Développer les équipements et les services.

3.2.7. Les principes d'aménagements

a. Développement durable

Mettre en place des mesures permettant à la fois le maintien à long terme des ressources naturelles (énergie, matériaux, écosystèmes), le renforcement du lien social, ainsi que la pérennité des ressources économiques (revenus des personnes, entretien des infrastructures, etc.)

b. Intégration au site

Aménagement des espaces verts mettre en œuvre la diversité fonctionnelle et la mixité sociale Intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports, et la valorisation des ressources littorales renouvelables.

3.2.8. Concepts utilisés

a. Développement durable

- Attractivités culturelle
- Parc écologique
- Mixité sociale articulation
- Attractivités sportives et loisirs
- Protection de l'environnement
- Gestion des déchets

3.2.9. Plan d'action du port de valence



Synthèse

Grâce à ce projet de requalifications, la rupture entre la ville et la mer a été rompu. Il a créé une grande attractivité touristique par le fait d'accueillir America's Cup et le Grand Prix de Formula 1 chaque saison.

Il a reconquerrais les espaces perdus en intégrant une certaine animation comme des « restaurant, bâtiments à différents usages, des atelier » à l'intérieur du port, en faisant une grande extension pour le port dans le but de permettre la diversité des fonctions et une bonne mixité pour s'intégrer à la ville

Conclusion

D'après l'analyse de ces exemples on remarque qu'une nouvelle démarche mondiale d'opérations de réhabilitation et de réaménagement des ports industrielles entre en concurrence surtout en EUROPE.

La notion de développement durable est également prise en compte à cause des méfaits de l'industrialisation sur les zones portuaires.

Les nouveaux aménagements apportent une nouvelle vision et un nouvel espace vécu par les habitants de chaque ville portuaire qui efface la rupture ville-mer.

Approche Contextuelle

[Tapez un texte]

Introduction

A Alger et comme dans toutes les villes portuaires, le port a joué, dès le départ, un rôle déterminant dans le développement urbain. Il est l'élément moteur de son dynamisme et le «déclencheur » de sa croissance urbaine, Aujourd'hui encore, il continue à déterminer le destin de sa ville¹²

Dans cette partie nous allons faire une lecture historique sur l'espace urbano-portuaire de la ville d'Alger, en passant par les différentes époques. Après nous allons faire un diagnostic et une lecture critique des documents d'urbanisme. Nous allons passer finalement au plan d'action dans lequel s'inscrit également le projet architectural.

1-Etat des lieux, diagnostic

1.1. Présentation de la ville d'Alger

Alger, ville du nord de l'Algérie, capitale du pays, elle est établie sur la mer méditerranée , son territoire s'étend sur une superficie de 300 km² environ, A l'est se trouve Boumerdes, A l'ouest Tipaza et au sud Blida elle compte 28 communes , cette ville occupe une place privilégiée dans la moitié ouest du bassin méditerranéen, elle constitue une porte direct qui relie l'Europe du sud au cœur de l'Afrique.

Considérée comme un carrefour de transition entre l'Europe et le cœur d'Afrique, sa position stratégique sur la façade littorale de la méditerranée

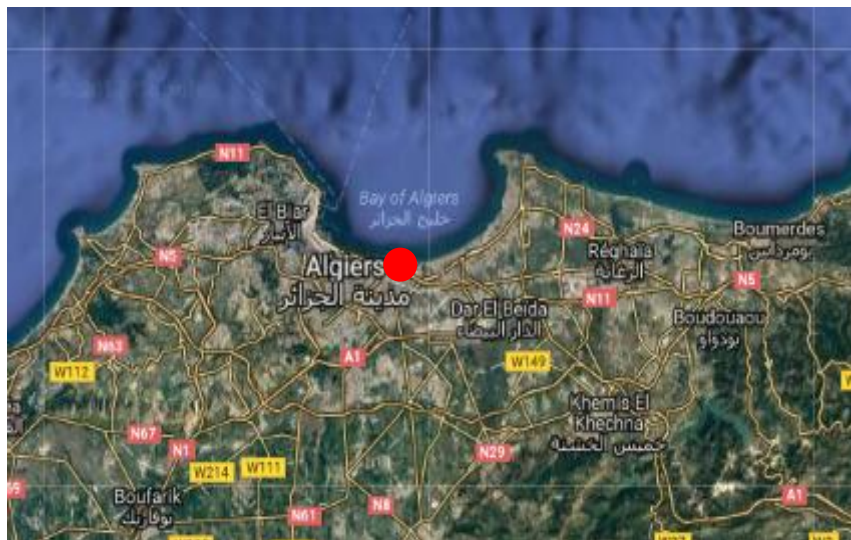


Figure 7 : La situation géographique de la ville d' Alger
source : Google earth

lui confère une image d'une Algérie contemporaine par les activités d'exception qu'elle

¹² Aouissi K-B, 2013, « Le clivage ville-port, le cas d'Alger », Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme

englobe, elle se lance dans une dynamique urbaine et spatiale, et s'inscrit dans le rang des métropoles méditerranéenne et internationale.

2. Présentation du port d'Alger :

Le port d'Alger, le premier port national, assure la transition de 15 à 18 Millions de tonnes de marchandises, soit plus que le tiers des échanges nationaux. Un port historique, stratégique et Un point incontournable dans l'économie nationale.



Figure 8 : La situation géographique du Port d' Alger

Source : Google earth

3. L'histoire de port d'Alger¹³

L'histoire du port d'Alger est étroitement liée à l'histoire de la ville même, un survol historique nous permet d'éclairer les origines de la ville et du port, ses activités et les étapes de son évolution « le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de refuge, de défense et au besoin d'attaque »

3.1. La phase précoloniale :

- L'époque phénicienne :

¹³ Mémoire master " ESPACES MARCHANDS CENTRE COMMERCIAL AU HAMMA " UMMTO 2014 - 2015

Alger est une ville crée par l'atout de son site Un site qui combinait tous les éléments nécessaires Et accomplissait tous les besoins des phéniciens Vue de créer leur comptoir.



Figure 9 : L' époque phénicienne

Source : Mémoire de Master

• L'époque romaine :

Le port est développé et devenue un port Marchant d'échanges avec les villes romaines au tour de la méditerranée.

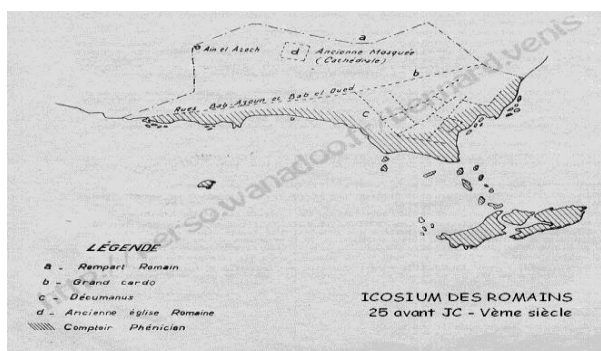


Figure 10 : L' époque Romaine

Source : Tamani J-F, Décembre 2013, « le clivage ville /port, le cas de Alger. » Mémoire de magister

• L'époque turque :

C'est en 1529 que le Dey Khair-Eddine, après avoir chassé les Espagnols du fort LE PENON qu'ils avaient construit sur les ilots et qu'ils aient depuis le siècle précédent, construisit la jetée qui port encore son nom et qui relie ces ilots à la terre Ainsi fut constituée la darse de L'Amirauté ou darse des turcs, qui dès lors était efficacement abritée du nord.

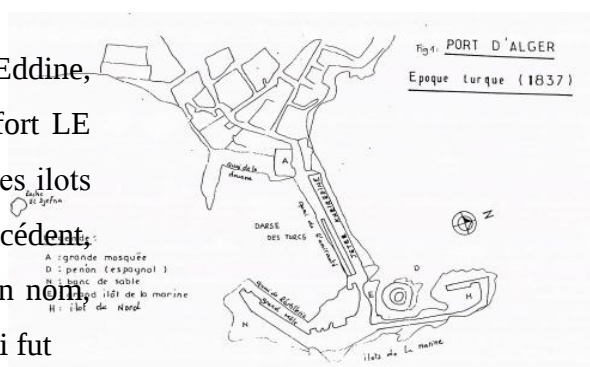


Figure 11 : L' époque turque

Source : Tamani J-F, Décembre 2013, « le clivage ville /port, le cas de Alger. » Mémoire de magister

3.2. L'époque coloniale :

En 1830, ce petit port, à peine amélioré, offrait une superficie de 3 ha, avec une passe de 130 m ouverte au sud. Dès leur arrivée, les français, sous la pression des besoins tant militaires que civils, se préoccupèrent de développer le port d'Alger et c'est ainsi que furent successivement aménagés trois nouveaux bassins.

De 1830 à 1870 :

Construction du Bassin de l'Ancien Port Ce bassin possède une nappe d'eau abritée de 75 ha. Avec des profondeurs variant de 7 à 20 mètres, sauf dans la darse de l'Amirauté, entre l'îlot de la Marine et le mole Ly vois, réservée à la Marine Nationale.

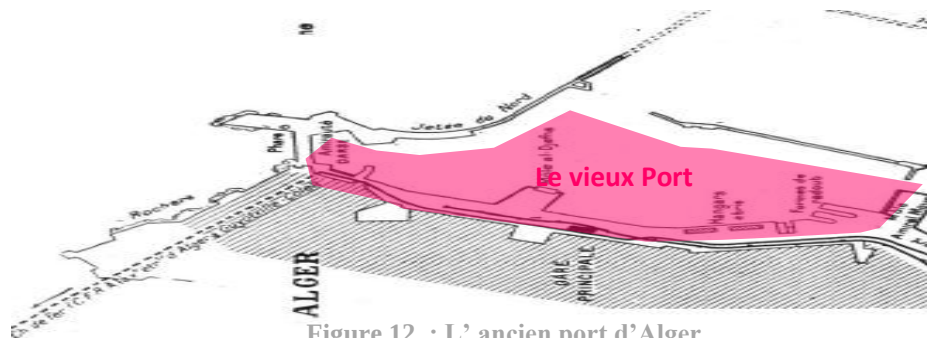


Figure 12 : L'ancien port d'Alger
Source : Carte traitée par les auteurs

De 1890 à 1914:

La construction du bassin de l'Agha, protégé par la jetée du même nom.

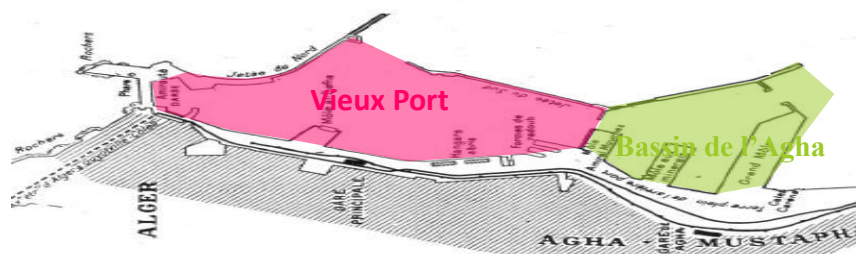


Figure 13 : La construction du bassin de l'agha
Source : carte traitée par les auteurs

De 1914 à 1939 : Le bassin du Mustapha, construit, avec 75 ha de plan d'eau et 2700m de quais de 6 m à 10 m de tirant d'eau utile.

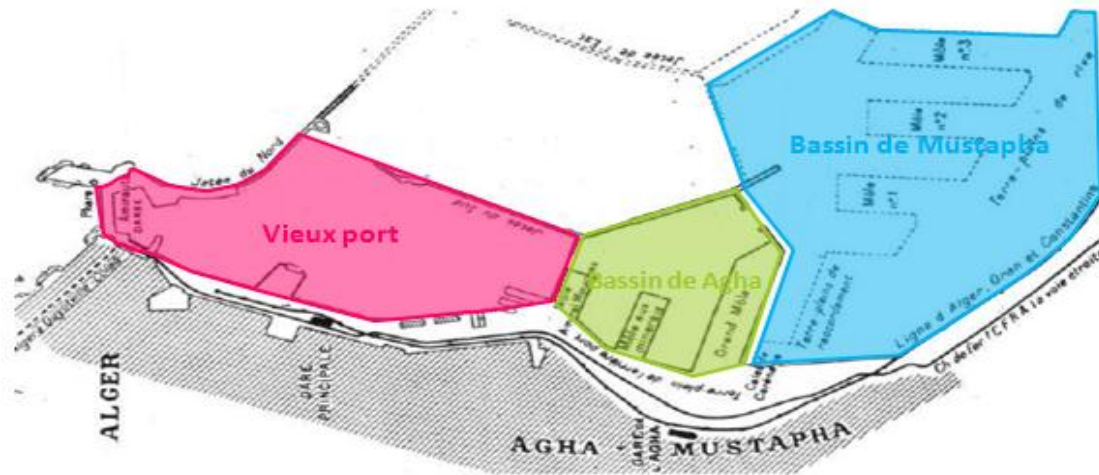


Figure 14 : La construction du bassin de Mustapha
Source : carte traitée par les auteurs

De 1950 à 1953 Construction
de la gare maritime au môle El
Djazair

De 1961 à 1963, construction du
môle Skikda

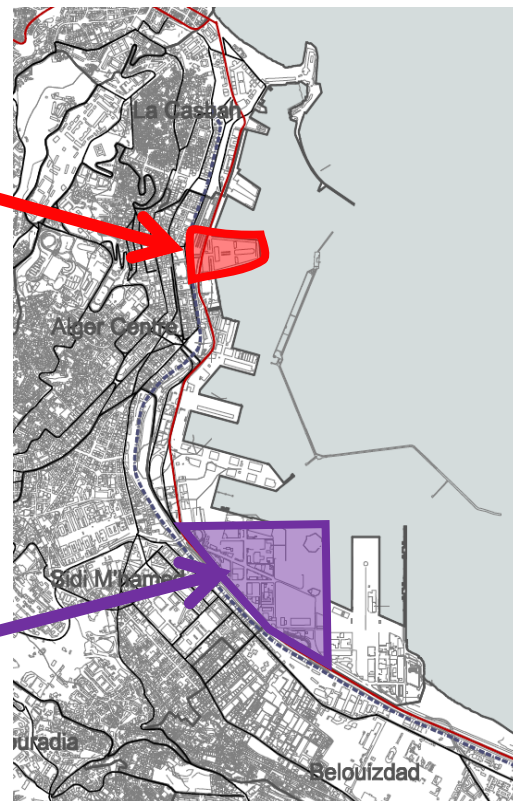


Figure 15 : Construction des moles
Source : carte traitée par auteurs

4 . Après l'indépendance

Alger devient un important centre industriel avec le premier port commercial du pays, Les travaux d'extensions du port ne se sont pas arrêté avec le départ des français.

De 1987 à 1988:

Remblayage de la darse de Calvi et réalisation d'un appontement en duc d'Albe et de six rampes .

De 1994 à 1998:

Construction du Terminal à conteneurs d'une superficie de 17,5 ha et d'une capacité de plus de 250.000 EVP. « Équivalent vingt pieds ».

Le port d'Alger, bénéficie Des travaux de renforcement de ses connexions avec le territoire national comme l'élargissement de la voie mécanique dite 'moutonnaire' et qui devient une route nationale (RN.11) dénommée actuellement 'route de l'Armée de Libération Nationale.

5. Synthèse de l'évolution de l'historique du port d'Alger

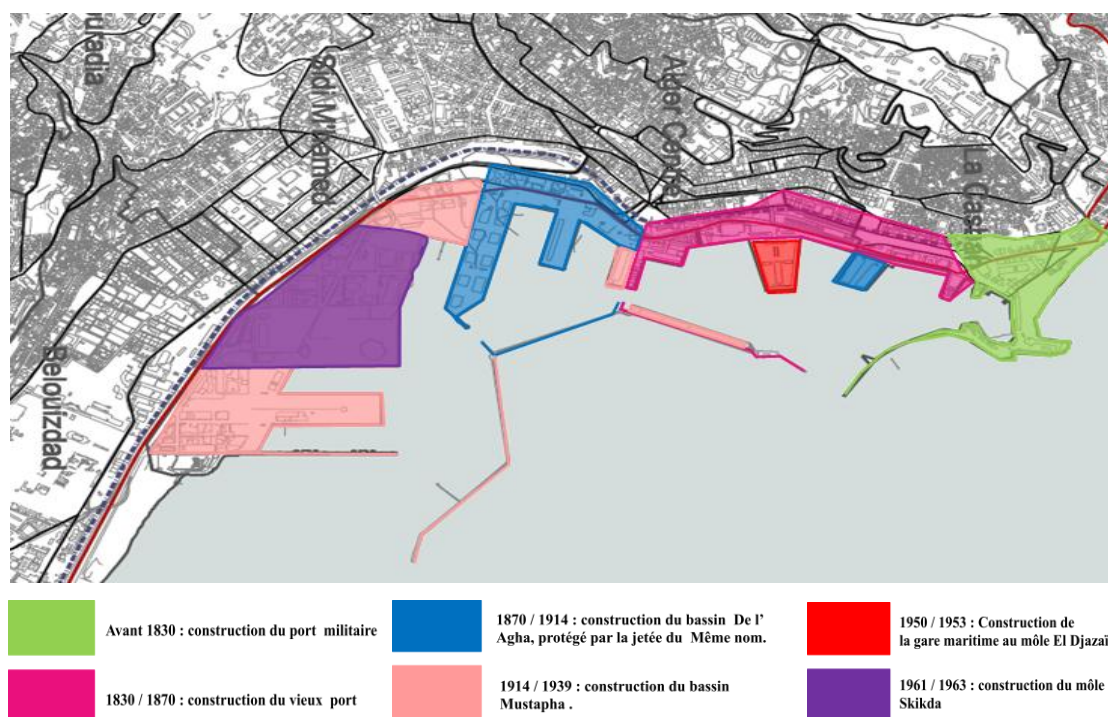


Figure 16 : L' évolution de l' historique du port d' Alger
Source : PDAU d' Alger 2016 carte traitée par les auteurs

Périmètre d'étude : 6.1. Délimitation :

Notre zone d'étude est l'espace Urbino-portuaire située entre Bâb el oued et el Hamma. Elle est délimitée au Nord par La mer méditerranéenne. à l'Est par el Hamma. à l'Ouest par Bâb el Oued, et au sud par la casbah.

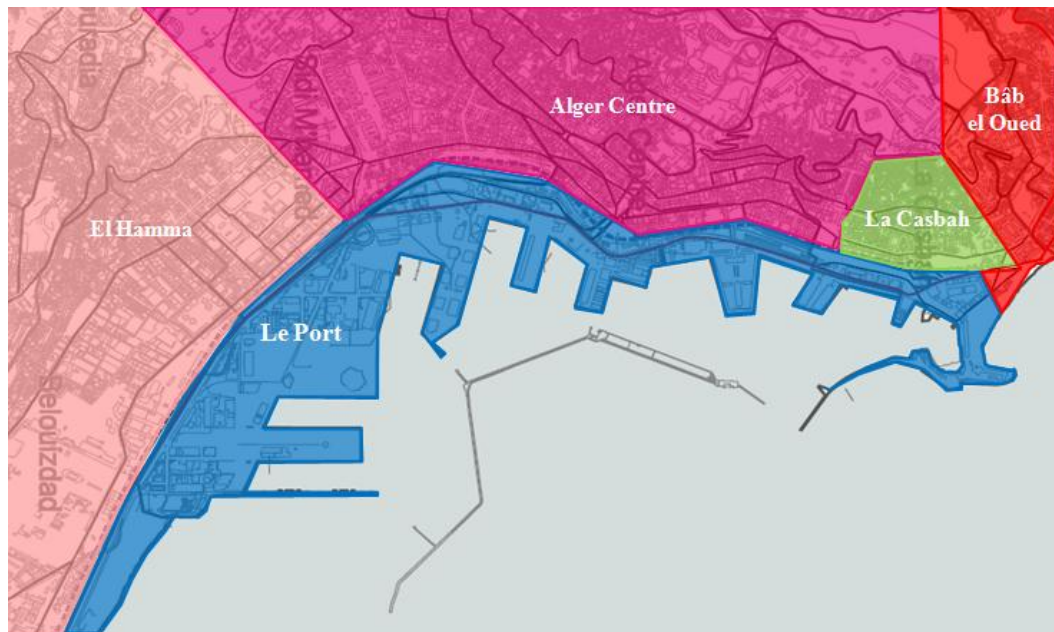


Figure 17 : Le port d'Alger.

Source : PDAU d' Alger 2016, carte traité par les auteurs

6.2. Le port d'Alger aujourd'hui :

Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie.

Le port est composé de trois bassins :

- Bassin du vieux port 75 ha.
- Bassin de l'agha 35 ha.

- Bassin de Mustapha 74 ha.

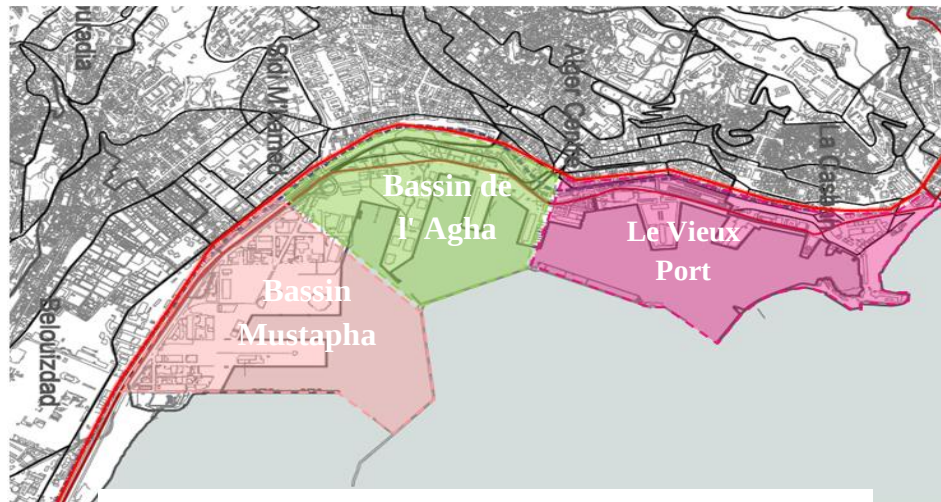


Figure 18 : Le port d'Alger aujourd'hui
Source : PDAU d' Alger 2016. Carte traitée par les auteurs

7. Le système viaire :

7.1. A l'échelle de la ville :

La ville d'Alger bénéficie d'une bonne accessibilité très variée du fait de sa situation centrale, on y accède à la ville par Blida, Boumerdes et Tipaza.

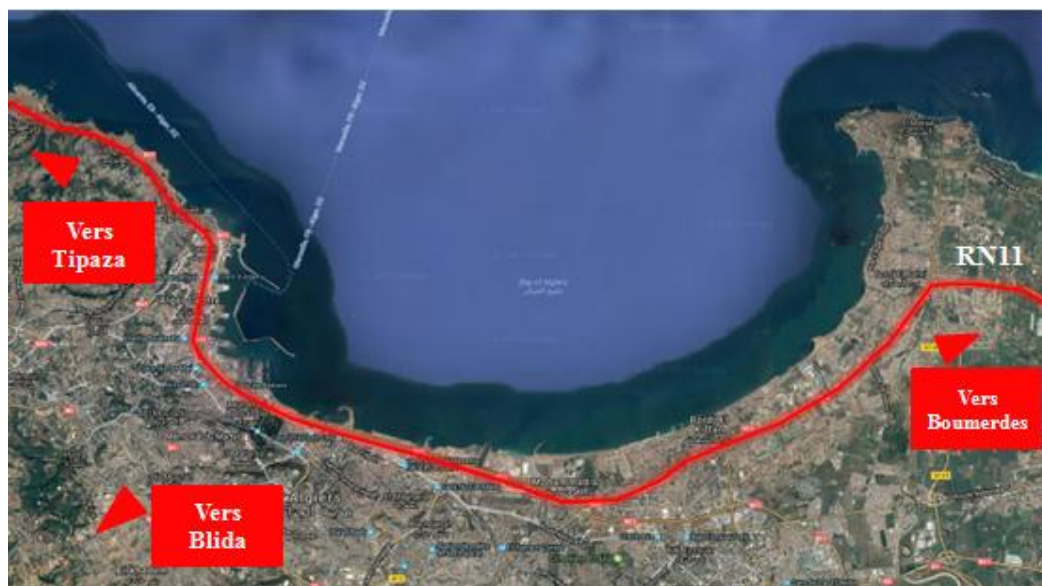


Figure 19 : Carte des réseaux routiers
Source Google earth, Carte traitée par les auteurs

7.2. A l'échelle de la zone d'intervention :



Figure 20 : Carte des réseaux routiers
Source : Google earth, Carte traitée par les auteurs

7.3. Hiérarchisation des voies:

La hiérarchisation se fait comme suit:

• Voie de première hiérarchie :

C'est la route nationale N° 11 qui assure l'accès direct à la zone portuaire.

• Voie de deuxième hiérarchie:

Ce sont le boulevard Ché Guevara, et boulevard zighoud Yousef, boulevard Didouch Mourad, boulevard Larbi ben M' hidi.

• Voie de troisième hiérarchie:

C'est l'ensemble des voies tertiaires qui assurent la circulation à l'intérieur de la ville telles que, rue Abbane Remdan, rue Mohammed Ben Bou laid, rue colonel Amirouch.

- Notre zone d'étude bénéficie d'une bonne accessibilité très variée du fait de sa situation centrale, On y accède par des voies piétonnes et des voies mécaniques.

7.4. L'accessibilité mécanique :

- Le chemin de fer, RN 11, boulevard Che Guevara et boulevard Zighoud Yousef, et par les rampes magenta, et chasse loup Lauder.



Figure 21 : Boulevard Ché Guevara
Source : Prise par les auteurs



figure 22 : la RN 11 et le chemin de fer
Source : Google earth
Carte traitée par les auteurs



Figure 23 : Boulevard Zighoud Yousef
Source : photo prise par les auteurs

- La route à double sens qui marque la rupture ville/mer.



Figure 24 : la route à double sens
Source : prise et traiter par les auteurs

- Les rampes magenta et chasse Loup Lauder.



Figure 25 : L'accessibilité par la rampe
Source : prise et traitée par les auteurs

- Le chemin de fer qui montre la rupture ville /mer .



Figure 26 : le chemin de fer
Source Google image Traitée par les auteurs

Constat :

- la présence de la RN11 constitue un élément d'accessibilité et au même temps un élément de rupture pour les deux entités ville et port.
- le chemin de fer, est un atout pour le port parce qu'il assure le transport de la marchandise, et au même temps aussi un élément de rupture.

7.5. L'accessibilité piétonne :

Passerelle et escalier urbain.



Figure 27 : La passerelle
Source : prise par les auteurs



Figure 28 : Photo de l'escalier urbain
Source : prise par les auteurs



Figure 29 : La passerelle
Source : prise par les auteurs

Constat :

- Un flux de piéton quasiment nul vue le manque d'attractivité dans la partie basse du à la fermeture du port par le mur qui est construit par des raisons de sécurité, et les voutes et la plus part des sous-sols.

7.6. Façade maritime :

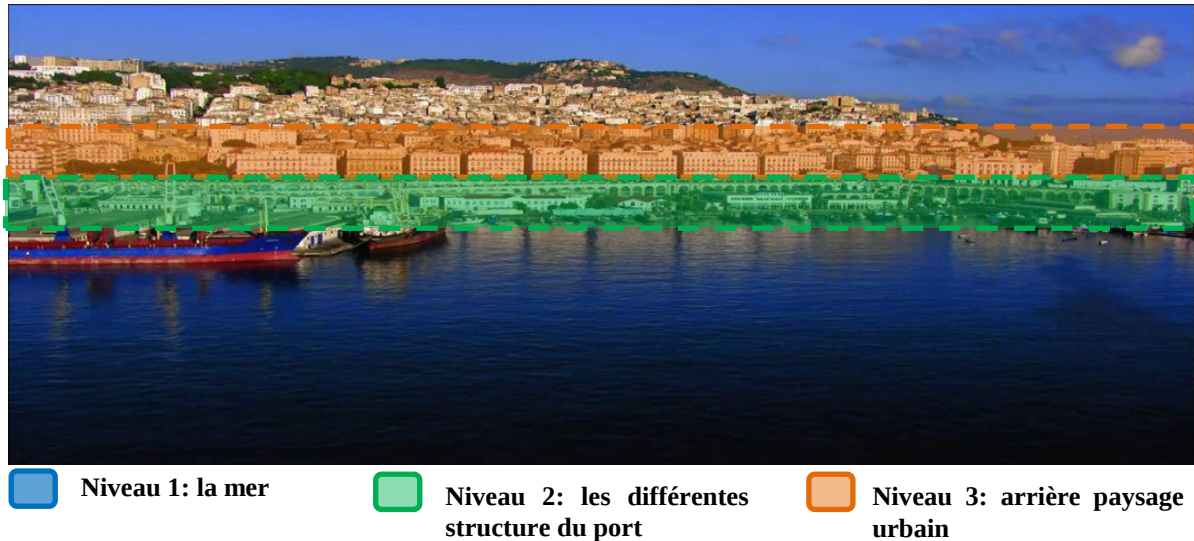


Figure 30 : La façade maritime de la ville d'Alger
 Source: www.algerie.vue.du.ciel.lbjnlkj.com
 Traitée par les auteurs

7.7. Les tissus urbains et typologie du bâti :

7.7.1. Le tissu traditionnel :

C'est le premier tissu qui forme le noyau du secteur sauvegardé, il remonte à l'époque Ottomane, il s'étend de la partie haute jusqu'à la partie basse de la Casbah.

Caractérisé par une trame organique, les parcelles se présentent sous forme irrégulière, (Résultat d'une densification horizontale et un développement de l'espace bâti).



Figure 31 : Djamaa Djedid
 Source:
www.place.algbccg.vccb.com



Figure 32 : Djamaa ketchawa
 Source: auteurs



Figure 33 : Casbah d'Alger
 Source: Google

7.7.2. Le tissu mixte :

Situé à la basse Casbah, par définition : ce sont les premières interventions du génie militaire français pour s'approprier la Casbah. Il est Composé d'un tissu organique traditionnel, mais repris par les alignements de la période coloniale.

Les ruelles sont étroites parfois irrégulières et parfois alignées et orthogonales, délimitent des parcelles organiques ponctuées par d'autres régulières.



Figure 34 : Localisation du tissu mixte
Source: Google MAP

- **Architecture :**

deux types d'architecture totalement opposées l'une traditionnelle introvertie et l'autre coloniale complètement extravertie.

Gabarit de R+2 pour les édifices traditionnels jusqu'à R+4 pour les immeubles coloniaux

Alger pendant la période coloniale française était un champ d'expérience de nouvelles Typologies Ce qui nous intéresse pendant cette période est le soulèvement du quartier sur des arcades en relation avec les sous-sols, et la projection des escaliers urbain pour assurer la relation haut-bas.



Figure 35 : Tissu mixte
Source : Google image

- **Les voûtes:**

De 1860 à 1869 : construction des Voûtes.

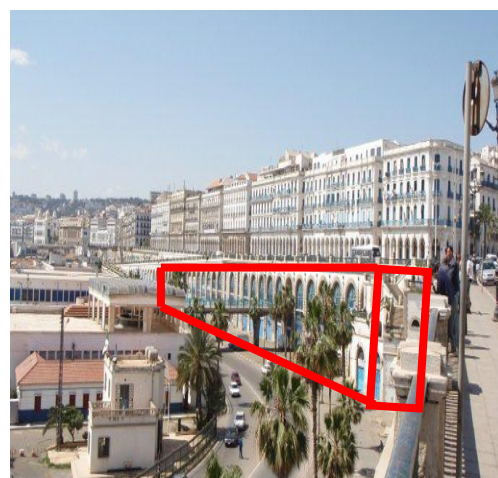


Figure 36 : Les immeubles 19ème siècle
Source: Prise par les auteurs

Elles constituent un ancien immeuble pont affecté à un caractère commercial, construit lors de la réalisation du Bd front de mer. mis à part les quelques dizaines de voûtes réhabilitées et réaménagées dans le cadre du projet du « Carrefour du millénaire », les voûtes se trouvent aujourd'hui dans un état de vétusté avancée mais sans altération de la structure porteuse, Un volume de voûtes de 245.000 M3, concédé, destiné à différentes activités de stockage et commerciales.



Figure 37 : les voûtes
Source : Prise par les auteur



Figure 38 : les voûtes
Source : Prise par les auteurs

Typologie de bâti :

Un tissu régulier, constitué de parcelles en damier et de rues larges et alignées. Les rues souvent bordées d'arcades ou de galeries sur pilotis, donnant sur des Commerces au Rez-de-chaussée. La façade urbaine du boulevard front de mer est d'une richesse architecturale d'une très grande qualité (façades monumentales) très distinctes et remarquables.

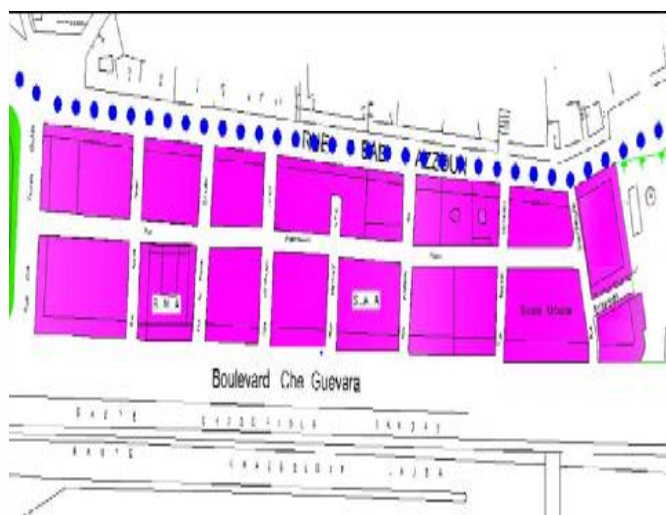


Figure 39 : Les immeubles Chassériau
(tissu 19 em siècle)
Source : carte traité par les auteurs

7.8. Tissu XXème siècle :

Suite au style néo-classique du 19^{ème}, le mouvement moderne témoigne aussi de l'expérience française :



Figure 40 : Tissu 20ème siècle

Source: Google image

Dans sa démarche de faire table rase avec l'histoire, le style moderne privilégié la standardisation (souci d'ordre quantitatif : construire le plus grand nombre de logement, et qualitatif : assurer un confort d'hygiène (ensoleillement et lumière) ce qui est représenté par le projet Soccard, Gabarits varient de R+7 à R+9.

Typologie de bâti :

- C'est un tissu de type linéaire (le passage de l'îlot à la barre).
- Absence de la notion des îlots et de parcelle.
- le passage de l'îlot à la barre, des îlots allongés délimitent la voie sans aucune division parcellaire.
- Absence de continuité urbaine.

7.8.1. El Hamma :

Style moderne caractérisé par :

- L'implantation en périphérie de l'îlot.
- Alignement.

La rentabilité maximale du sol.



Figure 41 : La barre du 1er Mai.

Source : Prise par les auteurs

- L'organisation centrale par rapport à une cours en assurant l'articulation entre le privé et public.
- Il traduit les orientations de la charte d'Athènes : le plan libre, la façade libre, les pilotis, et les ouvertures horizontales.

7.9. Le style contemporain :

Caractérisé par: la négation du tracé ancien, il supporte des équipements de grande envergure qui ont été orientés par le gouvernement dans le cadre du « plan d'action sur Alger » après l'indépendance tel que :

- le complexe administratif d'El Hamma (bibliothèque nationale, hôtel Sofitel centre commerciale et parking).



Figure 42 : Hôtel Sofitel
Source : Google image



Figure 43 : la bibliothèque nationale
Source: Google. Image

7.10. la carte des différents tissu existants dans notre aire d' étude

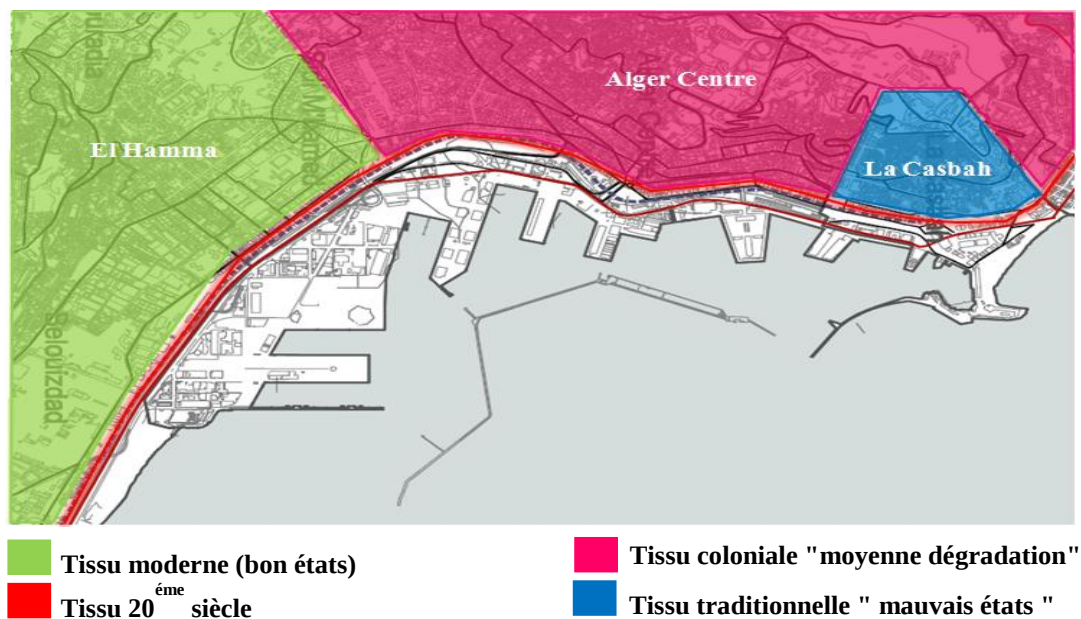


Figure 44 : Les tissus existants
Source : PDAU d' Alger 2016, carte traitée par les auteurs

Constat:

Malgré le potentiel architectural, historique, et culturel que possède notre aire d'étude, il représente une rupture dans la structure globale engendrée par l'absence d'homogénéité et de continuité entre ses différents tissus.

8. Les places:

8.1. La place de martyrs :

Elle se situe au centre de la basse casbah, à l'intersection des deux axes structurant rues Bâb el oued, Bâb Azzoune et la rue de la marine ainsi que le boulevard Che-Guevara et avenue 1er novembre et boulevard Amilcar Cabrel. considérée comme élément à haut degré de permanence.

Elle a une valeur historique très importante à travers toutes les périodes de création et la transformation de la ville d'Alger (forum, place de marché, place de gouvernement, place des martyrs).



Figure 45 : Place des martyres
Source : Google earth



Figure 46 : Place des martyres
Source : Google images

Constat :

- Elle constitue le point de convergence des différents fragments de la ville.
- Elle assure l'articulation entre la haute casbah et le quartier de la marine.
- Elle a toujours constitué un lieu de communication sociale.

8.2. La Place Mohammed Touri (Le Port Saïd):

- C'est la place ou se trouve l'ancien emplacement de porte Bâb azzoune.
- Elle se trouve dans le même axe de la place des martyrs, séparée par l'ensemble de bâtis de 19ème siècle, devenue le square BRESSON à l'époque coloniale.
- Elle participe dans la valorisation de T.N.A.

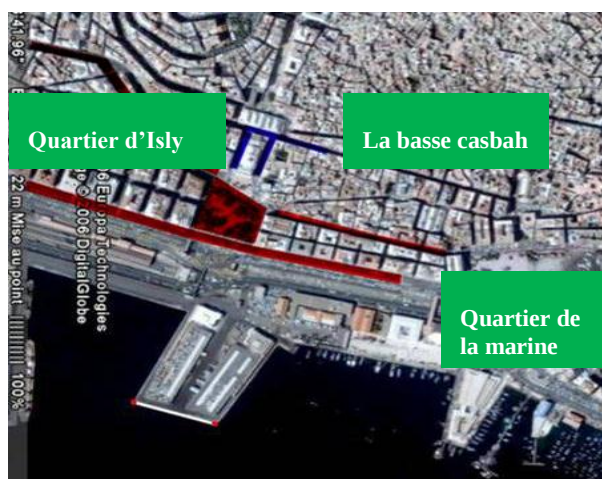


Figure 47 : Square port Saïd
Source : Google earth



Figure 48 : Square port Saïd
Source : Google images

Constat :

- Cette place est considérée comme un lieu de rencontre de plusieurs rues importantes.
- Elle a connu un réaménagement avec mobilité urbaine et une végétation abondante en 2007.

8.3. La place Émir Abdelkader :

L'importance des villes se mesure au nombre des places réparties dans le tracé générale Elle présente un caractère commercial et administratif.



Figure 49 : Place l'Émir Abdelkader
Source: Prise par les auteurs

8.4. La place de la grande poste :

C'est un espace public fluide et dynamique, divisé par le boulevard KHEMISTI MOHAMED en deux espaces latéraux.



Figure 50 : Place de la grande poste
Source: Google image

Constat:

Le prolongement de la rue commerciale Larbi Ben M'Hidi est ponctué par deux places urbaines, la place de la grande poste et l'émir Abdelkader, qui est dégagement du centre de la rue et point d'intersection des voies secondaires

9. Activités portuaire :

Alger est le principal port commercial, Le port d'Alger est un port « complet » puisqu'il traite les différents types de Produits : produits agricoles, céréales, denrées alimentaires, produits pétroliers, ciment, produits métallurgiques, engrais, produits chimiques et autres, son activité est basée principalement sur l'importation.

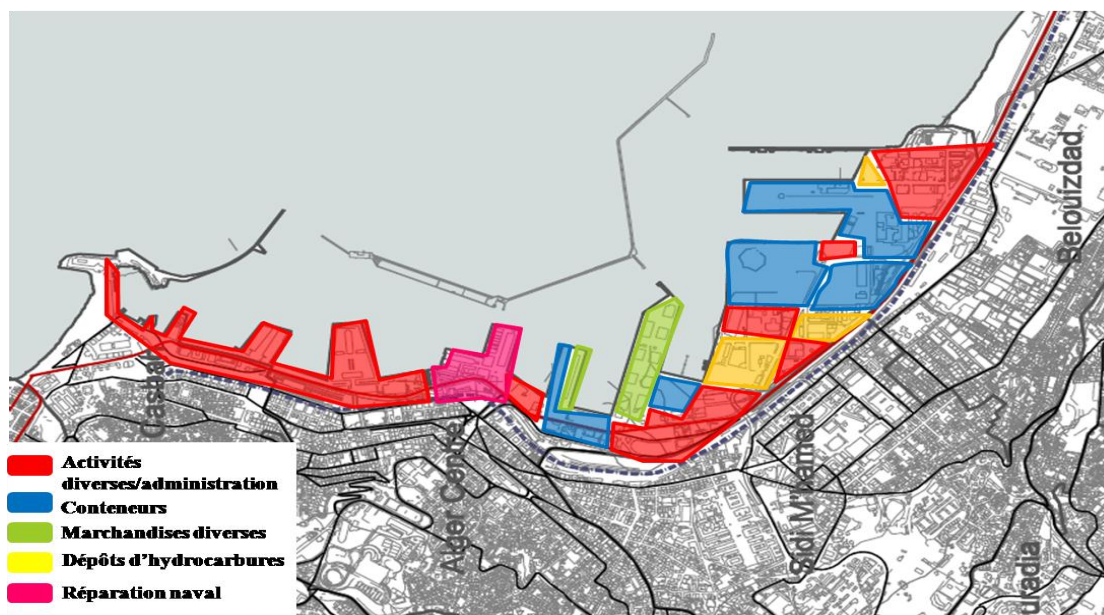


Figure 51 : Carte des Activités Portuaire

Source : PDAU d' Alger 2016, carte traitée par les auteurs

9.1. Les espaces en friche :

Il existe plusieurs types de friches, Les friches militaires, industrielles, ferroviaires, administratives et d'équipements publics, d'habitat, commerciales et tertiaires et on finit Par **les friches portuaires** celle qui nous intéresse le plus pour notre cas d'études.

9.1.1. Les friches portuaires :

Espace laissé à l'abondant, temporairement ou définitivement à la suite de l'arrêt de l'activité, sous utilisé ou activité à délocaliser .

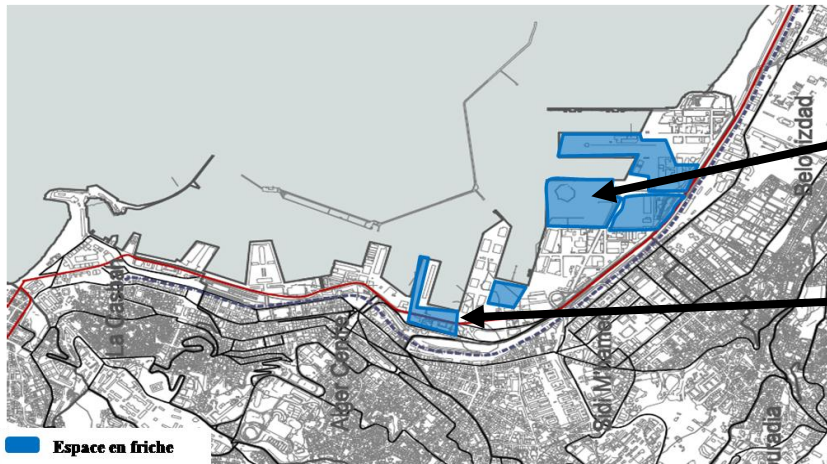


Figure 52 : carte des friches portuaire
Source : PDAU d' Alger 2016, carte traitée par les auteurs

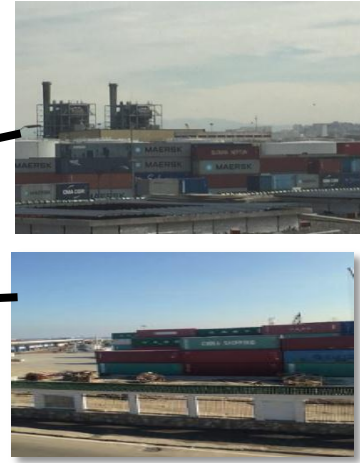


Figure 53, 54 : photos des conteneurs , prise par les auteurs

Constat :

- Une grande partie des espaces portuaire est occupée par les conteneurs " des espace laissés à l' abondant " .
- Des activités diverses liées principalement à l'administration, ainsi que les espaces de dépôt d'hydrocarbure.
- Le reste des espaces sont occupée par les marchandises diverses et la réparation navale, la majorité des activités portuaire sont concentré dans le bassin Mustapha.

10. Les éléments de rupture:

Alger vît une rupture entre la ville et le port depuis sa colonisation, un clivage qui se manifeste par de sérieux problèmes et qui dégrade le confort de la ville par la présence de risques majeurs potentiels.

Son port est devenu un outil purement technique et inadaptable au sein du tissu urbain. Ce que nous pouvons dire c'est que Alger est une ville portuaire en crise par son clivage et qui ne se rend pas compte que c'est la source principale d'un tas de problèmes. Alger et à force d'être ignorée par son port, elle s'est déracinée de ses origines, et fait oublier aux habitants et urbanistes sa vraie nature et son véritable sens d' **une ville portuaire.**

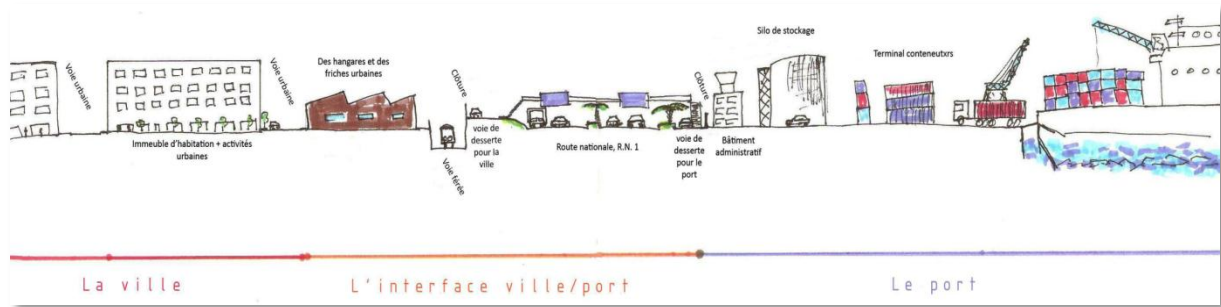


Figure 55 : Coupe schématique sur la ville et le port

Source: Aouissi K-B, Décembre 2013, « le clivage ville /port, le cas de Alger. »
Mémoire de magister.

le clivage ville/port se manifeste sous de multiples formes, qui dégradent la qualité de vie de la ville, et qui nuisent aux performances économiques du port.

Dans notre cas d' étude les arcades de Chassériau qui ont formé la première forme de rupture spatiale planifiée par les français qui ont voulu les utiliser comme socle pour la ville et espace de stockage pour le port.

La clôture, qui est construite pour des raison de sécurité.

Le port d'Alger comprend le premier terminal à conteneur du pays. Le transport des marchandises se fait par des camions de type porte-conteneur ou semi-remorque, Cela signifie un apport de plus en plus important pour les camions de transit au port d'Alger ce qui va créer des problèmes de circulation routier, une source d'inconfort et de stress, Embouteillage 'monstre' du côté du port d'Alger " la RN11 et le chemin de fer qui marque la rupture " .

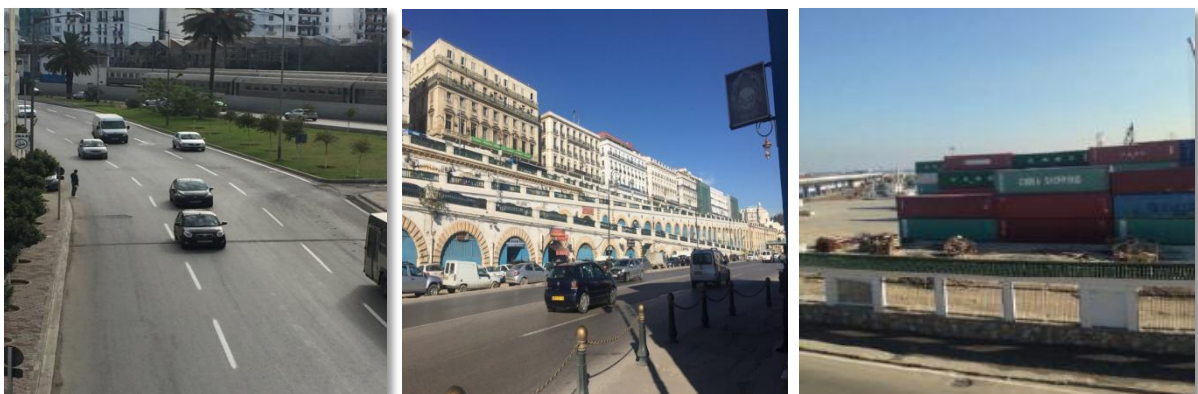


Figure 56, 57, 58 : les éléments de rupture Ville /mer
Source : Photos prises par les auteurs

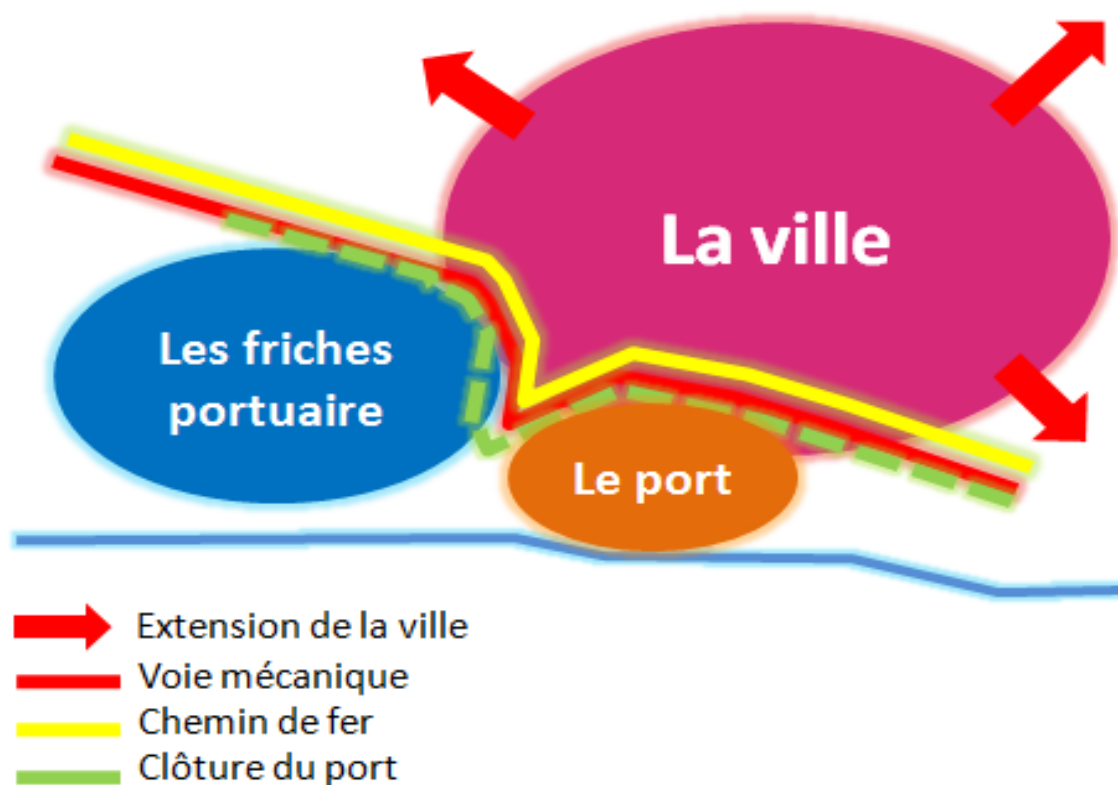
Synthèse de la rupture :

Figure 59 : Schéma des éléments de rupture entre la ville et la mer
Source : Schématisée par les auteurs

Constat:

La RN 11 C'est l'élément qui facilite la circulation de transport des marchandises du port mais au même temps marque la rupture entre la ville et la mer

11. Lecture critique des instruments d'urbanisme:**11.1. Introduction:**

Alger est une ville en pleine mutation, depuis l'indépendance plusieurs plans d'urbanisme lui ont été proposés, certains se basant sur la conception du zoning pour éliminer les effets négatifs d'une croissance accélérée et pour rentabiliser et rationaliser l'exploitation des sols urbains. Cette vision de l'urbanisation a toujours considéré le port comme unité détachée de la ville.

11.2. Le PDAU (Plan Directeur d'aménagement et d'urbanisme):

A appuyé le projet de l'aménagement de la baie d'Alger en essayant d'assurer une relation de la ville avec le port et la mer. Le PDAU 2011, est un instrument d'aide au développement, il s'appuie sur une brève lecture du territoire, afin de présenter des orientations d'aménagement du territoire, tout en adaptant une vision stratégique traduite par une série de projets emblématiques de réhabilitation et de régénération urbaine.

11.3. Le plan stratégique d'Alger:

C'est un projet qui s'étale en 20 ans (2009-2029), qui comprend entre autre le plan d'aménagement de la baie d'Alger et qui vise à transformer la capitale en une « perle de la méditerranée »



Figures 60, 61, 62 : photos de propositions (Plan stratégique d'Alger)

Source : <http://alger-roi.fr/Alger/documents->

- Ce plan est réparti en quatre étapes de cinq ans pour chacune :

11.3.1. 1er phase 2009-2014:

Axée sur la reconquête de front de mer de la capitale avec des opérations portant sur :

- La réhabilitation du centre historique d'Alger (la Casbah).
- Restauration des équilibres écologiques.
- Mise en œuvre d'un plan d'éclairage moderne.
- L'amélioration des mobilités et l'aménagement paysager de l'autoroute.

11.3.2. 2ème phase (2015-2019) :

Des actions prévues pour permettre à la capitale d'abriter de grands événements de portée internationale notamment :

- Réalisation d'un nouveau port en eaux profondes.
- Poursuite de l'aménagement de la baie
- Récupération du foncier détenu par le secteur industriel et leur conversion en d'autres vocations urbaines.

11.3.3. 3ème phase : (2020-2024) :

La poursuite de l'aménagement de la baie d'Alger qui constitue le principal axe de développement.

11.3.4. 4ème phase : (2025-2029) :

Faire de la capitale "une ville monde" avec, entre autres ,l'achèvement des travaux d'aménagement de la baie et l'extension de la ville vers l'est.

Un programme adapté à la promenade du port, qui emprunte le quai de la pêche, et le programme des terrasses du port est dédié aux activités de loisirs, commerce et espaces de restaurations.



Figures 63, 64, 65 : Les terrasses du port d'Alger
Source: vies des villes les projets qui transforment Alger

11.3.5. Les objectifs:

- Réhabilitation de la relation historique de la ville avec la mer.
- Développement d'un cadre d'opérations de requalification urbaine et d'interventions de référence.
- Rénovation des bâtiments et modernisation des infrastructures, Sauvegarde du patrimoine construit existant.
- Valorisation des espaces urbains structurants du centre-ville.
- Revitalisation social, économique et urbaine.
- Développement de la vocation culturelle et touristique de la Grand Alger.

11.4. PPSMVSS : Plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la Casbah d'Alger:

S'applique à la partie du territoire des communes de la Casbah, du centre d'Alger et Bâb El Oued, relative à la protection du patrimoine culturel portant création et délimitation secteur sauvegardé



Figure 67 : limites du secteur de sauvegarde
Source: Plan de sauvegarde de la casbah

11.5. Critique du plan stratégique:

Cette proposition ne contribue en aucun cas à la sauvegarde et a la protection des vestiges patrimoniaux du port l'état des lieux actuel nous affirme que cette proposition ne prête aucune attention à la préservation de l'identité de la ville.

12. Diagnostic :

Forces

Un patrimoine historique et architectural très riche(le vieux port).
Situation importante par apport a la baie d'Alger.
La présence d'un réseau routier desserve la zone d'intervention.
L'espace portuaire est espace en mouvement grâce aux activités portuaires.

Faiblesses

La rupture ville/port et l'absence de la mixité.
non accessibilité du port au public.
L'Absence d'homogénéité et de continuité entre les différents tissus.
Un bâti vétuste et des voies dégradées .
Manque d'espace publics et de loisirs.

Opportunités

Une position stratégique du port par rapport au pays et au monde.
Une richesse naturelle mal exploitée(la mer).
Le port d'Alger participe au développement économique du pays.
La possibilité de récupérer les friches.

Menaces

Les risques provoqués par la présence des installations pétrolières et des dépôts d'hydrocarbures.
Des nuisances sonores provoquées par les différentes activités portuaires .
L'espaces urbano_portuaire est mal structuré .
La présence des friches portuaires (espaces perdus) .

Synthèse de Diagnostic :

	<u>Forces</u>	<u>Faiblesses</u>
<u>Opportunités</u>	Valoriser la situation stratégique et la richesse naturelle et patrimoniale. -aménagement et réorganisation de la zone portuaire.	Exploiter la richesse naturelle du port et le rendre plus attractif au public.
<u>Menaces</u>	assurer l' articulation entre la ville et le port par la projection des équipements et des espaces de rencontre.	Réaménager et aménager les espaces en friches par des parcs et des placette qui assurer la mixité sociale.

13. Plan d' Action :

13.1. Schéma de principe :

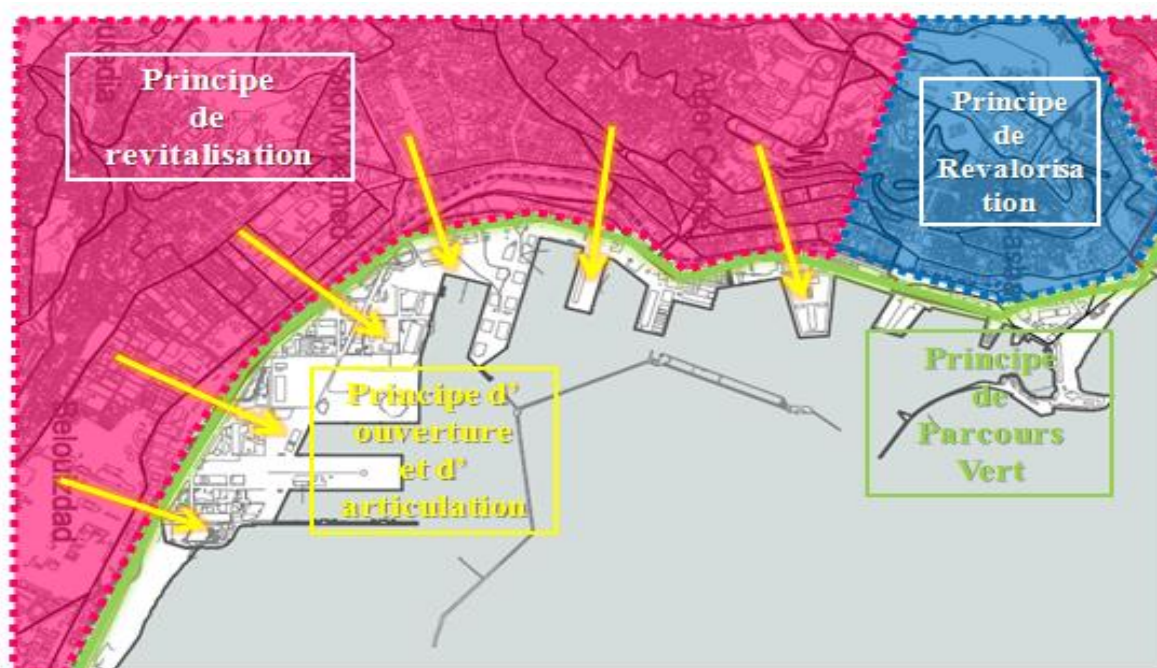


Figure 68 : Schéma de principe
Source : PDAU d' Alger 2016, Carte traitée par les auteurs

13.2. plan d' action :

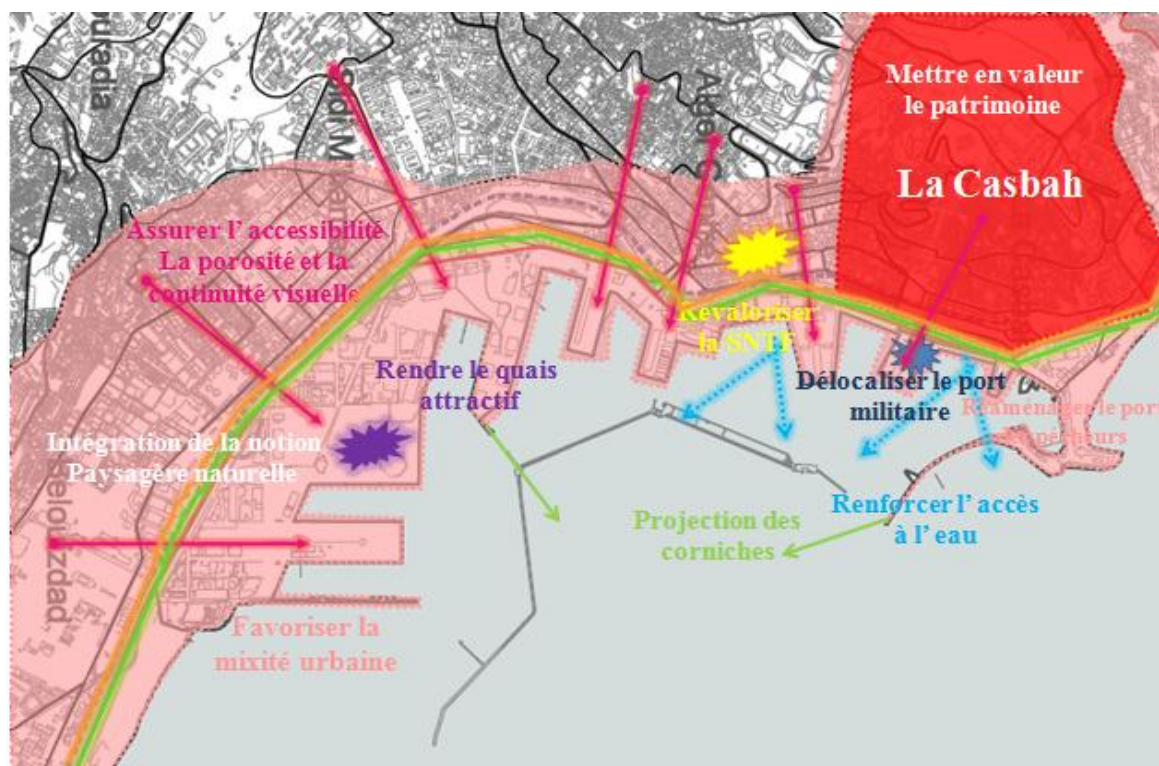


Figure 69 : Plan d' Actions
Source : PDAU d' Alger 2016, carte traitée par les auteurs

1. Favoriser la mixité urbaine :

- Pour rendre la vie au port, on à proposer un Park d' attractivités commerciales " Retail Park " .
- Intégration d'espaces publics et vert.
- Restructuration des station de train, on créant aussi à partir de ces station des passerelle pour faciliter l' accès au port.
- Animer l' ancienne friche portuaire par l' attribution de nouvelles activités qui seront à l' écoute des Habitants du quartier « une esplanade , réhabilitation du restaurant le Dauphin, ... »
- Création des placettes et d' espaces verts
- Intégrer Des équipement publics, des restaurant, centre commerciale, un centre aquatique....
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.
- Redynamisation de l' économie local par L'ouverture des voutes et les rendre active par la projection du commerce, artisanat,....
- Renforcer les infrastructures de transport pour une meilleur lisibilité de la ville « projection d' une ligne de tram et le BHNS »
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité.
- Améliorer le paysage de la ville on réaménageant la place de la grande poste , jardin Sofia, et square port Saïd.
- Création d'une promenade on prolongeant les axes du port des pêcheurs , et port de l' Agha
- Délocalisation du port militaire on créant un port de plaisance .

2. Assurer l' accessibilité La porosité et la continuité visuelle :

- Des percés visuelles, piste cyclable et voies piétonnes...
- Élargissement des voiries

3. Valoriser la façade maritime :

- Réaménagement du boulevard Zighoud Yousef et Che Guevara par la création des parcours verts et l'implantation des arbres .
- Création des promenades piétonnes et cyclable .

- Aménagement d'une ceinture verte tout au long du port.

4. Valoriser le patrimoine architecturale : « la mémoire des lieux »

- Réhabilitation du restaurant le Dauphin.
- Réhabilitation de la casbah « revaloriser les équipements existants tel mosquée kitchaoua , mosquée Ali Bitchin, réaménagement des ruelles.
- revalorisation de la grande mosquée et djamaa Jdid.
- Revaloriser les bâtiments coloniaux existants.

Conclusion

Afin de répondre a la problématique posée sur la rupture ville / port, Cette relation qui exige aujourd'hui une nouvelle recomposition urbaine avec une vision holistique et un réaménagement bien réfléchi.

après l'analyse du périmètre on doit projeter un projet qui répondra au besoin des habitants et créera une articulation entre le port et la ville, c'est pour cela notre choix c' est porté sur un Retail Park, un équipement commerciale, culturels, et de loisir aux habitants et visiteurs, qui valorise l' image du port et de la ville .

Approche Architecturale

Introduction

Concevoir un projet d'architecture ne signifie pas une simple production de plans ,il s'agit d'une étude bien plus complexe mettant en évidence le site ,le thème et la sensibilité du concepteur ;la bonne maîtrise de ses éléments mène à rechercher l'harmonie ,l'innovation et la rationalité dans un projet réaliste et concret .

Dans notre thématique on va essayer d'élaborer un socle de données, afin de déterminer le principe de l'évolution, et les besoins du thème, ainsi que les activités principales qui s'y déroulent et les types d'espaces qui s'y adaptent.

Pour arriver à notre objectif qui est un projet qui va articuler entre les deux entités ville/mer , on va analyser des exemples de référence pour tirer des concepts de bases qui vont nous aider à atteindre une harmonie entre le thème, le programme, et la forme.

1. Choix de thème

Le site d'intervention est en relation directe avec la mer. Afin de renforcer la relation ville/mer et permettre au public de participer à la découverte et à la préservation du monde marin et du savoir faire local tout en lui offrant un espace de loisir, et de repos, . Notre choix s'est porté sur le Retail Park qui va redynamiser, revitaliser, et réanimer notre zone portuaire et la rend plus attractive.

2. Définition de notre thème " Retail Park "

2.1. Retail

Terme anglais, désignant l' activité de commerce de détail.

2.2. Retail Park

Expression anglo-saxonne utilisée pour désigner un Centre commercial à ciel ouvert doté d'un parking commun à l' ensemble des points de vente. Un Retail Park est généralement conçu et développé comme une petite ville commerciale devant s' intégrer au mieux dans l' environnement, pour une surface entre 3000 m² à 10 000¹⁴

¹⁴ CNCC : Conseil Nationale des Centres Commerciaux

2.3. Définition du commerce

Activité qui consiste en l'achat, la vente, l'échange de marchandise, de denrée de valeurs, et la vente de service. Activité économique d'achat et de vente de biens ou de services. Il recouvre plusieurs activités; collecte et ramassage des produits, conditionnement et expédition ¹⁵

2.4. Le centre commercial

Un centre commercial ou centre d'achat, Groupement de plusieurs magasins de détail implantés en un même lieu et constituant une unité économique au regard de leur conception générale ou en raison des conditions communes d'exploitation¹⁶

2.5. Définition de la culture

« La culture est un ensemble de connaissances acquises, instruction, savoir, ensemble de structures sociales et religieux, des manifestations intellectuelles ou artistiques qui caractérisent une société ».

« La culture est la production spirituelle (principes, idée et idéologie) et matérielle (science et art) d'une société dans un temps déterminé »¹⁷.

2.6. L'équipement culturel

« Est une institution ,généralement à but non lucratif qui met en relation des œuvres de créateurs et des publics, afin de favoriser la conservation du patrimoine, la création et la formation artistique, et plus généralement, la diffusion des œuvres de l'art et de l'esprit, dans un bâtiment ou un ensemble de bâtiments spécialement adapté à ces missions »¹⁸.

2.7. Le centre culturel

Le centre culturel est une institution et un lieu qui propose notamment une programmation de spectacles, des expositions, des conférences, mais aussi de l'animation socioculturelle à destination de la population locale¹⁹.

2.8. Centre de loisir culturel

C'est un équipement qui prend en charge des activités culturelles, art, musique, spectacles, lieu publics spécifiques aux pratiques sociales et aux habitudes idéologiques et artistiques d'une région ou d'une civilisation²⁰.

¹⁵<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/commerce/17486>

¹⁶<http://www.lettredesreseaux.com/P-130-678-P1-centre-commercial.html>.

¹⁷UNESCO –Paris 1974.

¹⁸Concevoir un équipement culturel –p- 37.

¹⁹<http://dictionnaire.sensagent.com/centre+culture/fr-fr/>.

²⁰<http://wikipedia.com>

3. Le site d'intervention :

3.1. Choix de site d'intervention :

Notre site d'intervention a une situation stratégique très importante dans le port. Il se situe dans la partie centrale du port « le bassin de MUSTAPHA ».

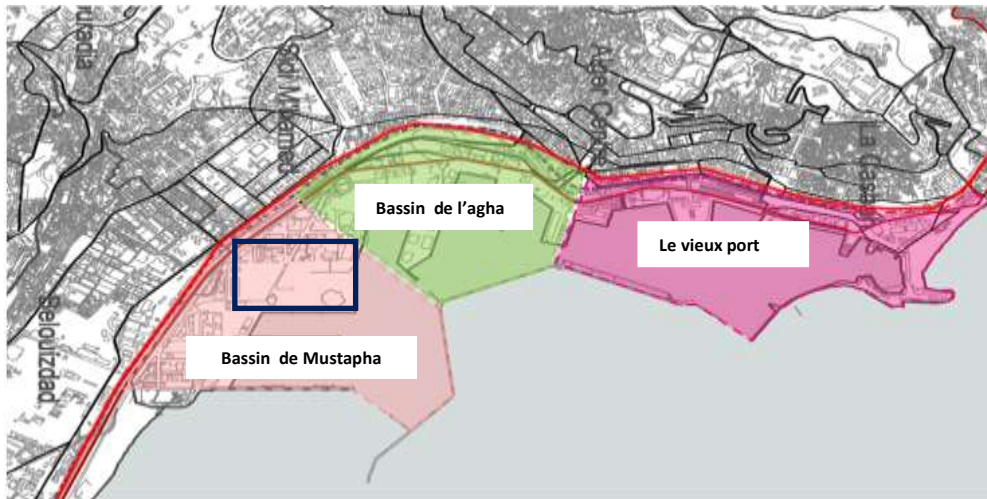


Figure 70 : l'assiette d'intervention
Source : carte traitée par les auteurs

Notre choix a été effectué suite à de multiples raisons :

- sa situation dans la baie d'Alger ce qui nous a donné l'avantage de réaménager et embellir l'image de la ville et de la façade maritime.
- les 2 façades donnant sur la mer.

3.2. Présentation de l'assiette d'intervention :

3.2.1. Situation :

Notre site d'intervention se situe dans la partie centrale du bassin de MUSTAPHA, elle est d'une superficie de 6H.

3.2.2. Forme et limite de la parcelle :

Notre parcelle est d'une forme rectangulaire, elle est limitée au

- le Nord par : la mer.
- A l'est par : el Hamma.

- A l'ouest par : la mer.
- Au Sud par : Agha.

3.2.3. Topographie :

Le terrain d'intervention présente un quai Plat.

3.2.4. L'accessibilité :

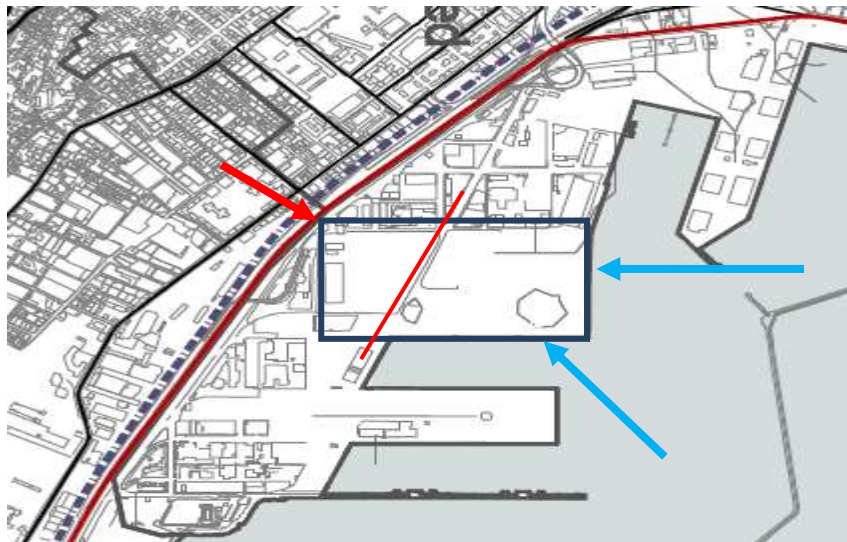


Figure 71 : accessibilité à notre assiette d'intervention
Source : carte traitée par les auteurs

— La RN 11 - - - Le chemin de fer → Voie projeté → Voie maritime

Notre zone d'intervention est accessible par:

- par la voie maritime.
- La RN 11 (la création d'une voie secondaire).

4. Les atouts de l'assiette d'intervention

- Une situation stratégique de site par sa position dans la baie d' Alger .
- Un Site plat qui offre des vues panoramiques sur la mer.
- Une grande superficie de 60 000 m²
- Une bonne accessibilité par la RN 11,et le chemin de fer

5. Les exemples de référence

5.1. éco-Parc d'activités commerciale " l' Atoll " :

5.1.1. Présentation de projet :



Figure 72 : éco-Parc d' activités commerciale " l' Atoll "

Source : <http://Google.image.com>

l' Atoll est un complexe commerciale à vocation régionale principalement spécialisé dans l'équipement de la maison, situé à Beaucouzé, en périphérie Ouest d' Angers.

Il s' étends sur une surface de 22 hectares, Ce parc est un atout majeur pour la ville d' Angers.

5.1.2. Situation du projet :

le projet de l'atoll situé sur la rocade Ouest d' Angers entre le contournement Nord d' Angers et la RN 23, Dont le parc touche 550 000 habitants.



Figure 73 : Situation géographique du Projet

Source : Google Mapp

5.1.3. L'accessibilité :

L'atoll est entouré d'une route circulaire reliée au réseau routier préexistant, par cinq rond points permettent d'accéder au parking centrale de l'atoll.

L'accès nord peut se faire, par la sortie N° 17 Angers Ouest de l'Autoroute A11 donnant sur la rocade Ouest d'Angers.



Figure 74 : les réseau routier autour le Projet

Source : <http://www.image.com>

L'accès Sud peut se faire par le réseau routier de la commune de Beaucouzé par l'avenue des 2chats donnant sur le rond point Sud-ouest.

5.1.4. L'aspects formel :

Le Projet sous forme d'une ellipse, unissant quatre pôles dédiés à l'aménagement et la décoration de la maison.

Ces pôles sont articulés autour de passages monumentaux comme d'extraordinaires portes d'entrées qui relient



Figure 75 : vue sur le projet

L'Atoll avec les réseaux de circulation.

Le projet est couvert dans son ensemble d'une résille en aluminium perforée et retro-éclairée, de couleur blanche nacré.

Le retro-éclairage, permet une signalisation douce jouant de la profondeur du projet tout en limitant la pollution visuelle.



Figure 76 : vue sur le projet

Le paysage s'invite jusqu' au centre de l' Atoll ou les trois accès se rejoignent au centre autour d' un ring entièrement plantés d' essences de hautes tiges. autour, des poches de parking suivant la trame agricole dégagent des espaces plantés où les circulation piétonnes se retrouvent dans des cheminement "haut" vis à vis des voitures.

5.1.5. Schéma général des espaces du Retail parc " l' Atoll " :



Figure 77 : Schéma générale des espaces du Retail parc l' Atoll

5.1.6. Le plan du Retail parc :



6. Programme surfacique

	Espaces		Surfaces	
accueil et réception	Hall d'accueil		150 m ²	225 m ²
	Réception		55 m ²	
	sanitaires		20 m ²	
Entité commerciale	Garderie	Atelier de dessin	25 m ²	1760 m ²
		dortoir	30 m ²	
		2 salles de cours	40 m ²	
		Salle de jeux enfants	30 m ²	
		Café macdo d'enfants	40 m ²	
		sanitaires	9 m ²	
	Jardin d'enfants		70 m ²	
	Supermarché		80 m ²	
	Restaurants gastronomique +terrasse		100m ² 100 m ²	
	20 Boutiques		640 m ²	
	2 Cafétéria		190 m ²	
	Salon de thé		170 m ²	
	Salon de glaces		30 m ²	
Entité culturel	Exposition des vies des océans		800 m ²	951 m ²
	Exposition artisanal		500 m ²	
	7 Ateliers	2 ateliers de poterie	100 m ²	
		atelier de dessin	60 m ²	
		atelier d'art	45 m ²	
		plastique	40 m ²	
		atelier de sculpture	65 m ²	
	Salle de projection		45 m ²	
	Vidéotheque		40 m ²	
	Salle de lecture		40 m ²	
	Salle de conférence		50 m ²	
	Salle d'internet		30 m ²	
	Théâtre 135 places		210 m ²	
	Salle de cinéma 135 places		210 m ²	
	sanitaires		16 m ²	
Entité loisir	Aqua-Park intérieurs		1000 m ²	3700 m ²
	Aqua-Park extérieurs		1800 m ²	
	Salle de musique		40 m ²	
	Salle de danse		40 m ²	
	Salle des fête		900 m ²	
	sanitaires		16 m ²	

Loisirs ludique et sportif	Salle jeux adulte	billard Table de carte Babyfoot	400 m ²	600 m ²
		Bowling	200 m ²	
	2 Salle de gymnastique		350 m ²	
	Sanitaires infirmierie		16 m ² 20 m ²	
Loisirs et bien être	2 saunas 2 bassins de relaxation 2 salles de massage sanitaires		220 m ² 300 m ² 120 m ² 16 m ²	656 m ²
espace service	Parking 160 places		700 m ²	700 m ²
	Locaux techniques	Stockage	135 m ²	420 m ²
		Bâche à eau	75 m ²	
		Local poubelle	35 m ²	
		Local chaufferie	50 m ²	
		Centrale de climatisation	50 m ²	
		Local électricité	75 m ²	
administration	Bureau directeur Secrétariat Bureau comptable Bureau personnel Salle de réunion Foyer Salle d'archive infirmierie		50 m ² 25 m ² 40 m ² 28 m ² 30 m ² 130 m ² 45 m ² 25 m ²	373 m ²

7. Le concept de projet

7.1. Concepts liés au site

7.1.1. Echelle

Le projet devra concilier entre plusieurs échelles (ville, quartier). Implique une comparaison d'une chose avec une autre.

7.1.2. L'ouverture

Le choix de ce concept est porté principalement sur les percées visuelles que doit avoir notre équipement afin qu'il soit facilement accessible, comme il doit aussi respecter un certain degré de perméabilité mais de pouvoir contrôler ces ouvertures au public et cela pour des raisons d'intimité et de sécurité.

7.1.3. L'imagibilité

Notre projet doit refléter la nouvelle image du quartier de par sa qualité architecturale et urbaine.

7.2. Concepts liés au thème

Les principes de composition formelle tirés du site sont :

7.2.1. Légèreté / Transparence

Ce concept est matérialisé par le choix des matériaux, la priorité est donnée à l'utilisation du verre. Accentuer la relation entre le dedans et le dehors

7.2.2. La hiérarchie

L'ouverture du projet au grand public exprime la hiérarchisation des espaces en allant des espaces publics jusqu'aux espaces privés afin d'assurer un bon fonctionnement du projet.

7.2.3. La fragmentation et fluidité

Ce concept de fragmentation induit à une bonne fluidité dans le projet.

7.2.4. plein et vide

Un jeu entre le plein et le vide dans partie maritime va enrichir notre composition.

7.2.5. Le parcours

Une succession de séquences, coordonnant différentes ambiances. Cette notion sera interprétée par des circulations internes et externes, aménagées et animées afin de guider les visiteurs.

7.2.6. La géométrie

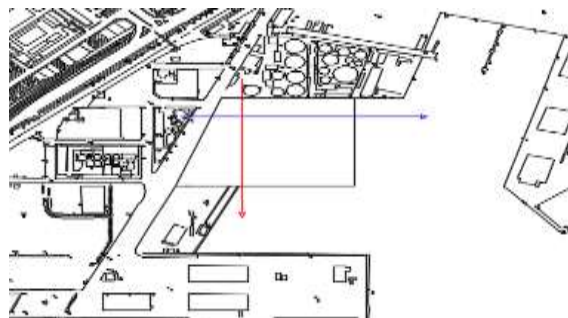
Une mixité entre les formes simples en référence à la maison de la Casbah, et la forme de quai de port et organiques rappelant la forme des vagues.

8. La genèse du projet

La première étape : l'axialité

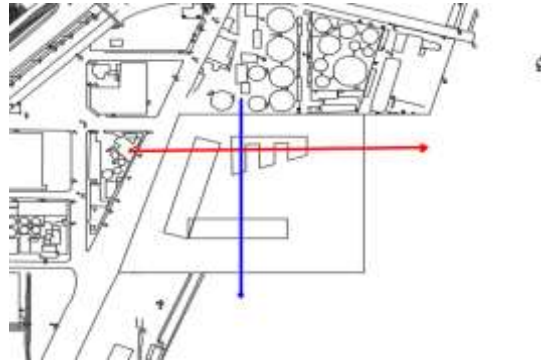
La projection de l'axe historique " la casbah d'Alger "

La projection de l'axe de la mer.



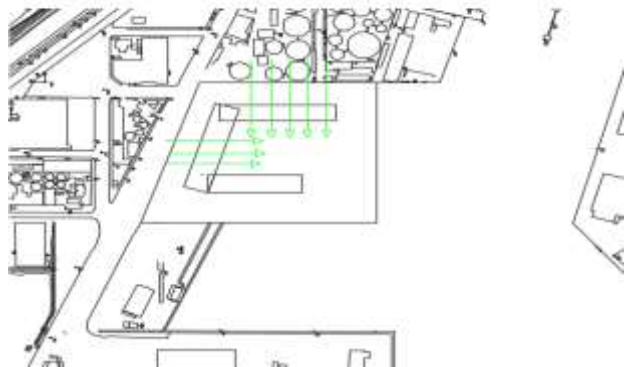
Deuxième étape : la géométrie et alignement

On a utilisé la géométrie pour définir la forme de base de notre projet qui est le rectangle. la reproduction des formes des quais pour la mémoire des lieux



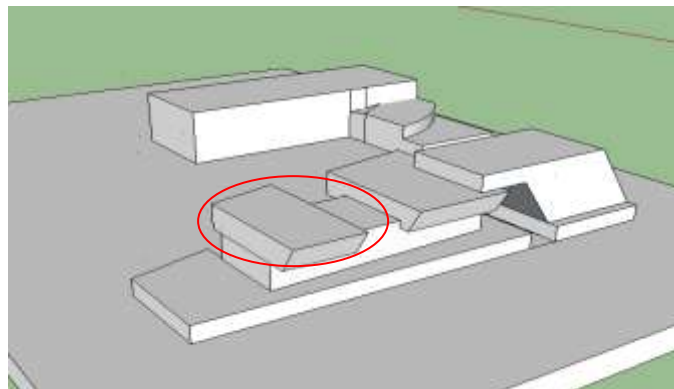
Troisième étape : La perception visuelle

pour libérer les vues, et pour créer une relation entre la ville et la mer, on a créer des percés visuelle vers la mer.



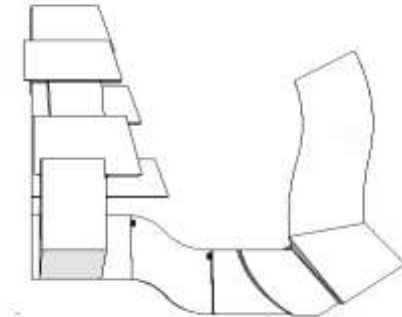
Quatrième étape : superposition et fragmentation

pour alléger la forme de projet et pour assurer la perméabilité visuelle et pour créer une continuité entre le projet et l'environnement." reproduction de formes des conteneurs"



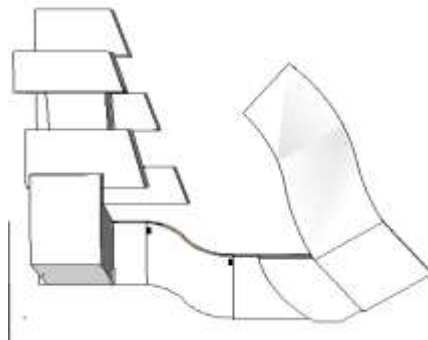
Cinquième étape : la métaphore

L'utilisation de la métaphore d'une vague qui reflète la présence de la mer.



La sixième étape : la centralité

L'orientation du volume de la vague " coté de la mer " pour créer un espace centrale en référence à la maison traditionnelle " la casbah "



Le volume final



9. La description de projet

Notre projet prend naissance sur un site plat entouré par le port et la mer, qui porte trois thématique le commerce, la culture, et le loisir.

9.1. La forme

- Notre équipement se compose essentiellement de deux entités principales, issues de la projection des deux axes :« l'axe historique de la casbah et l'axe de la mer ».
- La première entité à une forme simple et fragmenté (la reproduction de la forme des quais au RDC). Le reste des volumes sont des rectangles (la reproduction de la forme des conteneurs).
- La deuxième entité a une forme organique en référence à la forme des vagues.
- Les deux volumes sont articulés par un autre volume qui rappelle la forme d'un bateau.
- On trouve des terrasses urbaines répartis sur deux étages, orienté vers tous les côtés du contexte, elles représentent une continuité, une liaison directe entre la ville et la mer.
- La création d'un espace centrale en référence à la maison traditionnelle " la casbah ".

9.2. Accessibilité

L'accès de projet se fera par quatre accès qui assurent une fluidité et porosité vers notre projet et créer des connexions entre la ville et le projet à travers :

- deux accès mécanique depuis la rue aissat Cherif vers un parking sous terrain.
- un accès piétons qui mène vers l'Aqua parc, les placettes, les jardins et les espace verts.
- un deuxième accès qui mène vers le bazar traditionnel.

9.3. Fonctionnement

Notre projet est organisé selon le fonctionnement des trois thématiques.

- Le premier volume de R+4 est réservé aux activités commerciales, avec l'administration au dernier étage.
- le sous-sol occupé par les parkings et les locaux technique.
- Les activités qui se développent principalement au niveau des rez-de-chaussée (dédier à l'accueil, garderie, et restauration avec un supermarché).
- le premier étage : on trouve des grands magazines de luxe avec des grandes espaces de consommation des terrasses.
- le deuxième étage est destiné aux loisirs ludiques et sportifs avec des espaces de consommation.

- le troisième étage est destiné aux loisirs actif et bien être (massage, sauna).
- le quatrième étage on trouve l'administration (b.directeur et secrétariat).
 - Le deuxième volume est réservé aux activités culturelles, avec des espaces de détente
- le sous-sol occupé par les parkings et les locaux technique.
- le rez-de-chaussée : un bazar traditionnel, scène de musique piscine et salon de thé, cafétéria avec un parcours d'exposition.
- le premier étage est dédié à l'activité culturelle salle de projection et ateliers.
- le deuxième étage on trouve salle de musique et salle des fêtes et théâtre.
- le troisième étage on a salle de cinéma et consommation.

10. Les espaces d'accompagnements

Un grand jardin dédié aux différents utilisateurs qui assure la détente, les loisirs ainsi que la Communication avec la mer dotée d'un parcours ponctué de plusieurs séquences qui renforce le plaisir de découvrir le contenant du projet.

11.La circulation

11.1. Circulation verticale

Elle est assurée par des escaliers et des ascenseurs.

11.2. Circulation horizontale

Se faite par les parcours et les coursives.

12. La description des façades

12.1. Façade du côté de la Casbah

Utilisation des données contextuelles (moucharabieh, terrasses, la couleur blanche, ainsi l'utilisation d'un soubassement en référence aux quais de port, Une toiture perforée par des petites ouvertures.

12.2. Façades donnant sur la mer

Un traitement contemporain, des fenêtres en longueurs et des terrasses pour bénéficier des vues panoramiques sur le paysage urbain et naturel, des murs et toits végétalisés pour rappelle

12.3. Utilisation de 3 couleurs

- La couleur blanche : pour assurer la continuité avec l'environnement (Alger la blanche).
- La couleur bleu : pour rappeler la couleur de la mer.
- Le gris métallisé qui rappeler l'industrie.



Figure 78, 79 : bibliothèque de zaha Hadid

Source : www.projects.archiexpo

Figure 80 : pierres vives Montpellier de zaha Hadid

Source : www.blouinartinfo.com

13. Choix de système constructif

Le choix du système structurel a été adopté tenant compte de la nature et des exigences de Notre équipement. Nous avons adopté des trames structurelles en fonction des besoins Spécifiques aux différentes parties de notre projet.

13.1. La structure utilisée dans notre projet : structure métallique

La structure métallique est utilisée pour répondre à des exigences fonctionnelles permet de répondre parfaitement à nos soucis de :

- Transparence, légèreté du projet et liberté de l'espace.
- Disposer de grandes portées sans avoir importantes retombées.
- Facilité de montage ou démontage, et délais d'exécution réduit.
- Bon comportement en cas de séisme.
- Bonnes caractéristiques mécaniques à la Traction et à la compression

L'ossature de notre projet est formée d'une structure métallique (poteaux. poutres) et

des planchés mixtes collaborant (béton – acier).

13.2. Les poteaux

Dans notre projet nous avons opté des poteaux en H

Sont des éléments verticaux utilisés en structure métallique pour supporter le plancher ils travaillent en compression, de 5m de hauteur, Ces poteaux métalliques auront un diamètre extérieur de 30cm.

Les poteaux sont protégés contre la corrosion par une peinture Allu zinc et par une peau en Placoplatre.

13.3. Les poutres

Dans notre projet nous avons opté pour des poutres alvéolaires

Les poutres sont des éléments porteurs horizontaux chargés de reprendre

les charges et les surcharges se trouvant sur les planchers pour les transmettre aux poteaux,

Les poutres alvéolaires qui nous permettent d'affranchir des portées importantes de 40 mètres,

La fixation se fera avec des boulons et des cornières en acier de haute résistance ou par soudage.



Figure 81 : Poteau métallique en H.



Figure 82 : poutres alvéolaire

13.4. Les planchers

Dans notre projet nous avons opté pour des planchers collaborant

Puisque nous sommes concernés par une structure métallique, le plancher adéquat est bien le plancher collaborant. Ces dalles mixtes sont constituées de béton et de tôle d'acier nervuré.

Les tôles profilées ont un rôle d'armature et de coffrage autorisant une mise en œuvre rapide et économique.

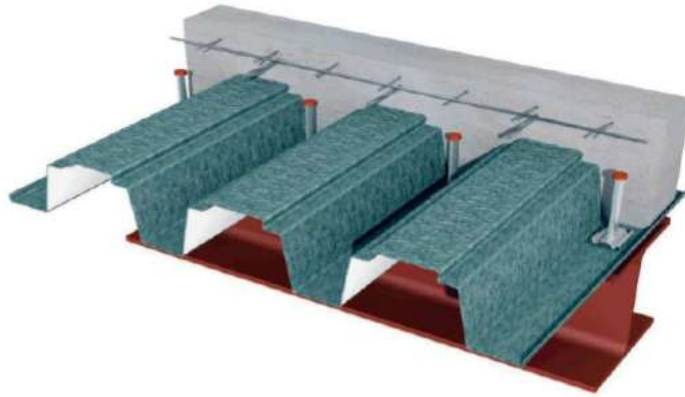


Figure 83 : plancher collaborant
Source : Plancher collaborant_MT-100.pdf

Conclusion

Afin de répondre à la problématique posée sur la rupture ville / port, Cette relation qui exige aujourd'hui une nouvelle recomposition urbaine avec une vision holistique et un réaménagement bien réfléchi.

après l'analyse du périmètre on doit projeter un projet qui répondra au besoin des habitants et créera une articulation entre le port et la ville, c'est pour cela notre choix c'est porté sur un Retail Park, un équipement commerciale, culturels, et de loisir aux habitants et visiteurs, qui valorise l'image du port et de la ville .

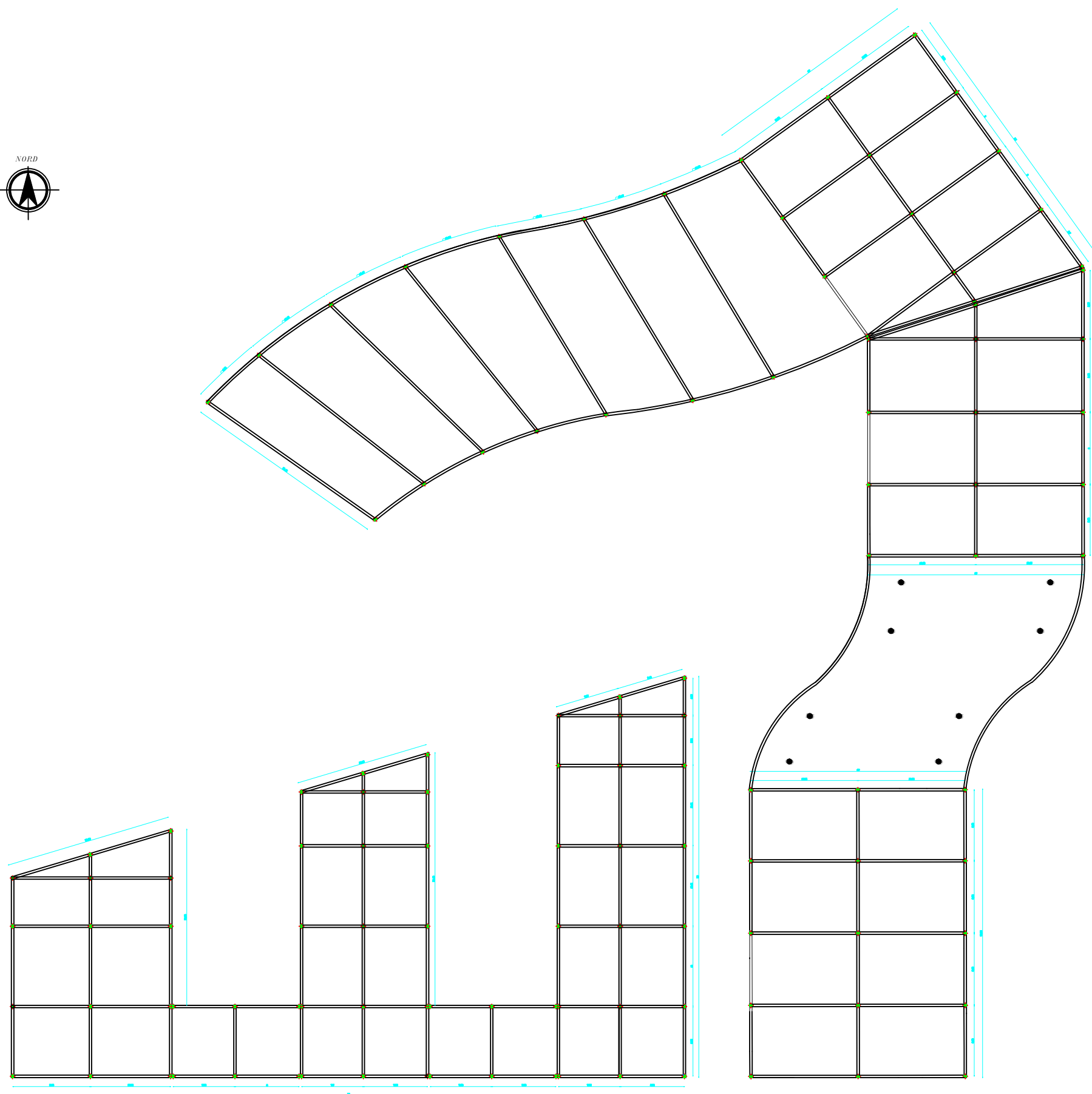
Conclusion générale

Renforcer la centralité de la capitale Alger est fortement liée à la revalorisation de son centre historique, en favorisant la relation ville/mer dans le but de lui fournir une image de marque attractive.

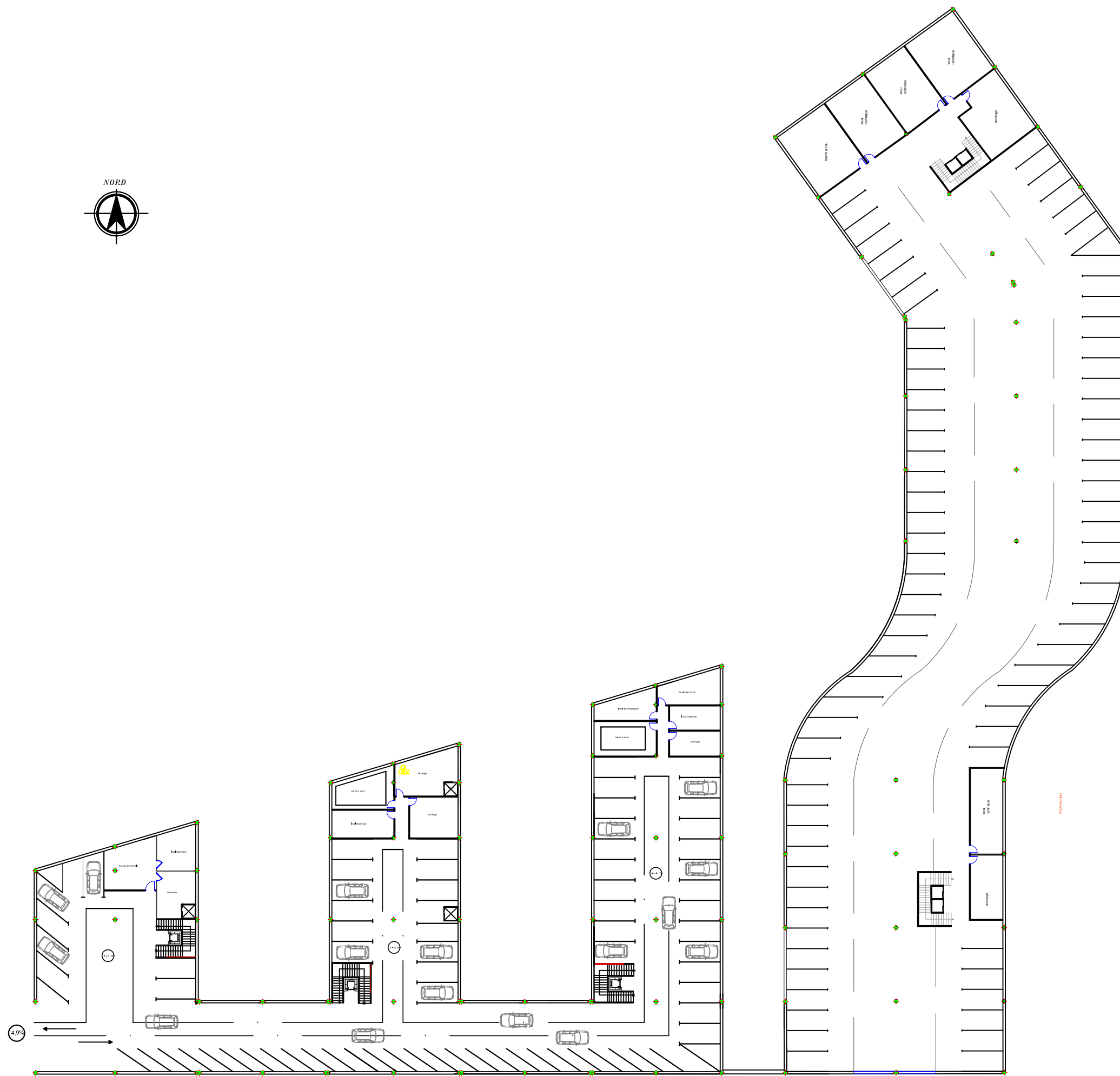
L'importance du port d'Alger non seulement de point de vue économique, mais aussi bien le loisir culturel. Dans notre travail on a voulu apporter une nouvelle image à la zone urbano-portuaire d'Alger, qui souffre de la perte de l'identité de lieu et de paysage maritime, et lui redonner un nouveau regard à travers une requalification du port d'Alger par le Retail Park.

Enfin nous espérons qu'on a pu à travers notre projet apporter une réponse à notre problématique qui est celle de rendre le port attractif à tous et faire en fin profiter les habitants de son potentiel portuaire .

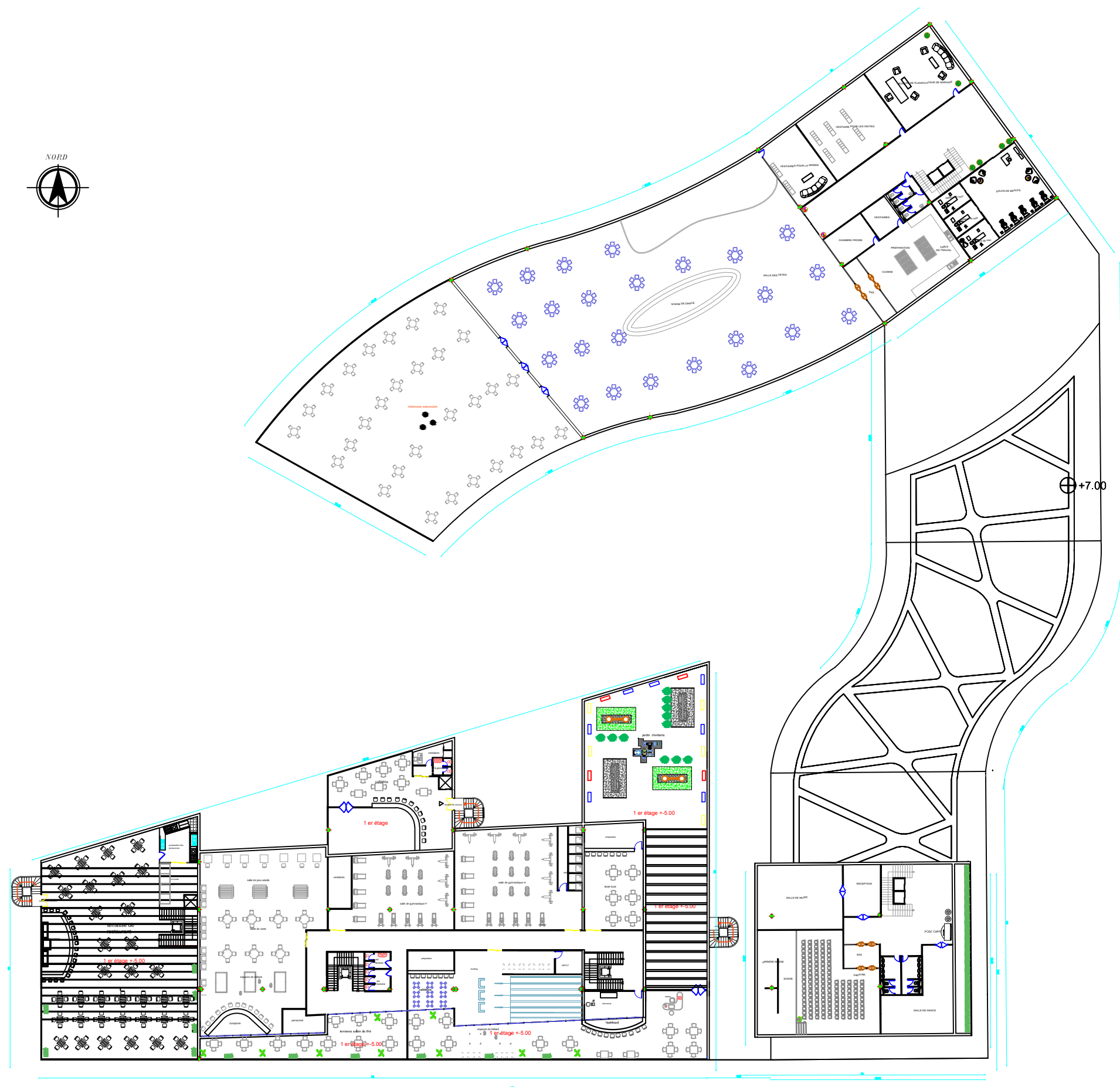




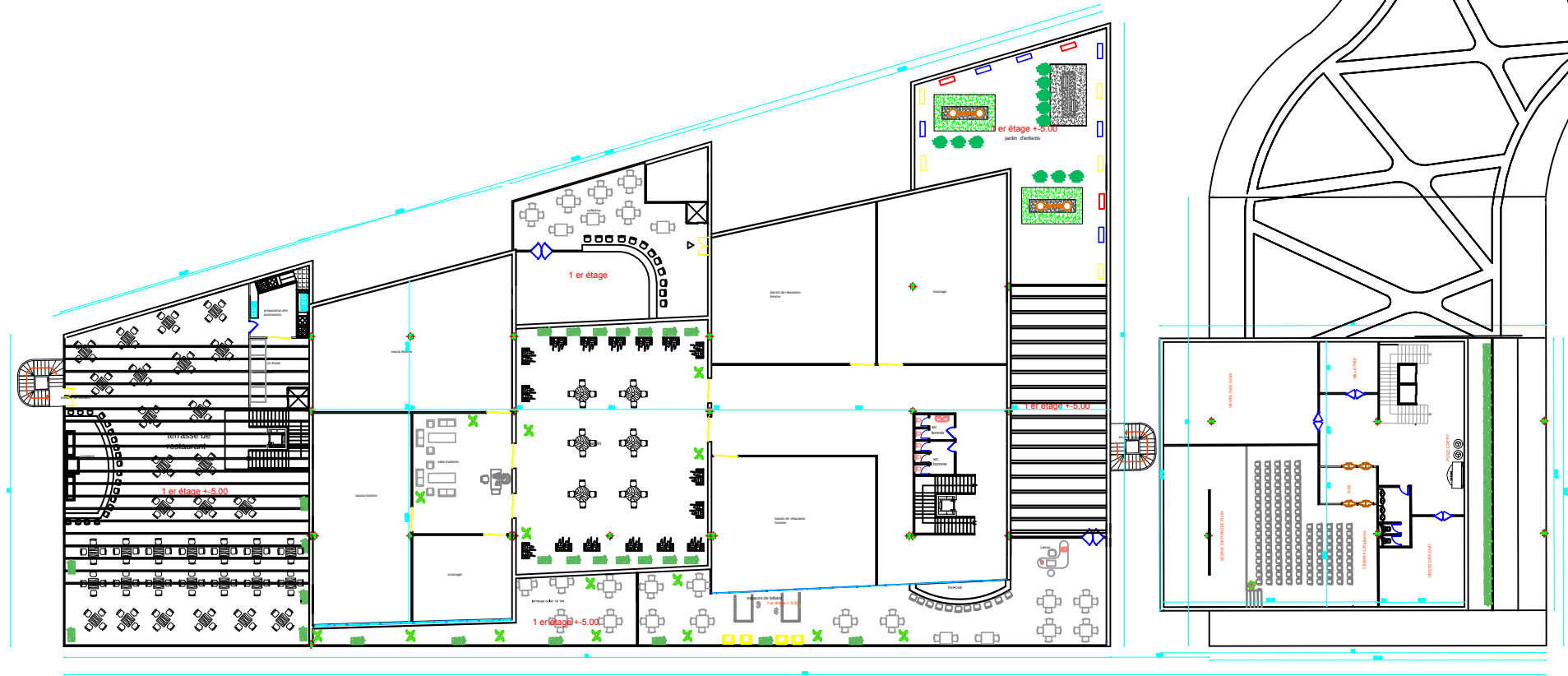
PLAN DE STRUCTURE



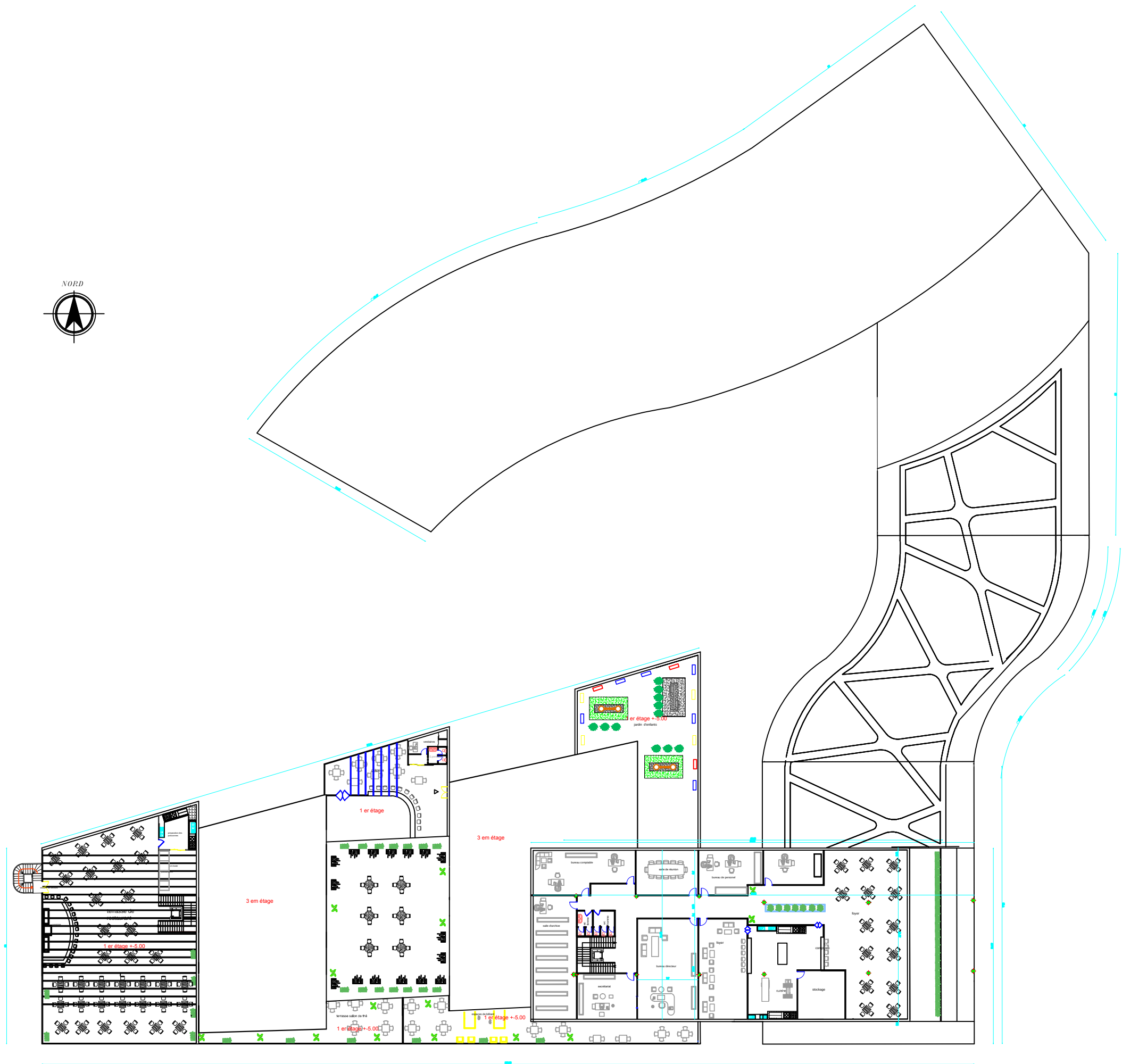
PLAN DE SOUS-SOL



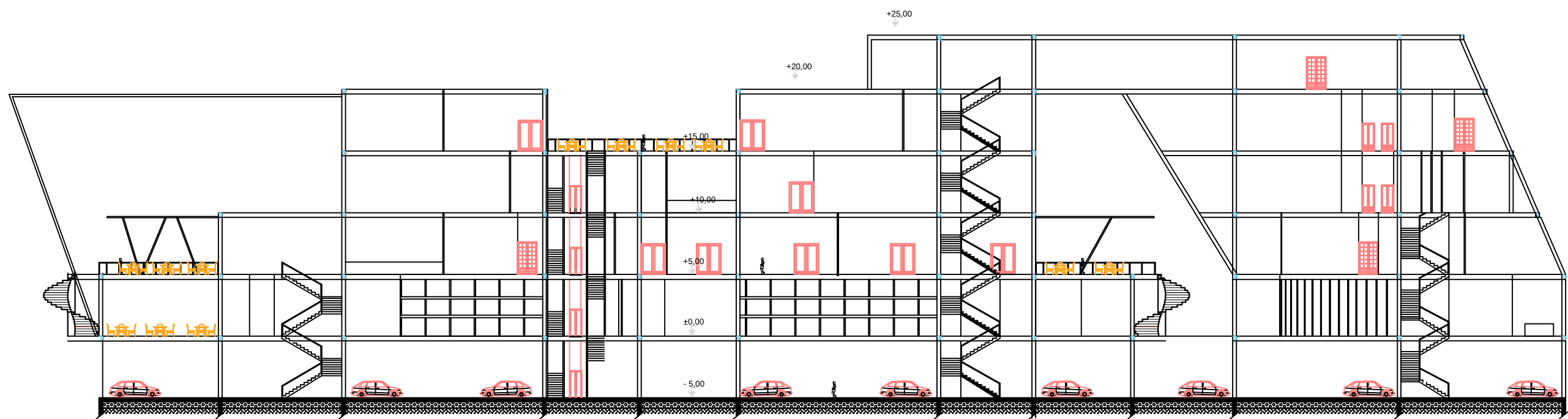
Plan de 2em étage



Plan de 3eme étage



plan de 4em étage



COUPE A A

Bibliographie

Mémoires et thèses

1. -Aouissi K-B, 2013, « *Le clivage ville-port, le cas d'Alger* », Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, 189.
2. -TAMANI-DJEBRA. F, 2014, « Paramètres pour une Stratégie de Renouvellement Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger » Mémoire de magistère, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, 213.

Ouvrages

1. -Fichiers PDF de l'institut de formation portuaire.
2. -Juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral, PU Rennes, 2004, 367 p.
3. -Quartier de la Marine .PDF .
4. -UNESCO –Paris 1974.

Revus et documentation

1. Annexe : port d'Alger 70 % des conteneurs ne sont pas contrôlés.
2. -Article de presse : plan stratégique de développement d'Alger : inscrire la capital dans la mondialisation.
3. Articles de presse : le port d'Alger connaît toujours une situation de congestion malgré les efforts déployés récemment par les pouvoirs publics.
4. -Concevoir un équipement culturel –p- 37.
5. -Instrument d'urbanisme : PDAU 2016.
6. -Instrument d'urbanisme : Plan stratégique d'Alger 2015.

Sites internet

1. Google earth+ Google MAPS.
2. <http://alger-roi.fr/Alger/documents>
3. <http://dictionnaire.sensagent.com/centre+culture/fr-fr/>.
4. http://memoires.scd.univ-tours.fr/EPU_DA/LOCAL/2010PFE_GauthierSimon.pdf.
5. <http://Wikipedia.com>.
6. <http://www.larousse.fr/>.
7. <http://www.lesterrassesduport.com/centre-commercial-dexception>.
8. <http://www.lettredesreseaux.com/P-130-678-P1-centre-commercial.html>.
9. <http://www.portalger.com.dz/>.
10. Valencia port.com.