

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

**UNIVERSITE MOULOD MAMMERI TIZI –OUZOU  
FACULTE GENIE DE LA CONSTRUCTION  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**



**MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE**

Option : Architecture, ville et Patrimoine

Atelier : Architecture et ambiance urbaine



❑ Présenté par :

**SADMI Nadia**

❑ Dirigé par :

**M. RASSOUL Hocine**

**Session Juin 2017**

### **Remerciement**

Je tiens tout d'abord à rendre grâce à dieu pour m'avoir donné le courage de mener ce projet à bien.

En tout premier lieu je tiens à remercier vivement mon encadreur monsieur RASSOUL pour sa rigueur, sagesse et d'avoir accepté d'encadrer ce travail, je le remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral et scientifique accordé tout au long de ce travail. Qu'il trouve ici l'expression de ma profonde reconnaissance.

Je remercie également aux membres du jury : qu'ils aient accepté d'examiner mon travail, et pour leur contribution scientifique lors de l'évaluation de ce travail , leurs avis seront importants à mes yeux, qu'il trouve ici toute ma reconnaissance.

Mes chaleureux remerciements vont vers le collectif enseignant du département d'architecture de tizi Ouzou qui m'ont prodigué de précieux enseignement et conseils.

Mes remerciements à toutes ma famille, mes amis et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour l'accomplissement de ce travail.

## *DEDICACES :*

Je dédie ce modeste travail A celle qui m'a mise au monde "ma maman" celle qui à toujours été là pour moi, qui m'a soutenu , qui a sacrifié sa vie pour nous .Grace à toi maman j'ai réussi . Je trouve pas les mots pour exprimer tout ce que j'ai dans mon cœur, j'ai juste envie de te dire t'es "mon exemple", une femme courageuse ,tendre et UNIQUE. Que Dieu te garde à mes cotés, je te remercie pour tes sacrifices, tes conseils et tes encouragements.JE T'AIME Yemma.

A la mémoire de mon père ,Tout les mots ne saurait exprimer l'immense amour et gratitude et le regret à ne pas l'avoir parmi nous en ce moment.

A mon chère mari Tarik , tu es mon docteur , ma vie et mon espoir, Je te remercie pour ta compréhension, ta patience et ta bonne humeur car je sais que c'été pas facile de me supporter pour une longue durée, depuis la 2éme année ,

A mes deux bébés d'amour Maria et Rayane , vous êtes ma joie , ma raison de vivre et la lumière de mes yeux .J'espère que je serai un bon exemple pour vous motiver a réussir dans votre vie , car dans la vie quand on veut en peut quelque que soit la situation .

Amon cher frère Djamel et sa fiancé Kahina , merci pour tout mon frère , tu m'as toujours soutenue depuis toute petite , je te serai reconnaissante , je te souhaite la réussite

Je remercie tout ceux qui ont contribué de prêt ou de loin à l'aboutissement de ce travail.

# **SOMMAIRE:**

## **CHAPTRE INTRODUCTIF**

Introduction générale  
Problématique  
Hypothèses  
Objectifs  
Structure du projet

## **CHAPITRE I: Diagnostic urbain**

### **1-lecture de la ville**

1-1-Présentation de la ville de Bejaia  
1-2 -Situation de la zone portuaire de Bejaia  
1-3Délimitation de l'ère d'étude  
1-4- L'accessibilité

### **Synthèse**

#### **2-Lecture diachronique:**

2-1.Période phénicienne (VII ème au Ier siècle AV.JC)  
2-2- Période Romaine (Saldae, 33 ans AV.J.C)  
2-3- Période Hammadite (Naceria 1067/1152)  
2-4- Période espagnole ( 1509/1555)  
2-5- Période turque (1555/1833)  
2-6- Période coloniale(1833/1962)  
2-6-1- Réinterprétation des lieux, 1833-1848  
2-6-2- Le tracé du génie militaire 1848-1871  
2-6-3-Franchissement de limites, 1871-1890: Bejaia extra-muros  
2-6-4-Densification et extension 1890-1962  
2-7- A partir de 1962

### **Synthèse**

#### **3-lecture du quartier :**

3-1-Morphologie  
3-2-zone d'intervention et environnement immédiat  
3-3-Accessibilité et circulation  
3-4-Etat des lieux des voiries  
3- 4-1- Boulevard front de mer  
3-4-1-a-La rampe du port  
3-4-1-b-Rue Bouchebbah Youcef  
3-4-1-c-Rampe Ali Rabhi  
3-4-2-Boulevard des frères Armani  
3-4-2-a-1er trançon  
3-4-2-b-2ème trançon  
3-4-2-c-3ème trançon  
3-4-3-les rues

3-4-3-a-1<sup>er</sup> ruelle

3-4-3-b- ruelle de la place sarrasine

3-4-3-c-Rue Amirouche

4- typologie du bâti

5- les entités de la zone portuaire

5-1-1<sup>er</sup> entité

5-2-2<sup>ème</sup> entité

5-3-3<sup>ème</sup> entité

5-4-4<sup>ème</sup> entité

6-les vestige patrimoniaux

6-1-le jardin de la Casbah:

6-2- Porte sarrasine :

6-3-Le Ford Abd el Kader

6-4-Les remparts hammadite

-Synthèse :

7-Conclusion:

7-1-Potentialités

7-2- Carences

#### **4-Synthèse générale**

4-1-Les enjeux

4-2-Les objectifs

## **chapitre II :opérations urbaines**

Introduction

Les opérations urbaines

1-Action 1 :mole et carrefour

2-Action 02 : Porte sarrasine

3-Action 03 : Fort Abd el Kader

4-Action 04 : Front de mer

**Synthèse**

## **Chapitre III :Projet architectural**

1-Introduction

2-1-le site d'intervention :

2-2Situation et limites

3-1-le choix du thème

3-2-Le rôle et l'objectif du quai des Arts

4-Analyse des exemples thématiques :

4-1- Centre culturel George Pompidou Beaubourg Paris France

4-2- Institue de monde arabe :

Synthèse:

5- Concepts et genèse du projet "le quai des Arts"

6-Description du projet

7Documents graphiques

conclusion générale

bibliographie





## **Introduction Générale :**

Bejaia l'une des plus anciennes villes de l'Algérie, connue depuis l'antiquité comme un lieu culturel scientifique et commercial important ainsi que lieu de brassage de plusieurs civilisations historiques qui ont marqué son territoire. Bejaia est également une ville à forte identité historique, florissante et harmonieuse, riche par son paysage, son patrimoine et sa mer. C'est une ville où se conjuguent harmonieusement la ville, l'homme et le paysage. Bejaia est fondée sur des bases fondamentales marquées par de simples structurations telles que la rue, place, jardin, porte.....etc. ce qui donne la sensation d'un équilibre et de cohérence entre les différentes entités.

Riche de son double potentiel naturel et historique, la ville de Bejaia a pendant longtemps brillé sur la méditerranée et a suscité la fierté de ses habitants et l'attractivité des touristes.

Toutefois face au développement économique et à la révolution industrielle, la ville a connu une croissance urbaine anarchique qui s'est traduite par l'extension de la ville d'où l'apparition de nouvelles villes. N'ayant pas forcément de relation avec le centre historique, celui-ci désormais délaissé, et abandonné, de fortes valeurs patrimoniales.

Le centre historique de la ville de Bejaia constitue aujourd'hui un enjeu majeur de requalification urbaine.

Le patrimoine aujourd'hui est perçu comme une source de richesse et un élément attractif pour le tourisme ainsi que capable de produire des activités qui sont souvent liées au tourisme, il devient ainsi un secteur centré sur la culture. Le tourisme et le patrimoine sont intimement liés avec des relations multiples et complémentaires.

## **Comment requalifier l'interface portuaire afin qu'il participe à la dynamique urbaine et qu'il soit un élément articulatoire entre la ville et la mer ?**

### **Hypothèses :**

1-La valorisation de la fonction commerciale du port en l'enrichissant et en développant davantage les différentes activités qu'il regroupe

2-La reconversion de l'activité portuaire incompatible en raison des dimensions du port et le niveau d'activité qu'il assure à ce jour et cela en esplanade maritime assurant cette articulation effective entre la ville et la mer ainsi que le reste de son environnement

### **Les objectifs**

-Redéfinition d'une nouvelle centralité pour la ville de Béjaia

-Valorisation des atouts naturels, urbanistique, culturelles et patrimoniaux

Offrir un espace public digne de son nom au niveau de cette ville millénaire

### **Structure du projet :**

Notre mémoire est structuré comme suit:

**-Chapitre I:** Il sera dédié au diagnostic urbain afin de ressortir les différents paramètres, les différents aspects, les atouts et les inconvénients de ce site à différentes échelles ainsi que la lecture historique, qui retrace les faits urbains marquant les transformations majeures

**Chapitre II:** opération urbaine : C'est la phase d'intervention qui pourra reprendre au différentes problématiques rencontrées au niveau de notre périmètre de telle sorte que le site peut avoir une nouvelle dynamique urbaine à une échelle méditerranéenne

**Chapitre III:** projet architectural : Sera dédié à l'approche architecturale dans laquelle nous allons aborder le projet architectural qui découle du plan d'action. Cette approche permet la mise en forme du projet en s'appuyant sur un certain nombre de concepts tirés du contexte et du thème, pour cela il est question de définir la thématique du projet, le processus et la genèse du projet suivit d'une description du projet ainsi que l'ensemble des documents graphiques relatifs à ce dernier

# **Diagnostic urbain**

## 1-Lecture de la ville de Bejaia

### 1-1-Présentation de la ville de Bejaia:

Bejaia , ville millénaire capitale de l'Afrique du Nord et l'une de ses portes , un des pôles urbain le long de la façade maritime de l'ensemble du territoire national sur la frange sud la méditerranée. Elle renferme des potentialité économique et touristique , riche de son patrimoine bâti , culturel et naturel ; la mer , la plaine , les montagnes et le végétale. Comme elle dispose d'infrastructures et d'équipements importants à savoir: le port, l'aéroport, chemin de fer, l'université ...etc.

Elle est dans la wilaya du même nom, à une distance de 230 Km à l'Est de la ville d'Alger, à l'extrême Ouest d'une baie formée par le cap Cavallo à l'Est et le cap Carbon à l'Ouest ; accrochée au flanc du mont Gouraya. Elle est délimitée par :

- ✓ La mer méditerranéenne au Nord et au Nord Ouest.
- ✓ La commune de Toudja au Nord Ouest.
- ✓ La commune d'Oued - Ghir au Sud et au Sud-est.
- ✓ La commune de Boukhelifa au Sud.



**Figure 1: Carte de situation de Bejaia**

Source:<http://www.la-kabylie.com/images/carte-bejaia.jpg>

**Figure 2: Vue sur la ville Bejaia**

Source :auteur

## 1.2 -Situation de la zone portuaire de Bejaia:

Notre zone d'intervention à savoir le port de Bejaia occupe une situation privilégiée au cœur de cette ville . Il joue le rôle de relais entre l'est (la mer) et le centre du pays (la terre),d'une part , par son historique surtout a sa période la plus glorieuse sous les Hammadides et Almohades . Et d'autre part, par sa localisation dans la continuité directe du centre historique et l'articulation de ce dernier.



**Figure 3: vue sur le port**

Source : Google earth



**Figure 4: le port par rapport a la ville**

Source : auteur

# Chapitre I : Diagnostic urbain

Cette zone portuaire est située sur une vaste baie et protégée par le massif Gouraya. Il s'étend sur une superficie de 26 Hectares. Il est classé aujourd'hui le 2ème port de marchandise générale et en hydrocarbure



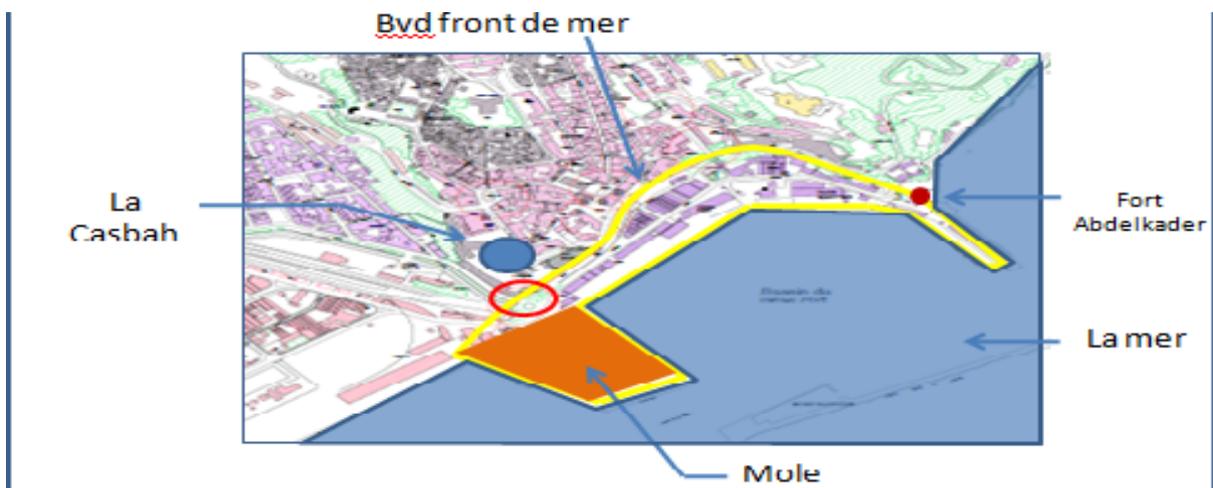
**Figure 1: la zone portuaire de Bejaia**

Source : Google earth traiter par auteur

## 1-3 - Délimitation de l'ère d'étude

Notre périmètre d'étude est délimité par 4 éléments de nature et de valeur importantes ce qui fait sa particularité;

- ✓ Au nord : Le Fort Abd el Kader = Elément militaire patrimonial
- ✓ Au sud : la mole = Elément naturel / L'actuel accès principale vers la zone portuaire accentué par la citadelle de la Casbah
- ✓ A l'est : La mer = Elément naturel
- ✓ A l'ouest : L'actuel boulevard front de mer = Elément urbain



**Figure 2: délimitation du port**

Source : Centre d'archive de Bejaia

# Chapitre I : Diagnostic urbain

Le site représente l'interface de la ville de Bejaia . C'est la zone intermédiaire entre la mer et la terre .Elle est la partie initiale en dehors de l'extension

## 1-4- L'accessibilité :

Notre site est accessible par plusieurs points de nature et d'échelle différentes:



Figure 3: Accessibilité à la zone portuaire

Source : auteur

- ✓ **Du côté Nord :** La porte du parc ; un accès qui permet d'accéder a la partie des Aiguades et l'actuel corniche
- ✓ **Du côté Sud :** La porte portuaire ;porte urbaine considérée comme un accès principale au port (accès pour les marchandises, passagers...).Matérialisé par un carrefour au contrebas de la Casbah dont l'une de ses paroi est constituée de la clôture des cette dernière, qui est un monument a forte valeur patrimonial
- ✓ **Du côté Est :** La porte maritime ;1er accès principale (la mer) correspond au port des voyageurs. Matérialisé par la porte Sarrazine ( Bab l bhar) , un vestige qui faisait partie de l'ensemble de la fortification a travers le temps et qui reste élément d'attraction au niveau de notre périmètre.

# Chapitre I : Diagnostic urbain

- ✓ **Du côté Ouest:** porte de la ville ; porte urbaine permet d'articuler le noyau historique a notre périmètre matérialisé par deux moments importants: la place de la marine et la place du carrefour front de mer

## Synthèse :

Notre périmètre bénéficie d'accès différents qui assurent la transition et l'articulation entre des éléments de nature différentes :

-Deux éléments naturels : la mer/le parc (le minérale / le végétale )

-Deux éléments artificiels : La ville (le noyau historique )/ son extension. Malgré la a multitude de points d'accès , l'accessibilité est mal assurée en raison du relief et la mal gestion des flux



**Figure 4: vue sur le vieux port de Bejaia**

Source : auteur



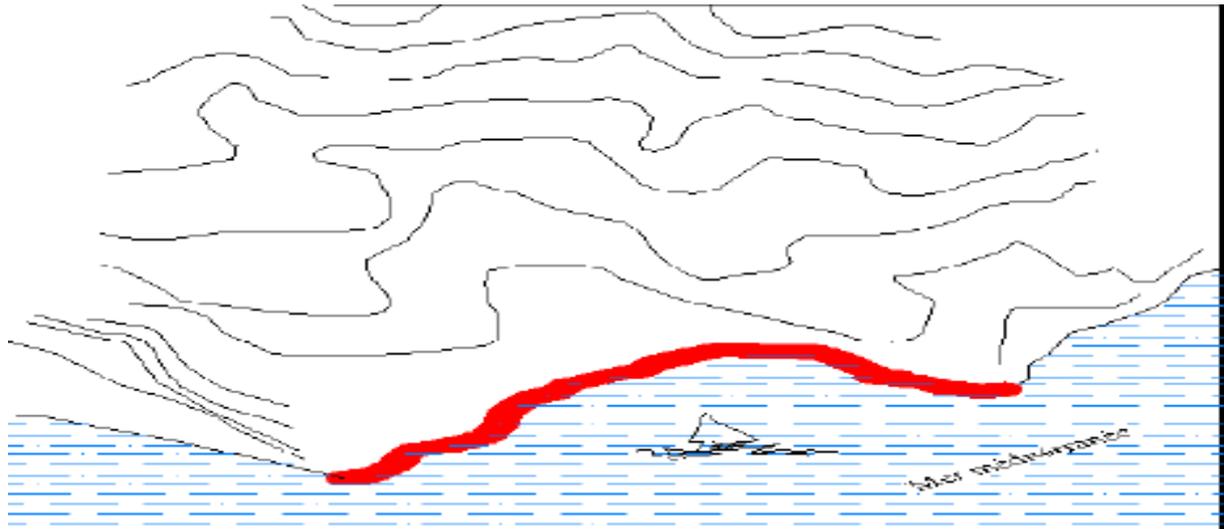
**Figure 5: vue sur le vieux port depuis la ville**

Source : auteur

## 2-Lecture diachronique:

À travers cette lecture, nous essayerons de retrouver et de comprendre les éléments qui ont conduit à la formation et a la transformation de la zone portuaire de Bejaia.

### 2- 1.Période phénicienne (VII ème au Ier siècle AV.JC):



**Figure 6:ville de Bejaia à l'époque phénicienne**

source: Source : mémoire de magistère de  
« Melle. Bouaifel kahina » traité par auteur

Les phéniciens pratiquaient la navigation a la faveur des échanges qu'ils entretenaient ils découvraient de Bejaïa le site dans le potentiel naturel (la mer les caps protecteurs cap carbon et cap Bouak elle se dresse en amphithéâtre) un endroit parfait pour la réalisation d'un comptoir commercial sur le baie de sidi yahia

Cette période n'a pas eut d'impact important sur notre site. la 1er présence ayant des actions majeurs sur l'organisation actuel est bien la suivante

### 2-2- Période Romaine (Saldae, 33 ans AV.J.C):

C'est a partir de cette période que la ville commencée a avoir un essor qui sera par la suite très lumineux. Cette période est matérialisée par :

- Réaménagement du port existant ( forum, cirque, temple...) et installation des postes de garde
- Les romains aménagèrent un port pour la pêche et l'embarquement de blé récolté en Afrique du nord.

## Chapitre I : Diagnostic urbain

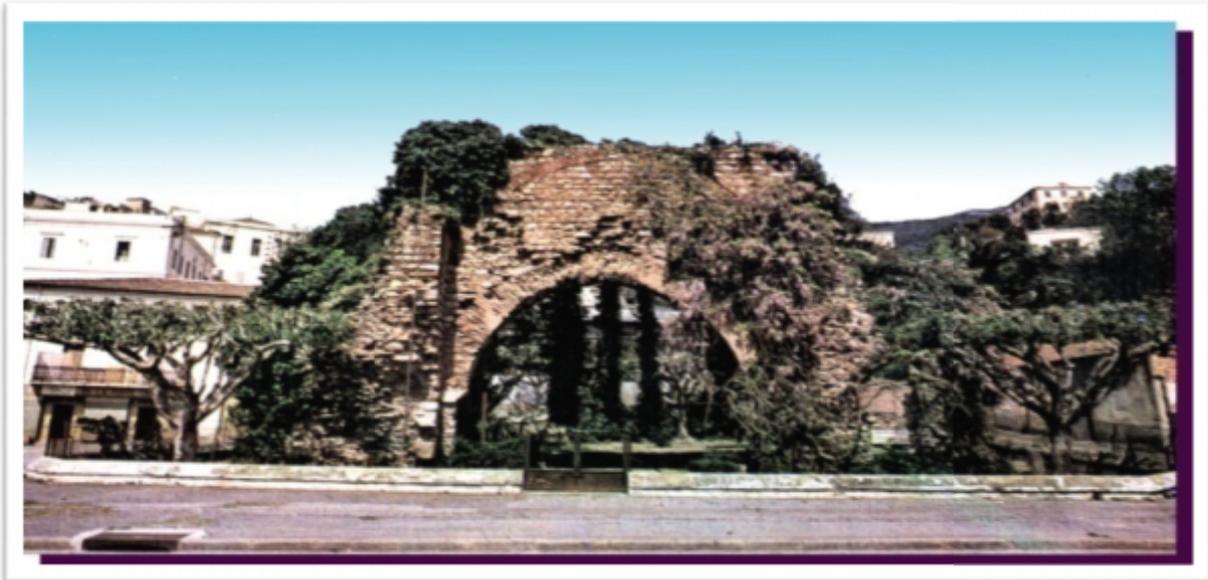
Le port de Saldae est le même port d'aujourd'hui ( vieux port).

Création de la porte sarrasine qui assure une communication avec l'extérieur par voie maritime et la fortification du ford Abd el Kader , la porte sarrazine ,quelque éléments de la muraille entre ces deux dernier



**Figure 7: carte de l'époque Romaine traitée par Auteur**

source: Source : mémoire de magistère de « Melle. Bouaifel kahina » traité par auteur



**Figure 8: porte sarrasine**

Source : Google image

### 2-3- Période Hammadite (Naceria 1067/1152):

Après avoir acquis un centre intellectuel à l'échelle de la méditerranée , la ville passée à un stade beaucoup plus mondial (grâce aux savants de l'époque médiévale qui ont séjourné à

## Chapitre I : Diagnostic urbain

Béjaia ), Béjaia devenait capitale des science et a cette période Hammadite que commençait a apparaitre la finesse dans la production architecturale au niveau de la ville .

L'impact de cette période sur notre site est

- Le port devient le centre de communication important grâce aux transactions commerciales avec Marseille , gène et napel.

-La notion de dedans et de dehors articulés par des seuils matérialisés par des portes (nouveaux percement de portes).dont il n'existe actuellement que deux en terme de vestige bab lbhar et bab fouka au lieu de 7 .

-Emplacement stratégique des bâtiments important (palais fort militaire).

Notion des quartiers qui forment la ville (21 quartiers).notamment l'emplacement de la Casbah et du Ford Abd el Kader



**Figure 9: Carte du port de Bejaia a l'époque Hammadite**

source: Source : mémoire de magistère de « Melle. Bouaifel kahina» traité par auteur

Légende



porte sarrasine



emplacement du ford Abd el Kader et la Casbah



**Figure 10: vue sue la muraille de la Casbah**

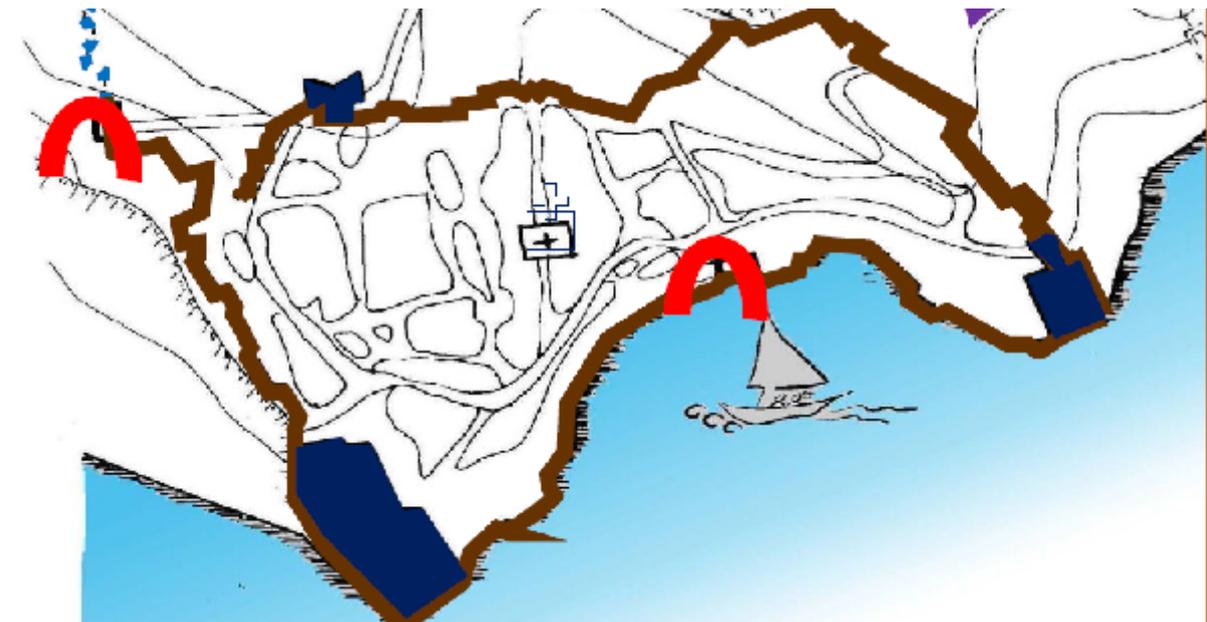
Source : auteur



**Figure 11: vue sur le Ford Abd el Kader**

Source : auteur

## 2-4- Période espagnole ( 1509/1555):

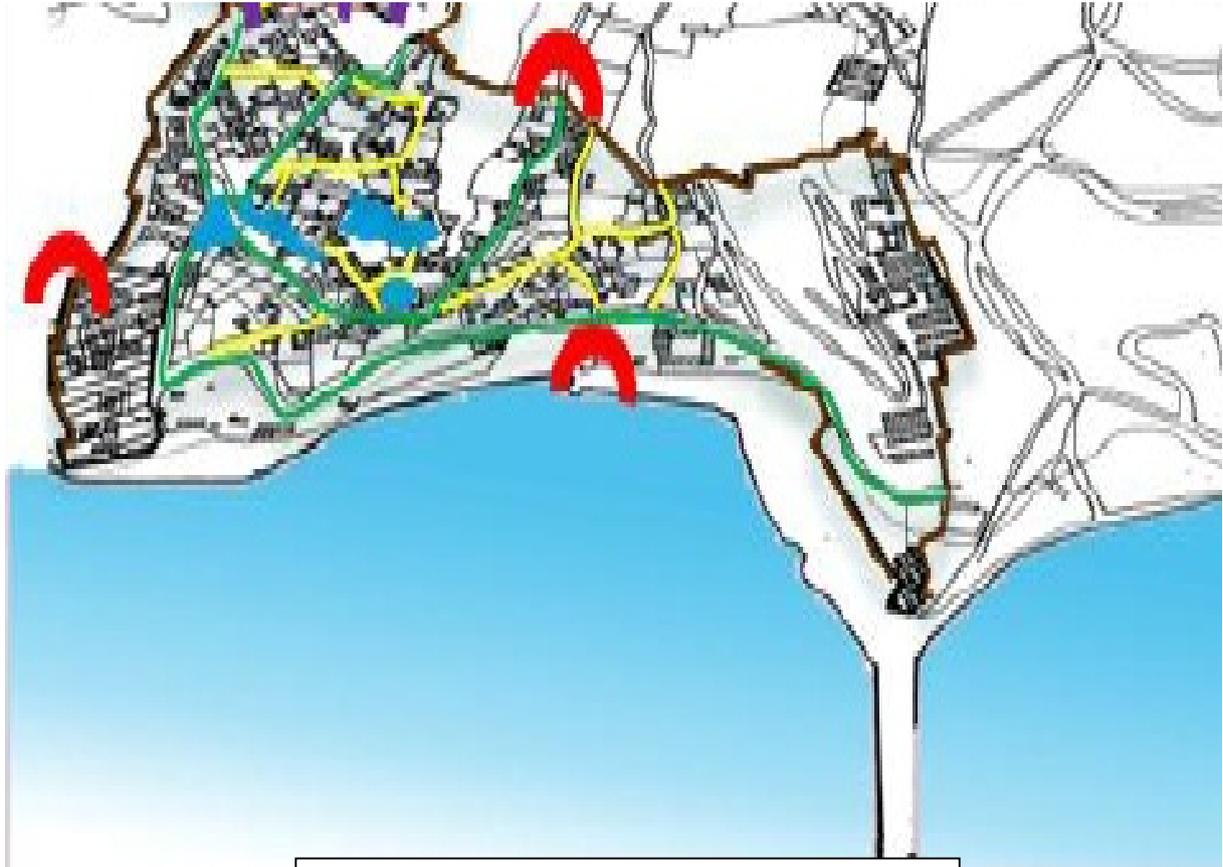


**Figure 12: Carte du port de Bejaia a la période Espagnole**

source: Source : mémoire de magistère de « Melle. Bouaifel kahina» traité par auteur

- ✓ -Décroissance du territoire de la ville.
- ✓ -La notion de dedans et de dehors articulée par des seuils matérialisés par les portes (nouveaux percement de portes).
- ✓ -Permanence de lieu et de fonction, (transformation de mosquée en église, réhabilitation des anciens forts et construction des nouveaux).tel que fort clauzel .ford borj Moussa . Ford Gouraya

### 2-5- Période turque (1555/1833):



**Figure 13:carte du port de Bejaia a la période turque**

source : J-Royer + traitement auteur

Les turques ont développés l'activité commerciale par la création des marchés ( au niveau du " vieux port" actuel)

✓ Concept de centralité symbolique (matérialisé par la mosquée et le souk).

■ ✓ Notion de dedans et de dehors qui sont articuler par des seuils matérialisés par des portes.

■ ✓ Hiérarchisation des voies, du publique au privé (rue – ruelle – impasse).

### 2- 6-Période coloniale(1833/1962):

Le port de Béjaïa jusqu'à l'arrivé des Français était un chenal fermé par la porte Sarrasine (encore fort conservée). Le site était constitué de l'avant-port actuel. C'est en effet la façade maritime et la rade de la ville qui ont été exposé au terribles attaques qu'elle a subit . Guy de Maupassant témoigne l'état de ruine de la ville après sa conquête : " Bougie est la ville des ruines . Sur le quai , en arrivant , on rencontre un débris si magnifique qu'on le dirait d'opéra . C'est la vieille porte sarrasine , envahie de lierre et dans les bois montueux autour de la cité

, partout des ruines , des pans de murailles romaines , des morceaux de monuments sarrasins , des restes de constructions arabes..."

### 2-6-1-Réinterprétation des lieux, 1833-1848

les Français réalisent les premiers ouvrages en 1834

-La ville s'est stratifiée sur les tracés de la ville turque



Figure 14: Carte du port de Bejaia a la période coloniale

source : J-Royer + traitement auteur

- ✓  Consolidation du plan défensif de la ville (réhabilitation des anciens forts, et construction de nouveaux; Bridja...).
- ✓  Détermination de deux territoires: Coté haut pour les autochtones, Coté bas pour les colons, défini par un mur (rempart).
- ✓  Plans d'alignement français
- ✓  Création des placettes françaises

### 2-6-2- Le tracé du génie militaire 1848-1871:

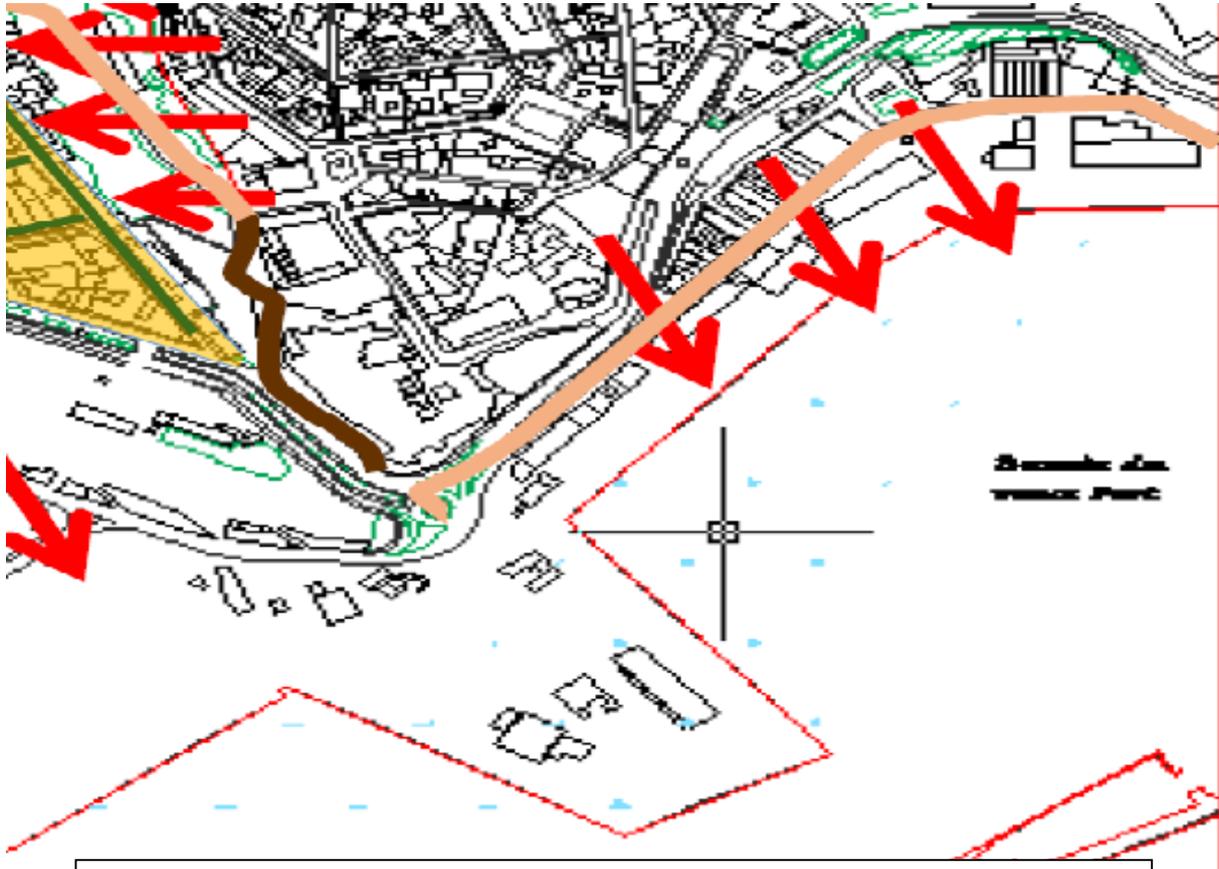


**Figure 15:Le génie militaire sous l'occupation française**

Source :-Royer + traitement auteur

- ✓ Commencement des ouvrages de protection en 1870
- ✓  Restructuration de tissu urbain y compris celui des "autochtones" selon le plan Haussmannien superposée sur les parcours turques
- ✓  Valorisation des moments forts de la ville, l'intersection de rues importantes matérialisées par des placettes.
- ✓  Développement d'une façade maritime et l'exploitation du port ,l'aménagement du port en zone de transit et d'échange commercial avec la métropole par la construction du port actuel .

### 2-6-3-Franchissement de limites, 1871-1890: Bejaia extra-muros:



**Figure 16: Carte de Bejaia extra-muros**

Source ; source: Source : mémoire de magistère de « Melle. Bouaifel kahina» traité par auteur

Commencement des travaux d'accostage en 1878

■ Franchissement des limites (remparts) qui deviennent des articulations (boulevards).

■ Superposition sur la trame agricole. Définition d'un nouveau tracé viaire

■ Tracé en damier Boulevard Front de mer

### 2-6-4-Densification et extension 1890-1962

le port prend de plus en plus de grandeur engendrant ainsi un paysage d'interface à caractère industriel.

Dans cette période le port marchand fut achevé en 1911 et prend sa fonction marchande. En 1922 on traça physiquement les configurations de l'avant-port et l'arrière-port.. en 1958-ont

## Chapitre I : Diagnostic urbain

été installés les équipements nécessaires aux pétroliers dans l'avant-port. Bien que la ville ait perdu son rang de première ville dans le Maghreb central, son port est redevenu l'un des plus importants et des plus actifs dans l'Est algérien

la construction de la grande digue en eau profonde qui fermait la baie de Sidi-Yahia au pied du Cap Bouak. Un grand abri pour sous-marins était prévu sous le Cap avec deux entrées, une vers le Port, l'autre vers le large. L'arrière-port fut construit comme base aéronavale avec bouées d'ancrage pour les hydravions Goliath et CAMS 53.



**Figure 17:franchissement des limites (1871-1890)**

source : APC+ traitement auteur

### 2-7- A partir de 1962

De nouveaux projets, de nouvelles technologies, pour un nouvel avenir :

Après des hauts et des bas et une gestion partagée entre plusieurs institutions selon leurs activités, le port de Bejaia relèvera, à partir de 1982, de l'Entreprise portuaire de Bejaia (EPB) qui hérita du patrimoine, des activités, des structures, des moyens et des personnels des entreprises Sonama, ONP et CNAN, dans le cadre de la réorganisation de la gestion des ports algériens

les actions les plus importantes :

- superposition sur l'existant
- extension du port , création d un terminal pétrolier
- la délocalisation de certaines activités de notre quartier vers la partie extension
- la réalisation d'une gare maritime dotée d'un grand parking

Les travaux de réalisation d'un nouvel appontement, pour la réception des navires gaziers entamés en 2009, achevés en 2011.

les diverses installations du port :

Terminal à conteneurs , Terminal à bois , Terminal divers, L'abri papier, Centre de transit des marchandises dangereuses, Le terminal roulier , Le terminal pétrolier, Le terminal huilier/gazier

le vieux port est divisé en 6 ilots :

ilots	Surface m2	gabarit	construction
lot 01	1237	RDC	Dépôts réservés aux pêcheurs.
lot 02	8637	RDC,R+1	Gare maritime, docks
lot 03	7757	RDC,R+3	La douane, siège de L'EPB.
lot 04	16513	RDC,R+1	Fonctions diverses.
lot 05	3900	RDC,R+1	Ateliers, dépôts.
lot 06	1935	RDC,R+1	Ateliers, habitations.

**Tableau 1:les ilots du port**

Source : auteur



**Figure 18: carte du port**

Source :Auteur



**Figure 20:ford Abd el Kader**

Source :auteur



**Figure 19: la casbah**

Source : auteur



**Figure 21: la gare maritime**

Source : auteur



**Figure 22: la porte sarrazine**

source : auteur

### **Synthèse:**

Le destin de la ville de Bejaia fut à travers l'histoire, lié a son port qui remonte a l'époque phéniciens. La ville qui était le champ de plusieurs convoitises étrangères, a hérité aujourd'hui de plusieurs vestiges et ruines. Donc le port a passé par plusieurs phases distinctes, il était un simple comptoir peu a peu, il est devenu un centre industriel qui permet des communications avec d'autre pays de monde à l'époque médiévale .A l'époque coloniale et poste colonial, le port s'est développé hors des limites du port de pêche d'aujourd'hui qui remonte à l'époque romaine, progressivement devenue un port implorant au niveau national classé en tête après le port d'Alger.

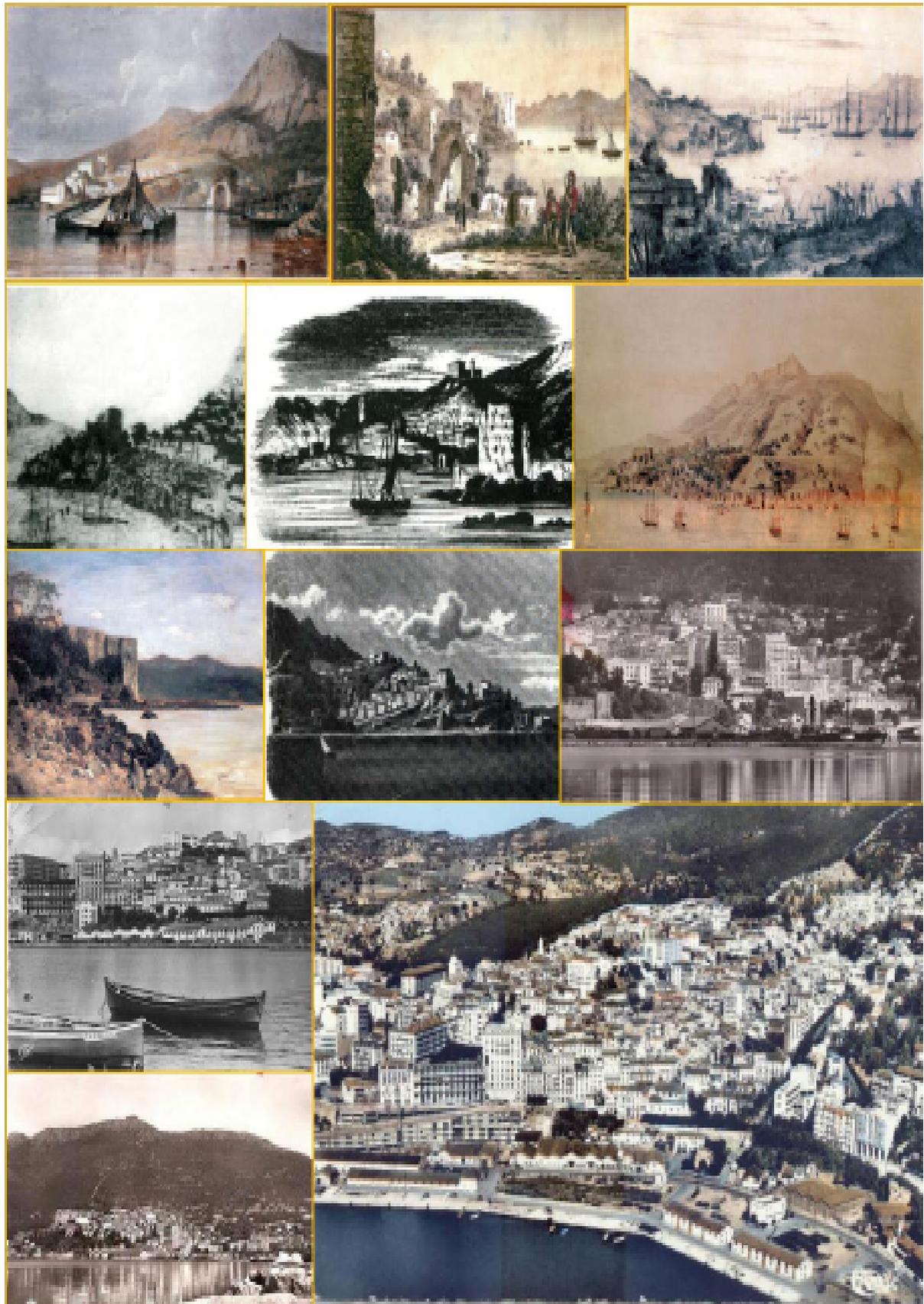


Figure 23: illustration de l'évolution de la ville de Bejaia

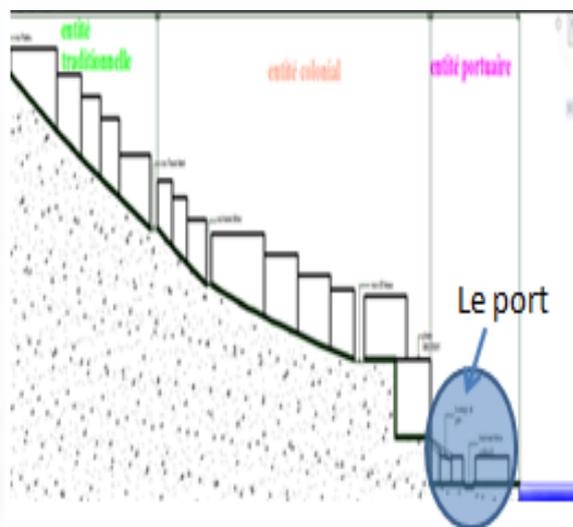
Source : Google + traitement auteur

## 3-Lecture du quartier

### 3-1-Morphologie:



**Figure 24: Vue sur le périmètre depuis la mer**  
source : auteur



**Figure 25: coupe schématique**  
Source :auteur

Le périmètre est doté d'une clarté apparente et lisibilité des vues panoramique.

La morphologie renforce la rupture ville/mer et renforce la rupture entre les entités.

Nous constatons sur les coupes schématiques que la façade maritime constitue le point de rupture entre le noyau historique et le port , cette rupture est d'ordre physique et typologique (physique = morphologie du terrain , typologie du bati industrielle au sein du port et colonial au sein de la ville historique )

### 3-2-zone d'intervention et environnement immédiat:

le vieux port est d'une superficie de 12 Hectares, la profondeurs du quai est de 6-9m .Sa passe est large de 120m

le site est accessible depuis le centre historique ,le centre ville et par voie maritime.

La position stratégique de la zone d'intervention (interface centre historique/ mer), ainsi que la proximité des équipements et des édifices patrimoniaux, offre à cette zone un caractère attractif.



Figure 26: la casbah place de la marine



Figure 27: gare ferroviaire



Figure 28: place gueydon

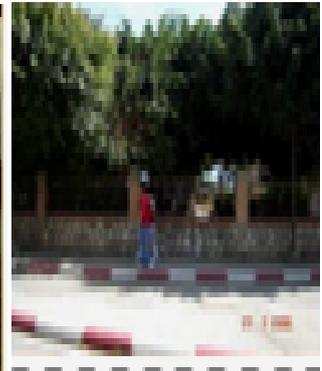


Figure 30: site d intervention: le vieux port



Figure 31: brise de



Figure 33: gare maritime



Figure 34: porte sarrazine



Figure 32: ford abd el kader

## 3-3-Accessibilité et circulation:

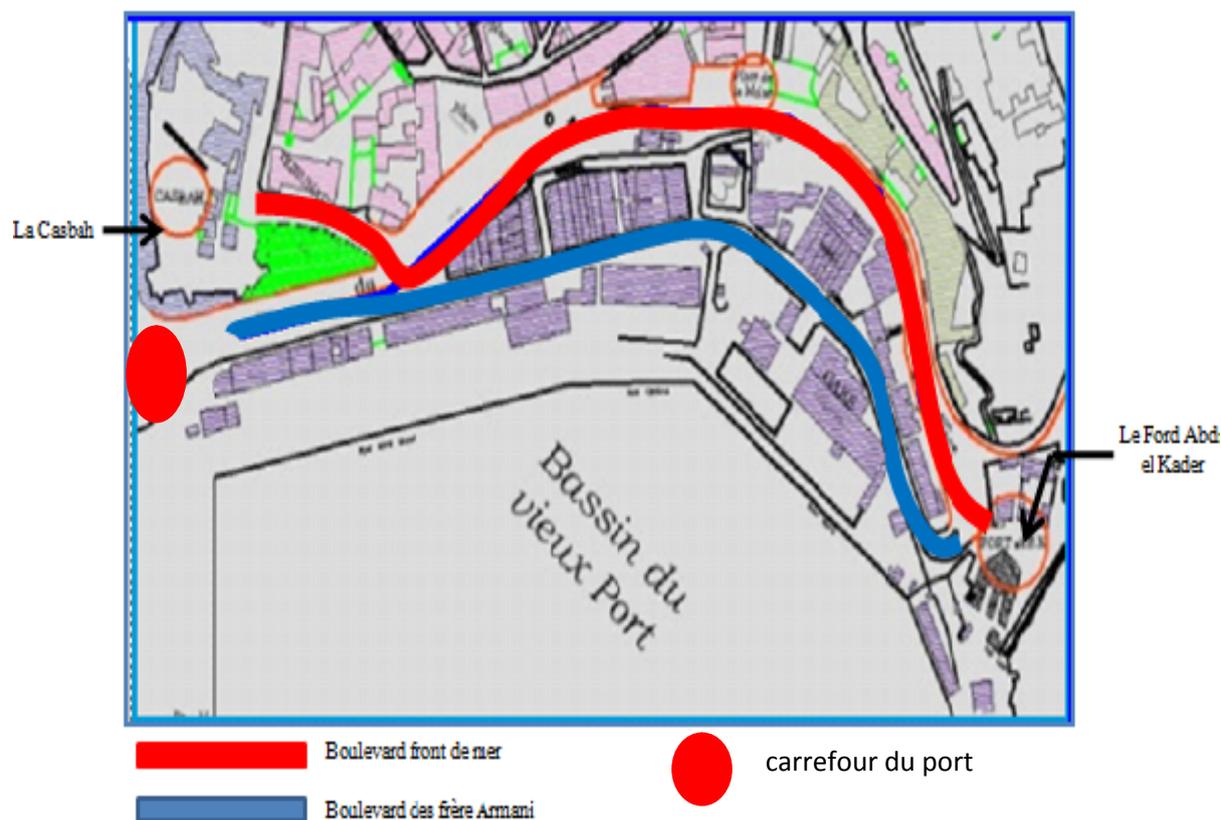


Figure 35 carte de voiries du port

source : APC+ traitement auteur

Notre site est accessible depuis deux voies importantes qui démarrent du même point le Ford Abd el Kader et aboutissent au au niveau de la porte sud de la casbah.

L'accès principal se trouve au niveau du carrefour du port

## 3-4-Etat des lieux des voiries

### 3-4-1-Boulevard front de mer

Le boulevard est réalisé pour concrétiser l'image de la façade maritime européenne .Il relie trois moments importants de la ville la Casbah, la place de la Marine et le fort Abd el Kader.

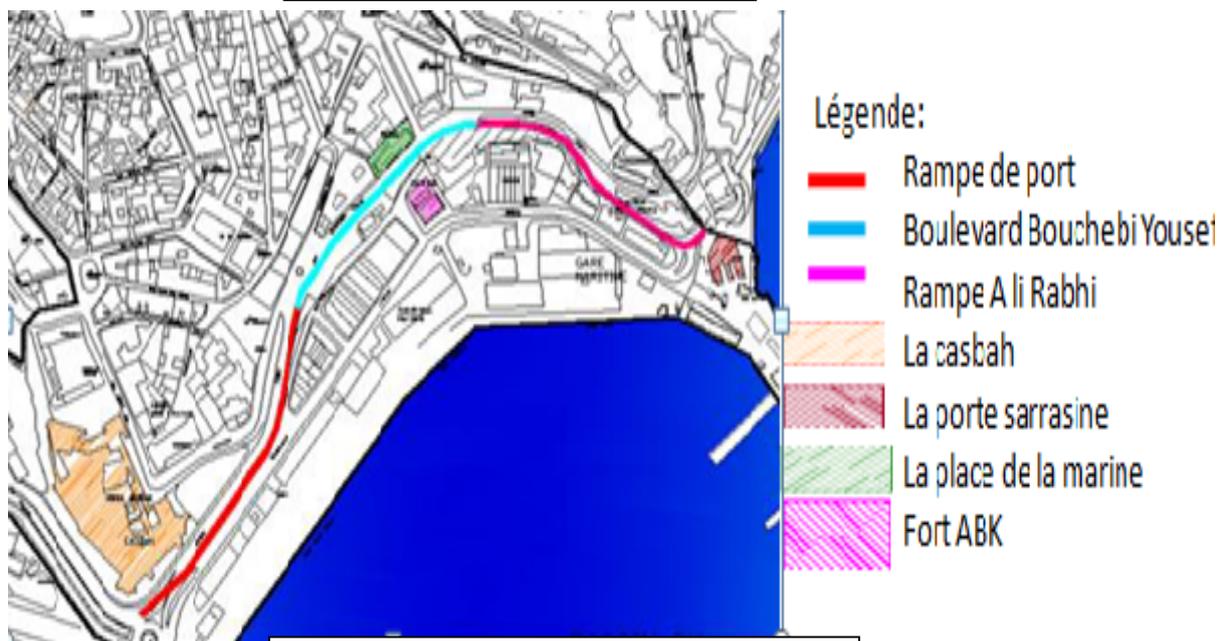
## Chapitre I : Diagnostic urbain

Le boulevard est projeté sur un site très accidenté, ainsi qu'il récupère une dénivelée importante, il est constitué d'immeubles de rapport qui s'intègre au site avec un gabarit qui rattrape plusieurs niveaux jusqu'à la rue Trézel basse.



**Figure 36: boulevard front de mer**

Source : auteur



**Figure 37: carte du boulevard front de mer**

source : APC+ traitement auteur

La paroi de ce boulevard, est constituée : d'un immeuble pont et la façade de la casbah, ainsi d'un immeuble corniche dont la terrasse est la place de Gueydon s'ouvrant sur la mer.

### a-La rampe du port:



**Figure 38: la rampe du port**

source : APC+ traitement auteur



**Figure 40: vue sur la rampe du port**

source : auteur



**Figure 39: vue sur la rampe du port depuis la place Gueydon**

Source : auteur

C'est le point d'articulation mécanique entre la partie portuaire et la ville , C est une voie principalement mécanique ; à double sens de 8m de largeur.

Absence totale de toute activités et de services.

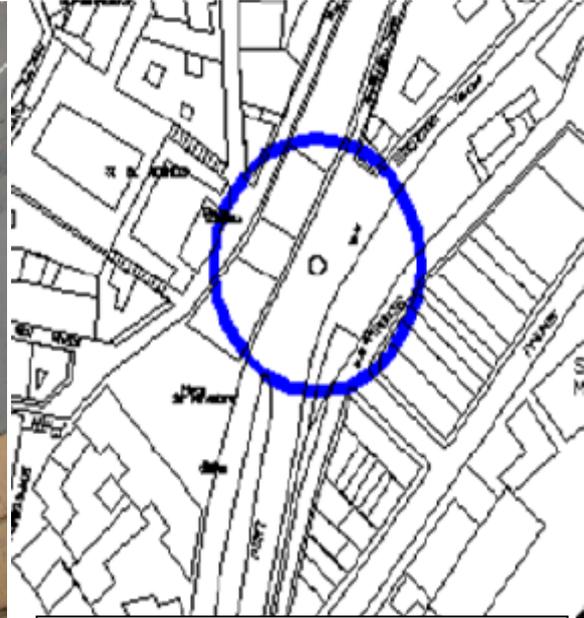
la voie d'un coté possède une paroi et de l'autre coté sous forme d'un balcon qui donne sur la mer et le port

A la partie haute de la rampe , il existe un moment qui articule la partie basse (le port) au noyau historique



**Figure 42:carrefour front de mer**

Source : auteur



**Figure 41:Carrefour front de mer**

Source : APC+ traitement auteur

## b-Rue Bouchebbah Youcef:



**Figure 43:Rue Bouchebbah Youcef**

Source :auteur

## Chapitre I : Diagnostic urbain

C'est une voie à double sens de 10 m de largeur. d'une forme courbée, elle est un élément d'articulation entre le centre ancien et le port.

Elle est à forte circulation piétonne et mécanique. Elle se trouve dans une zone déserte car l'ensemble des bâtiments existant sont en cour de restauration tel que la casbah et l'ancien tribunal

La rue Bouchebbah Youcef est surplombé par la façade maritime ainsi la place de la marine . Cette rue a une définition latérale car elle est bordée d'un coté et ouverte sur la mer de l'autre ce qui attire un flux important

la chaussée et les trottoirs sont en bonne états , bien entretenue avec la présence de l'immobilier urbain décoratif ( pots de vegetation ) l'eclairage public .



**Figure 45:vue sur la rue bouchebbah Youcef**

Source : auteur



**Figure 44:vue sur la rue bouchebbah Youcef**

Source : auteur



**Figure 46:rue bouchebbah youcef**

Source : auteur

## Chapitre I : Diagnostic urbain

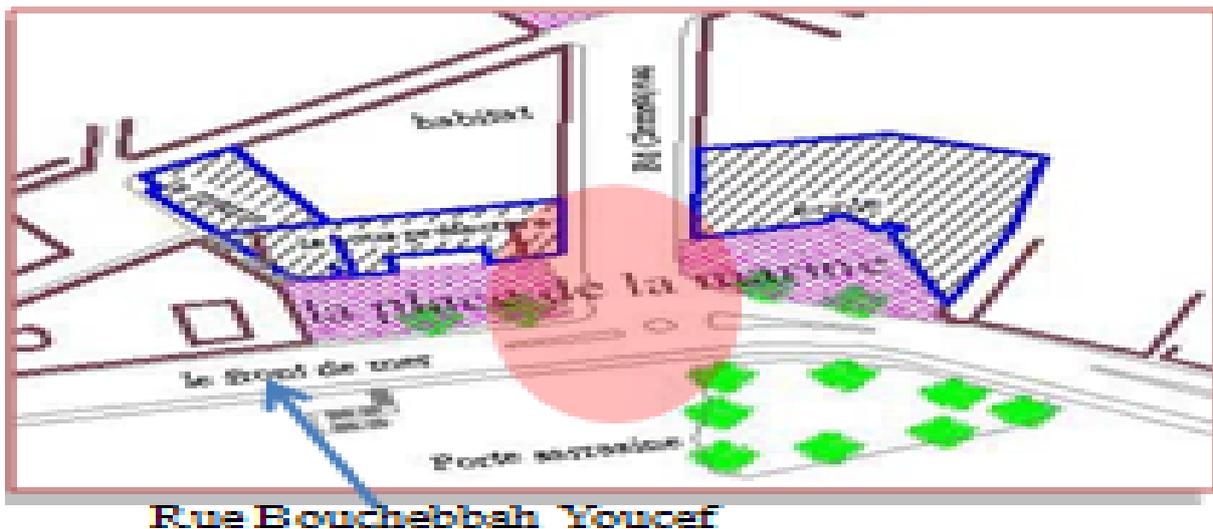
Sur cette voie Bouchebbah Youcef , on y trouve un moment d'articulation du port au centre historique crée par l'intersection de font de mer reliant le fort de la casbah au fort Abd el Kader et le boulevard Clemenceau) marquée au niveau de la place de la marine



**Figure 47:carrefour de la place**

Source : auteur

Ce carrefour est matérialisé par un rampoin comportant un ensemble de trois élément d'éclairage public orienter selon les trois voies



**Figure 48: carrefour de la place**

Source : APC+ traitement auteur

### c-Rampe Ali Rabhi

Ali Rabhi qui vien de la ville vers le carrefour qui se trouve au-dessous de fort Abd El Kader, donne vers la brise de mer, le vieux port  
correspond a l ancienne période Hammadite , elle est logé d un coté par un talus et de l'autre par un ensemble d arbre mais qui n'offre pas une perspective sur la mer , elle fut pratiquement diserte mais avec la projection et la réalisation de la brise de mer elle constitue un accès majeur piéton pour l ensemble des estivants et les utilisateurs de cette brise de mer car elle n'est pas accessible par véhicule

La Rampe

Son tracé

Elle est d'une largeur de 6 m et d'une longueur de 200m



Figure 49:vue sur la rue Ali Rrabhi

Source: auteur



Figure 50:carte de la rue Ali Rabhi

Source: APC+ traitement auteur

## 3-4-2-Boulevard des frères Armani :

Axe de deuxième ordre, constitue une voie de déserte pour la zone portuaire

C'est une voie structurant la partie portuaire autrement dit la partie échange , commerce



**Figure 51:carte du boulevard frère Amrani**

Source: APC+ traitement auteur

Cette voie commence du carrefour du port qui est la porte principale a notre périmetre le vieux port

C'est un accès principalemet mécanique vue sa forme de rempoint qui assure les relations avec le port et aussi voie de transit avec le boulevard des frère Amrani



**Figure 53:carrefour du port**

Source: auteur

**Figure 52: carrefour du port**

Source APC+ traitement auteur

Carrefour mal aménager conçue juste pour amélioré la fluidité de la circulation mécanique sans prise en charge de sont importance comme un point de repère et de seuil

La lecture de cette voie permet de distinguer 3 tronçons :



Figure 54: Carte du boulevard frère Amrani

Source: APC+ traitement auteur

### a-1er tronçon:



Figure 55: Tronçon du boulevard frère Amrani

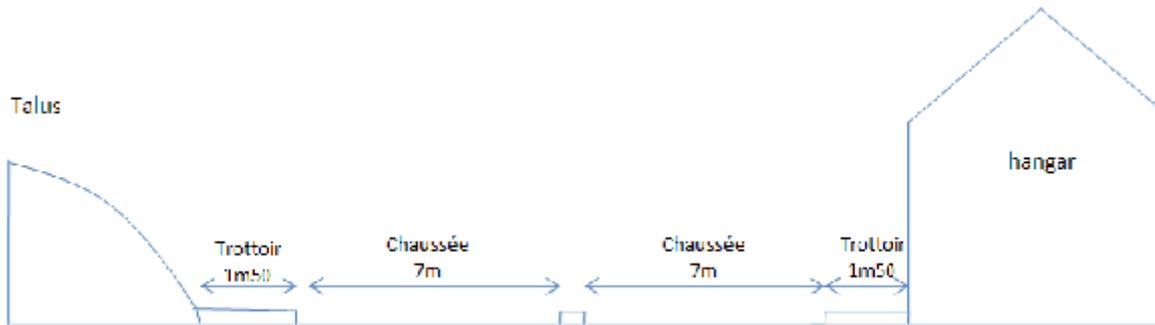
Source :auteur

Cette partie commence du carrefour du port jusqu'a la rampe du port

Voie a double sens , principalement mécanique a un flux très important vue qu'elle est une partie de transite vers la haute ville , le port

Elle est bordée d'un coté par le talus de la casbah et de l'autre coté par des hangars du port .

Présence de trottoirs étroits rarement fréquenté vue l'absence d'activité attractive et en relation avec la population



**Figure 56: Coupe du boulevard frère Amrani**

Source: auteur

A partir de ce tronçon la voie a double sens se réduit a une seul voie qui mène vers le port et la place de la corniche et le retour se fait sur une autre voie

l'accès au port se fait suivant ce 2ème tronçon

## **b-2ème tronçon**



**Figure 57: vue sur le boulevard Frère Amrani**

Source :auteur

Accès mécanique et piéton 8m de largeur avec des trottoirs de part et d'autre doté d'éclairage et d'un poteau d'alimentation en électricité .

Elle est bordée d'un coté par des hangars anciens et de l'autre par des structures administratives et d'autres équipements a gabarits R+1 /R+2

Cette paroi présente de forme de fenêtre et de couleurs différentes

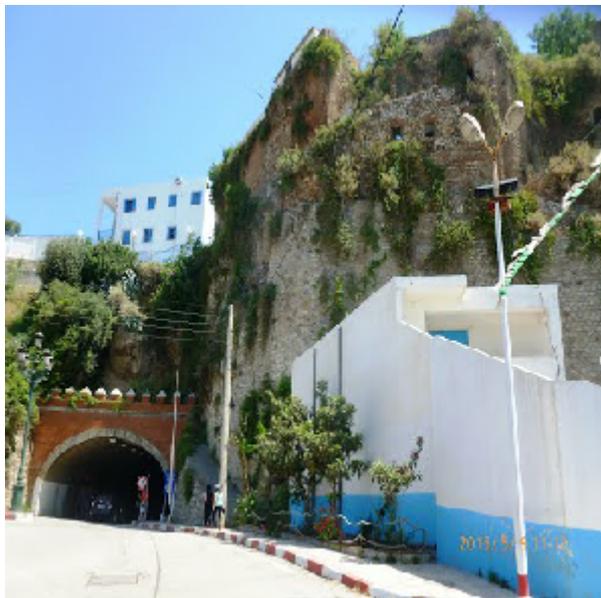
les équipements de cette paroi présentent des traitements de façade différent (la couleur , la forme de fenêtre )

## Chapitre I : Diagnostic urbain

Absence de continuité urbaine.

Voie de transit permet l'accès au port et le passage a la place de la corniche .

**c-3ème tronçon :**



**Figure 59: Vue sur le boulevard frère Amrani**

Source: auteur



**Figure 58: Vue sur le boulevard frère Amrani**

Source :auteur

Cette suite du boulevard abouti jusqu'au Ford Abd el Kader (Activité militaire )

cette partie est d'une forme courbée, toujours a sens unique

voie a sens unique , d'une chaussée large a 8m avec des trottoirs de part et d'autre a 2m de largeur

présence de l'éclairage publique

Présence d'artère végétale

voie très fréquentée par les piétons pour la présence d'un lieu d'attraction , la place de la corniche et le vestige du ford Abd el Kader sert ce dernier n'est pas au profit des gens comme il appartient a l'activité militaire ce qui fait un inconvénient pour le tourisme de Bejaia

La limite de cette voie est le commencement d'un autre boulevard qui est a la partie supérieure

La voie est bordée d'un coté par la façade de la gare maritime et des hangars du port et de l'autre coté des hangars et maisonnettes anciennes ainsi une partie de la muraille des Hammadites non mise en valeurs , cacher par un parking



**Figure 60:pré de la porte sarrazine (muraille Hammadite)**

Source :auteur

**3-4-3-les rues :**

**a-1ér ruelle :**



**Figure 61 vue sur la ruelle**

Source : auteur

Cette voie est a l'intersection du 2ème tronçon du boulevard frère Amrani abouti a la rue Amirouche, permet de faire le tour

Voie a sens unique de 35m de longueur , d'une chaussée a 5m de largeur et des trottoirs a 1m50 de part et d'autre .

Souvent les trottoirs sert pour le stationnement des voitures

Elle est bordé par des hangars anciens a gabarit RDC /R+1

présence d'élément d'éclairage public

absence de dynamisme

Absence de paroi continue

### b- ruelle de la place sarrasine :



**Figure 62: ruelle de la place sarrasine**

Source :auteur

2ème intersection sur le boulevard frère Amrani

Voie a sens unique d'une longueur de 24 m ,

Présence d'un flux important vue la présence d'un arrêt de bus juste a coté de la place sarrasine et aussi très fréquentée par les visiteurs de ce vestige historique mais

Une des parois de cette voie est très animés , ouvertes qui est la place de la porte sarrasine contrairement a la deuxième qui est principalement hangars , entreprise

### c-Rue Amirouche:



**Figure 63: vue sur la rue Amirouche**

Source : Auteur

Voie a sens unique relie entre les deux ruelle analysées précédemment , permet de revenir au point de départ le carrefour du port , elle démarre de la porte sarrazine

Large chaussée jusqu'a 8m avec possibilité de stationnement de par et d'autre

trottoirs très large ce qui permet au piétons de circuler a l'aise

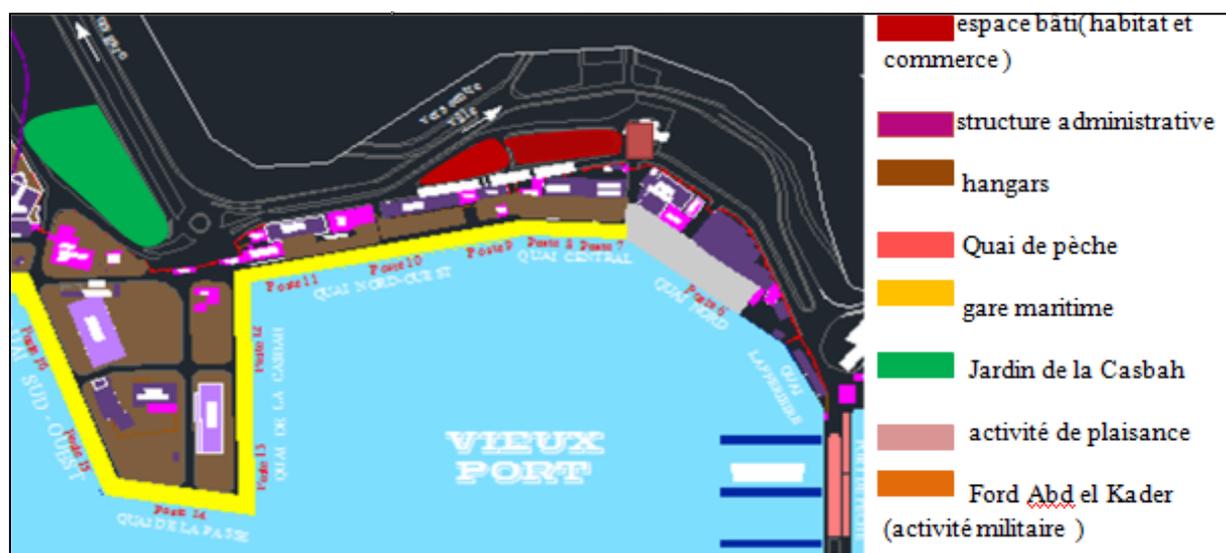
les parois qui bordent la voie sont contradictoire ,D'un coté , on trouve la façade de l'immeuble pont , les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces et les étages pour habitation ce qui explique le dynamisme a ce niveau . Contrairement , sur l'autre coté se trouve des hangars anciens , absence de su dynamisme



**Figure 64: vue sur la rue Amirouche**

Source : auteur

### 4-typologie du bâti



**Figure 65: carte du vieux port**

Source : APC+ traitement auteur

# Chapitre I : Diagnostic urbain

---



**Figure 67: jardin de la casbah**

Source : auteur



**Figure 66: Quai de pêche**

Source : auteur



**Figure 69: gare maritime**

Source : auteur



**Figure 68: vue sur le port**

Source : auteur



**Figure 71: vue sur le quai de pêche**

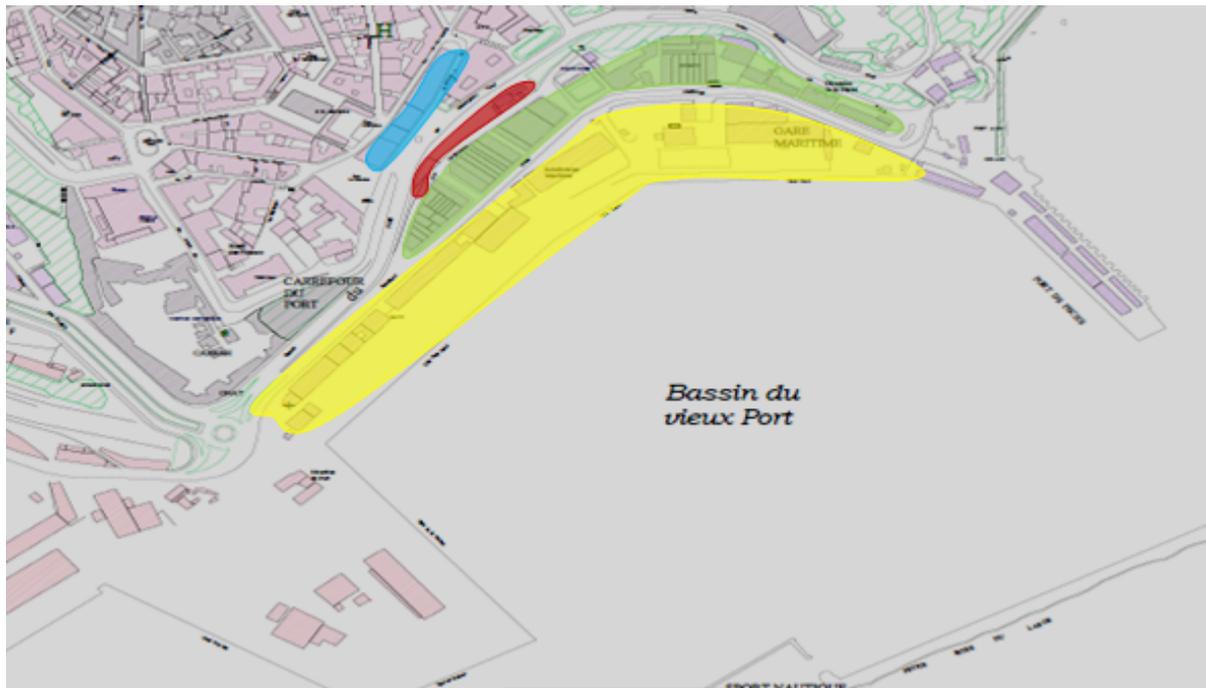
Source : auteur



**Figure 70: fort Abd el Kader**

Source : auteur

## 5-les entités de la zone portuaire:



Légende :

- entité 1
- Entité 2
- Entité 3
- Entité 4

**Figure 72: carte des entités du porte de Bejaia**

Source : APC+ traitement auteur

### 5-1-1er entité :



**Figure 73: vue sur la 1er entité**

Source : auteur



**Figure 74: gare maritime de Bejaia**

Source : google image

Partie donnant directement sur la mer , elle s'étant sur une grande superficie.

Principalement occupé par des hangars pour le stockage , hangars de RDC et R+1 implanté au hasard caractérisé par l'absence d'architecture, Des façades aveugles avec Toiture en tuile incliné

Présence d'un nouveau parking en cour de réalisation ainsi d'une nouvelle gara maritime qui attire un flux important surtout en été.

Manque du dynamisme vue les activités qui s'y déroule (stockage )

### **5-2-2ème entité**

cette entité joue un rôle important dans l'économie de la ville .mal remplacer, constitue la source majeure de la rupture ville/ mer. Son image réduit l'importance de cette ville historique



**Figure 75: vue sur la 2ème entité**

Source : auteur

### 5-3-3<sup>ème</sup> entité :

cette entité est constituée de l'immeuble pont sous le boulevard front de mer, un immeuble de rapport qui s'intègre au site avec un gabarit qui rattrape plusieurs niveaux jusqu'à la rue Trézel basse.

les RDC sont réservés aux commerces et les étages à usage d'habitation

Continuité urbaine selon toute la façade

La typologie de cette entité constitue la façade maritime



**Figure 76: vue sur l'immeuble pont**

Source : auteur

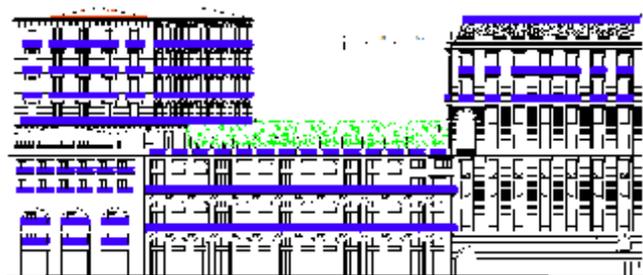
### 5-4-4<sup>ème</sup> entité:

#### **Ilot maritime**

C'est un îlot qui se trouve au centre du noyau historique, d'une forme allongée. Il absorbe une dénivellée de 20m et participe à la façade du front de mer. L'îlot relie deux moments forts de la ville, la place *Guyedon* et le carrefour en contre bas.

Son découpage parcellaire est irrégulier bien qu'il respecte la règle de la perpendicularité aux rues.

L'îlot est de typologie mixte, se développe en R+3 à R+7 perforé par des courettes qui permettent l'éclairage et l'aération.



**Figure 78: ilot maritime**

Source :Auteur



**Figure 77: ilot maritime**

Source :Auteur

### 6-les vestige patrimoniaux

la position de notre périmètre d'étude est encadrer par quatre éléments patrimoniaux , des vestiges qui témoignent le passage des différentes civilisations.

Ces éléments permet d'attire un flux important pour attractivités des touristes

#### 6-1-le jardin de la Casbah:

Lieu de rencontre et d'échange social à haut degré de permanence

Conçue comme un espace annexe a la casbah et le tribunal Structuré par deux voies (la rue Aisat Idir et la rampe du Port).

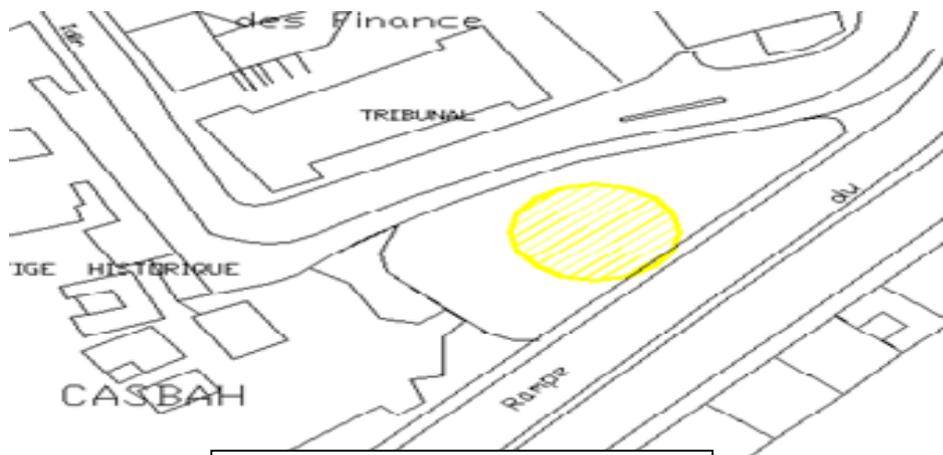
N'a aucun rôle dans la structure urbaine, utilisé comme un espace de passage et de transition seulement de la rue vers la casbah

Talue mal aménagé , Espace de transit et non de vie (élément passif). Dénué de toute animation



**Figure 79: muraille de la casbah**

Source : auteur



**Figure 80: carte du jardin de la casbah**

Source :auteur

### 6-2- Porte sarrasine :

Ancienne porte urbaine maritime à haut valeur historique située au milieu du port édifiée à l'époque Hammadite (Bâb el bhar). Classée monument historique en 1990



**Figure 81: place de la porte sarrazine**

Source : auteur



**Figure 82: vue sur la porte sarrazine**

Source :auteur

### 6-3- Le Ford Abd el Kader :

Fort militaire édifié à l'époque Hammadite, se trouve à l'est de la ville dans le port, par la suite occupé par les espagnoles, turques et français.

Aujourd'hui il est en état dégradé (monument non classé) occupé par la garde des côtes comme caserne.

Espace de communication avec la mer , de connexion avec la ville et d'ouverture sur le parc Gouraya

Moment important mal exploiter et non ouvert au public , occupé par la vocation militaire



**Figure 83: vue sur le fort Abd El Kader**

Source : auteur



**Figure 84: vue sur le ford abd el Kader et le quai de pêche**

Source : auteur

### **6-4-Les remparts hammadite :**

reste actuellement que des traçants de la Muraille hammadite au niveau du port, en état dégradé



**Figure 85: muraille Hammadite**

Source : auteur

### **-Synthèse :**

Notre périmètre se définit comme un élément articulatoire entre la ville ancienne et la nouvelle ville. Ce dernier jouit d'un double potentiel naturel et historique, ainsi qu'une situation stratégique. mais on constate une rupture totale entre l'entité portuaire et la ville une rupture physique due à la topographie et aux activités non attractives comme le stockage ...etc Notre périmètre est la scène d'un amphithéâtre, visité de tout moment du noyau historique jusqu'au mont Gouraya, certes, la mauvaise organisation des voiries, des stationnements ainsi que les constructions anarchiques interrompent les percées visuelles. En dépit de ces richesses, notre entité urbaine souffre du manque d'attractivité, en raison de la non exploitation de ces potentialités.

### **7-Conclusion:**

#### **7-1-Potentialités :**

- Vue panoramique et un riche potentiel naturel (la mer, la montagne, forêt)
- L'ouverture sur la mer.
- Multiplicité des tissus et richesse du patrimoine historique et culturel.
- Le Fort Abd el Kader :Espace de communication avec la mer, de connexion avec la ville et d'ouverture sur le parc Gouraya

#### **7-2-Carences :**

- Noyau historique et patrimoine négligés
- le Fort Abd el Kader: Vestige historique mal exploité occupé par les militaires
- Richesse naturelle non exploitée.
- Rupture entre la ville et le port par les présences de l'industrie
- Manque d'aménagement des voies et des places et de mobilier urbain
- Manque d'espaces verts
- Manque d'équipements touristiques, loisirs et de détente

### **4-Synthèse générale :**

Le vieux port de Béjaïa présente des potentialités et des richesses multiples majoritairement inexploitées, il existe cependant différents problèmes et paradoxes. Ce périmètre est occupé par des Hangars ce qui a créé une rupture avec le reste de la ville et diminué sa valeur.

## 4-1-Les enjeux

- Exploiter le potentiel naturel et paysager
- Mixité urbaine (social et fonctionnel)
- Mixité urbano-portuaire ;
- Revitalisation et restructuration des espaces
- Redéfinition de plan de circulation: Organisation de la circulation et diversification des modes de déplacements ;
- Promouvoir le tourisme culturel
- Réhabilitation et restauration des vestiges historiques

## 4-2-Les objectifs :

- Rétablir la relation ville /mer
- Remettre en valeur le patrimoine bâti du périmètre et sauvegarde son identité et sa mémoire ;
- Faire du site un pôle touristique et culturel à différentes échelles(régional, et national)
- Régler le problème de circulation et de transit ;
- Renforcer la perméabilité du port
- Bénéficier du potentiel paysager naturel et urbain ;
- Création l'espace de convivialité et de rencontre ;
- Introduire des équipements socioculturels , de formations ou de loisirs ;
- Réaffectation de monuments historiques a des fins culturelles
- Introduire le concept de seuil pour le port
- Réaménagement du jardin de la Casbah et l'articuler avec les espaces publics

# Chapitre I : Diagnostic urbain

---

**chapitre II :**  
**opérations urbaines**

### Introduction:

Notre périmètre se définit comme un élément articulateur entre la ville ancienne et la nouvelle ville. Ce dernier jouit d'un double potentiel naturel et historique, ainsi qu'une situation stratégique.

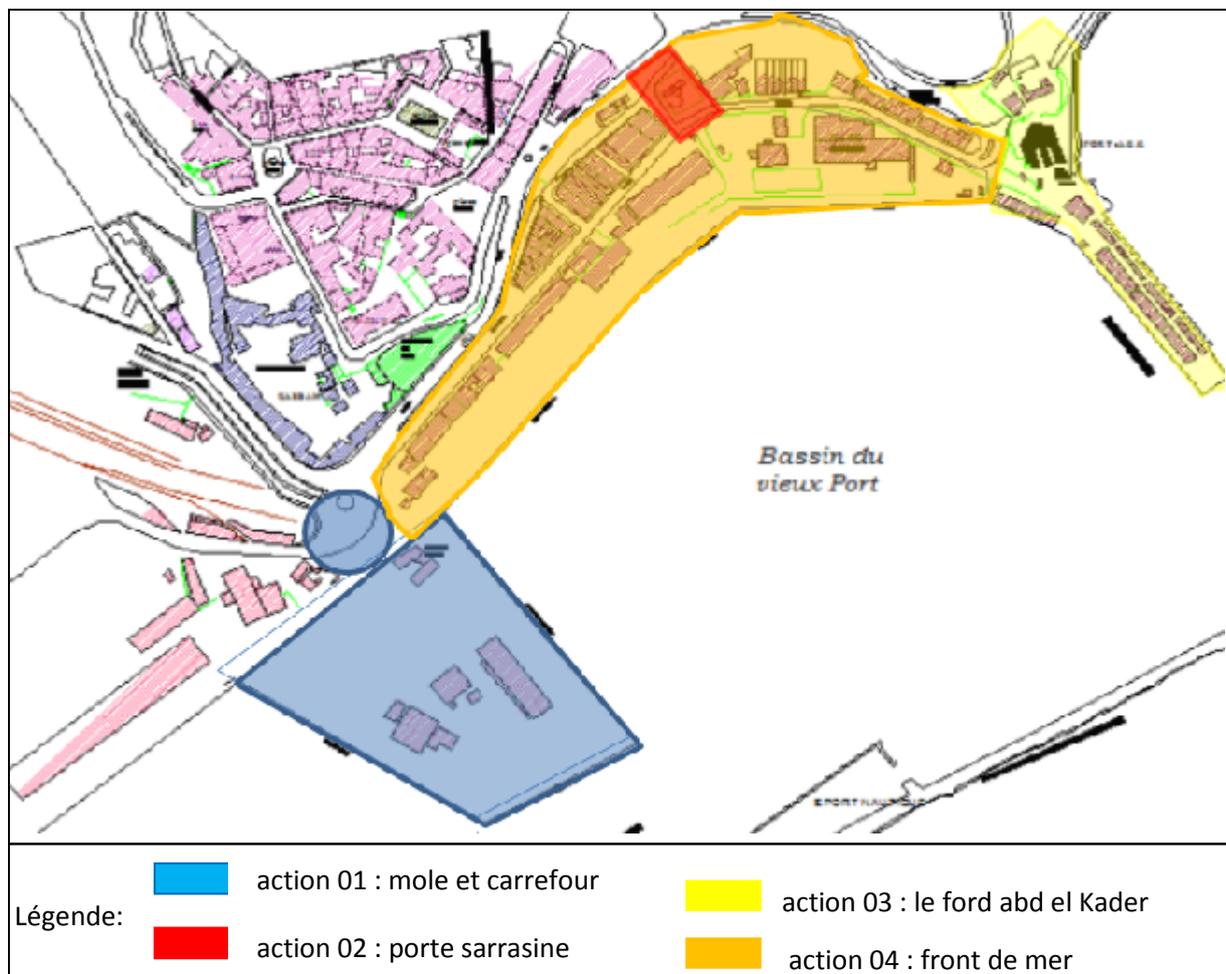
Le périmètre est mal pris en charge, pauvre de toute forme d'attraction ce qui a créé une rupture flagrante entre la ville /la mer, la ville /l'histoire, la ville /la nature

Ce présent chapitre est consacré à un ensemble des interventions afin de reprendre au différentes problématique et carences existantes au niveau de notre périmètre

Notre démarche consiste à définir les points sensibles à aborder au niveau de notre périmètre afin de redynamiser, réhabiliter l'image de la ville de Bejaia et de requalifier sa relation entre la partie bâtie et la mer par notre intervention sur cette interface portuaire

Notre stratégie d'intervention est la définition d'un nombre d'action à apporter à notre périmètre

### Les opérations urbaines:

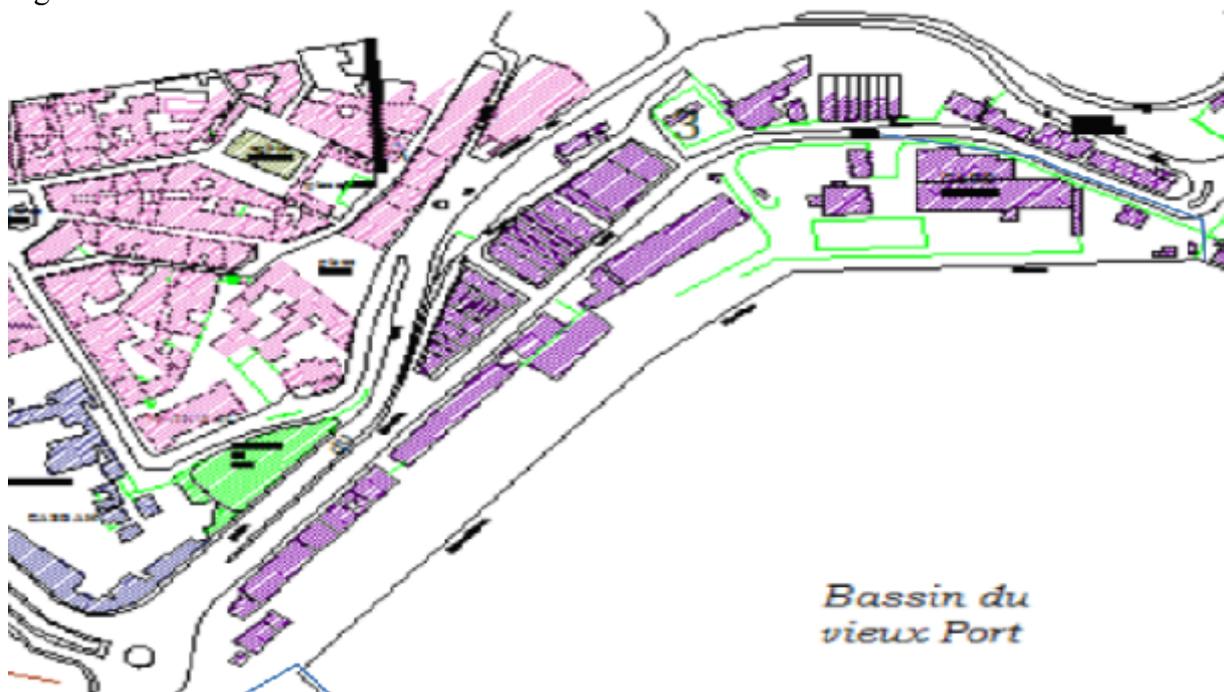


**Figure90: carte des enjeux**

Source : traiter par auteur

### **Action01: front de mer : esplanade**

- La délocalisation du port industrielle.
- Projection d'une esplanade le long du vieux port afin d'inciter les visiteurs a venir découvrir les monuments existants tel que le Fort Abd el Kader , la porte Sarrasine et la muraille des Hammadites
- Introduction de l'élément végétal
- Aménager avec du mobilier urbain
- La requalification du boulevard front de mer en proposant de s espaces publics assurant une ouverture sur l'ensemble de notre site d'intervention.
- élargissement des trottoirs
- Créer une balade maritime,
- Favoriser la circulation piétonne pour renforcer l'idée de la balade
- Aménagement du balcon front de mer en introduisant du mobilier urbain et de la végétation.



**Figure 91: carte du front de mer avant intervention**

Source : carte traiter par auteur

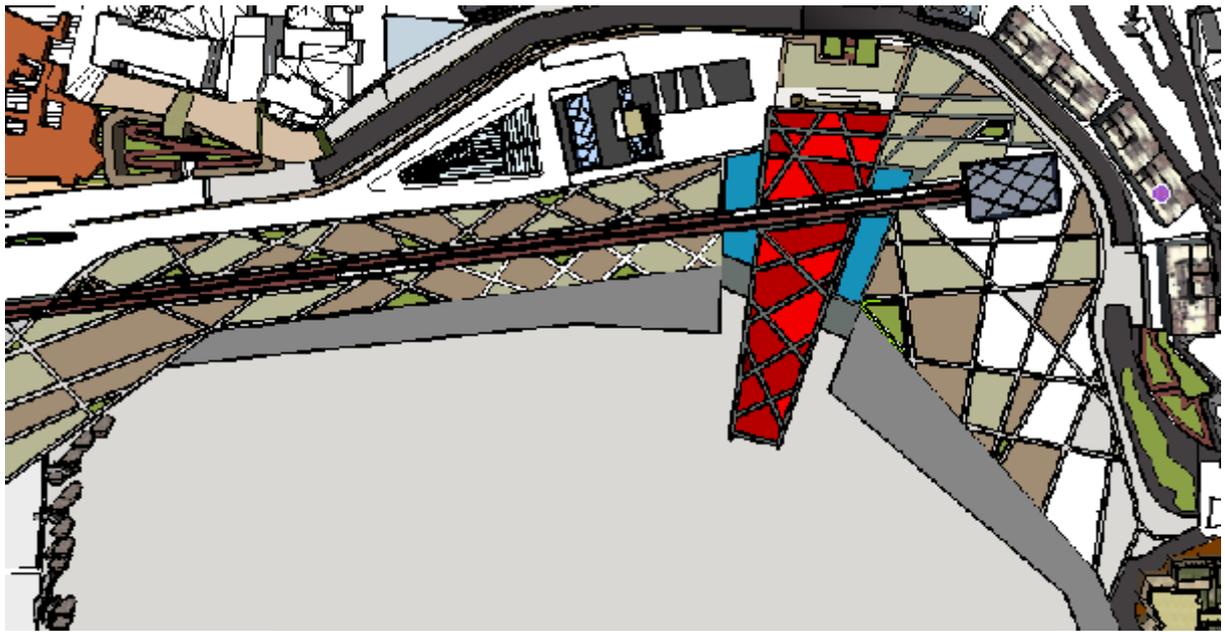


Figure 92: carte du front de mer après intervention

## Action 2 :mole et carrefour

Le carrefour du port est l'un des carrefours des plus important de la ville de Bejaia .Il est situé a proximité de la Casbah ,Il est le résultat d'un croisement de voies et c'est pour ces raison qu'il incarne la centralité .

Dans cette perspective nous avons essayer a travers cette action d'atteindre les objectifs suivants :

-Renforcement de la centralité au sein de notre périmètre d'étude

-Favoriser l'échange et le tourisme

et cela a travers un certains nombre d'opérations urbaines a savoirs :

-Restructuration de carrefour du port comme un seuil et projection d'une bougie

-Projection d'espace de mixité social sur la mole a savoir

-Délocalisation de la gare maritime sur la mole et la projection d'un hôtel afin de renforcer la vocation touristique

-Prise en charge de la circulation piétonne et mécanique

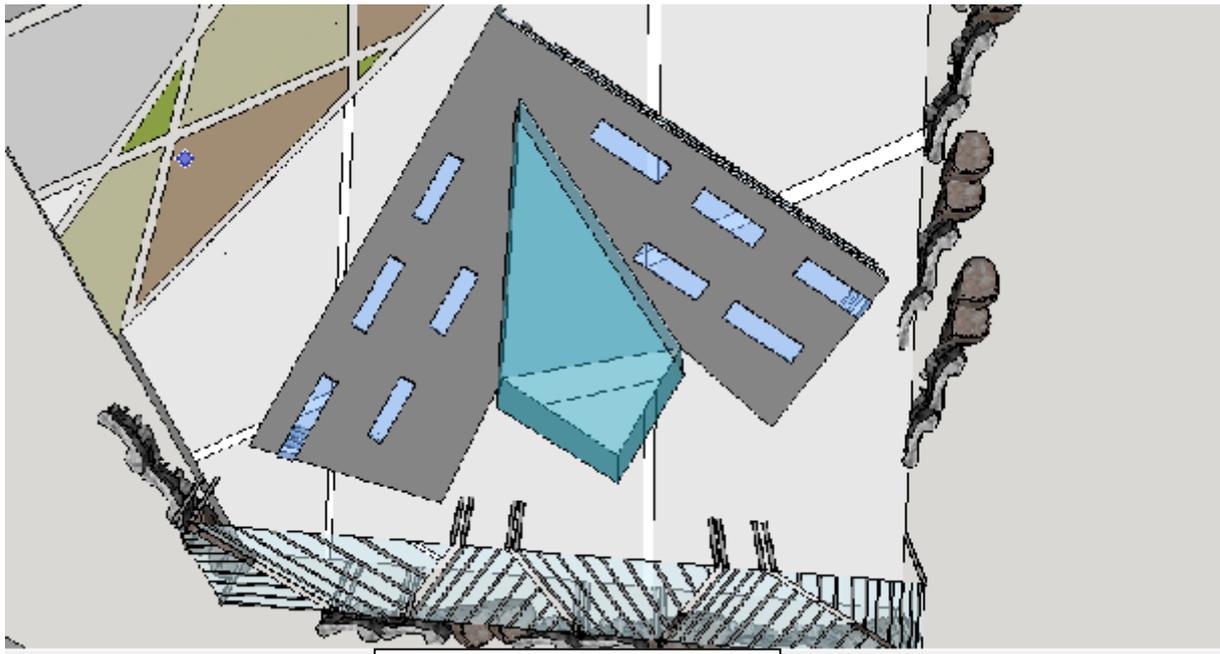
-Introduction de l'élément végétal ,

-Aménager avec du mobilier urbain



**Figure 93: carte de la mode et carrefour avant intervention**

Source : carte traiter par auteur



**Figure 94: gare maritime**

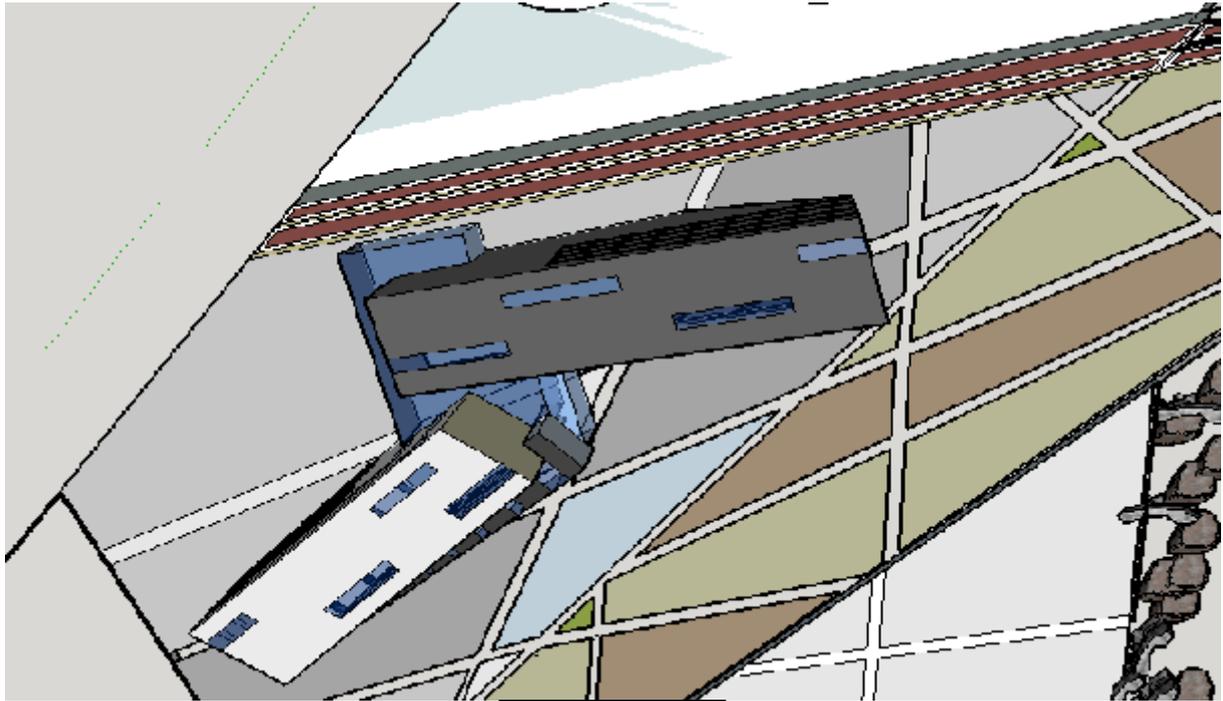


figure 95 : hotel

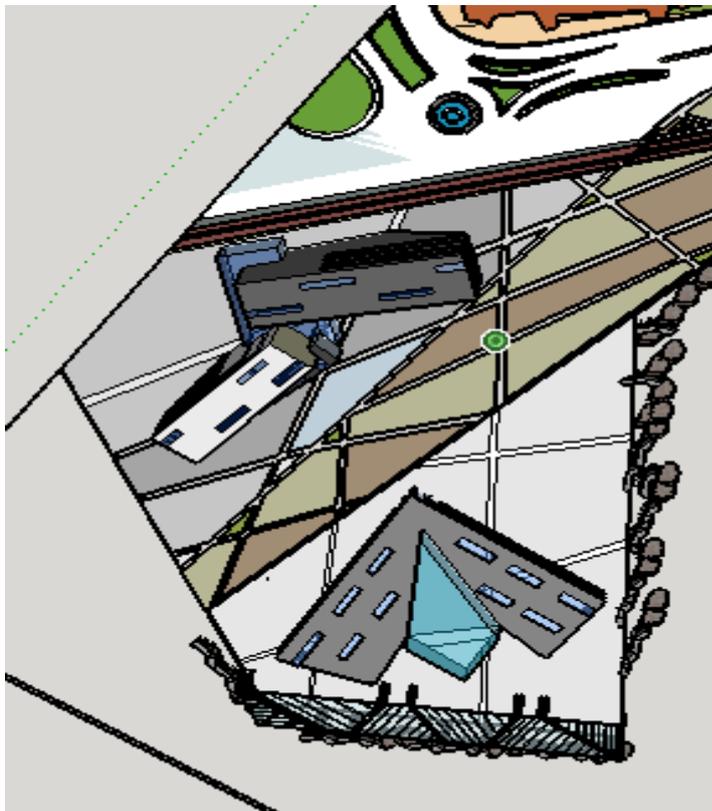


figure 93 : vue sur la mole après intervention

### Action 03 : Porte sarrasine

La porte sarrasine est un vestige historique d'une grande valeur , elle est le seuil du port  
Afin de lui redonner sa valeur nous avons proposé les opérations suivantes :

- Libérer l'espace au tour de la porte sarrasine
- implantation de lampadaire dans la direction de la porte pour qu'elle soit apparente même la nuit
- Projection d'une allait centrale vers la mer a fin de la connecter directement a la mer
- Création d'une gare du tramway a coté de la porte a fin d'inciter les visiteurs a la découvrir
- Création de notre projet architectural a vocation culturel a coté de la porte
- Introduction de l'élément végétal
- Aménager avec du mobilier urbain



Figure 94: Carte de la porte sarrasine avant intervention

Source : Carte traité par auteur



figure 95 : porte sarrasine

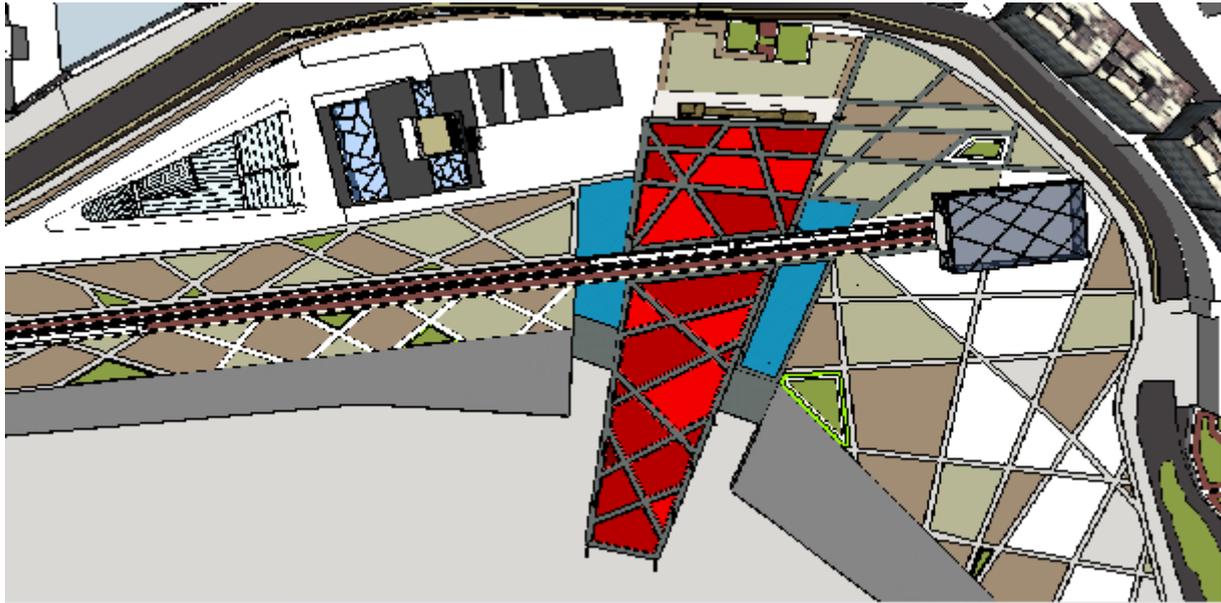


Figure 94: Carte de la porte sarrasine après intervention

#### Action 04 : Fort Abd el Kader

- Reconvention du fort et le ré ouvrir au profit du public
- Projection d'une gare du téléphérique a coté du fort a fin d'inciter les visiteurs a le découvrir , il démarrera du fort pour aboutir au mont Gouraya ,en passant par la Casbah comme premier arrêt
- Faire du quai de pêche une marina.



Figure 93: carte de quai de pêche avant intervention

Source : carte traiter par auteur

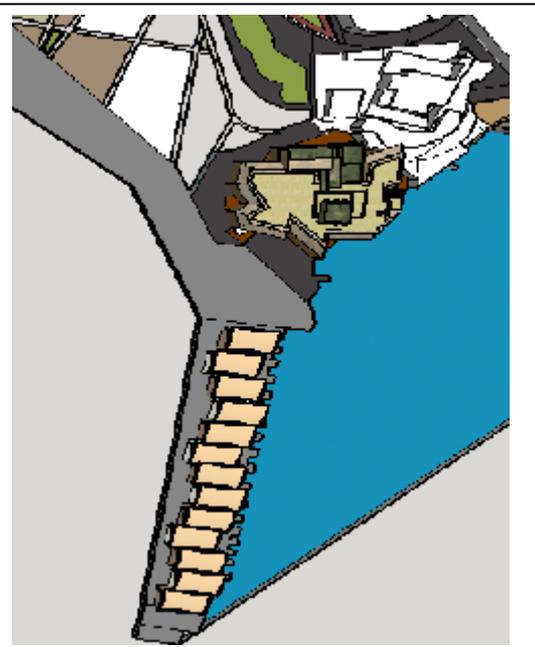


Figure 93: carte de quai de pêche après intervention



# **Chapitre III :**

## **Projet architectural**

## 1-Introduction:

Ce chapitre est dédié au projet architectural a savoir" le quai des arts" ,un équipements porteur d'une nouvelle centralité au niveau de notre périmètre urbain ,ce qui suit montrera le processus opératoire pour la naissance de ce projet :

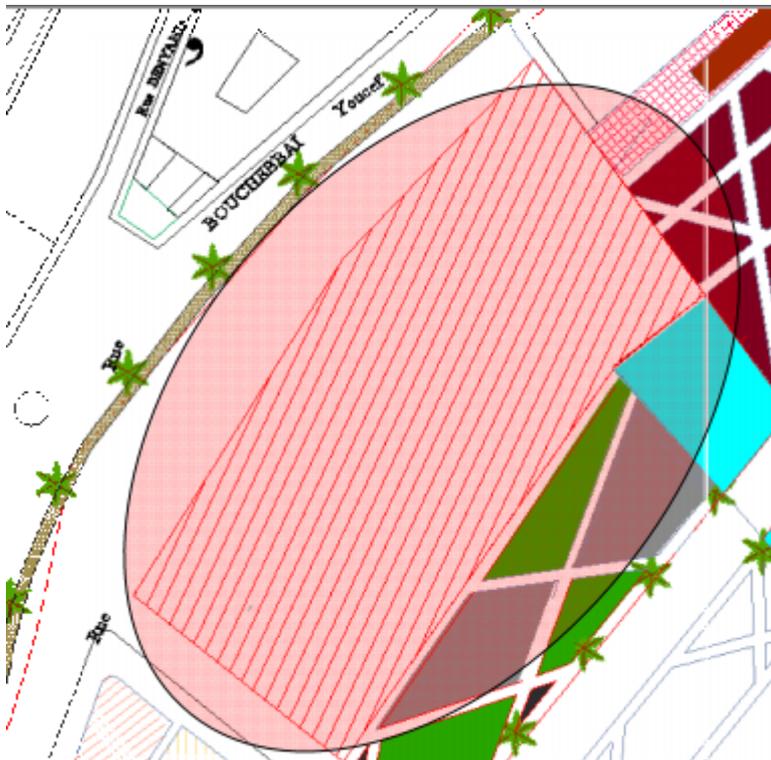
Le projet architectural sera un outil de conciliation entre la ville et l'architecture dans la traduction complète ou partielle des concepts liés aux objectifs de l'opération de requalification. Il participe ainsi à la conception d'une image nouvelle de la ville en s'appuyant sur les données du contexte tout particulièrement les ressources patrimoniales culturelles, environnementales et paysagères. Le projet peut intégrer des formes nouvelles dans un lieu de mémoire avec la capacité à transformer la ville pour renouveler son image d'une part et réinventer son espace

## 2-1-le site d'intervention :

Notre choix s'est portait sur l'assiette a proximité de la porte sarrasine .Son choix a été motivé par plusieurs facteurs a savoir :

- Position charnière entre la ville et la mer, ville et l'histoire, ville et la nature
- situation stratégique de part sa position comme vitrine au niveau de port et au sein de la séquence culturelle

## 2-2-Situation et limites:



Elle est délimité par ;  
Au Nord : la mer et la voie du tramway  
Au Sud : l'immeuble pont  
A l'Est : le carrefour du port  
Al 'Ouest : la porte Sarrasine

### 3-1-le choix du thème :

Des grandes civilisations du bassin méditerranéen ont enrichi le patrimoine culturel et architectural de la ville de Bejaia, Cependant cette dernière semble ne pas exploiter ces richesses patrimoniales naturels, culturels et architecturales. C'est dans cette optique que l'ensemble des actions menées au cœur de l'opération urbaine ont été pensé de manière à rétablir les liens ville/mer, ville/histoire, ville/nature en affirmé l'identité de Bejaia. parc conséquent, notre choix s'est porté sur un projet architectural à vocation culturel "*un quai des arts*".

### 3-2-Le rôle et l'objectif du quai des Arts :

Un centre à vocation culturelle et naturelle, un lieu d'échange et de communication, un lieu de rassemblement de plusieurs civilisations et aussi un lieu qui présente, informe sur la biodiversité de la région

Il aura aussi pour rôle :

- Mettre en valeur le front de mer et le paysage du site.
- Rétablir la relation entre la ville et la mer.
- Renforcer l'attractivité de la ville
- Préserver et redynamiser le patrimoine du site.
- Exploiter les richesses naturelles exceptionnelles du site.
- Donner au site une fonction ouverte au public par le sujet culture, nature et parcours.
- Prévoir un lieu de diffusion de la culture, d'échange et de communication

### 4-Analyse des exemples thématiques :

#### 4-1- Centre culturel George Pompidou Beaubourg Paris France

- Projet: Centre culturel George Pompidou Beaubourg Paris France
- Architecte: Renzo Piano et Richard Roger
- Surface de Projet : 65,000m<sup>2</sup> dans chaque étage
- Surface du terrain : 2 hectares,
- Superstructure : 7 niveaux,
- Hauteur : 42 m (côté rue Beaubourg), 45,5 m (côté piazza),
- Longueur : 166 m, largeur : 60 m
- Ossature métallique : 15 000 tonnes d'acier
- Façades, surfaces vitrées : 11 000 m<sup>2</sup>
- Surfaces opaques : 7 000 m<sup>2</sup>
- Durée de réalisation: 7ans (1971-1978)



#### Analyse Spatial:

Programmation intérieur:

Le Centre Pompidou réunit en un lieu unique :

- l'un des plus importants musées au monde possédant la première collection d'art moderne et contemporain en Europe.
- une grande bibliothèque de lecture publique disposant de plus de 2000 places de travail, une documentation générale sur l'art du XXe siècle.
- des salles de cinéma et de spectacles.
- un institut de recherche musicale.
- des espaces d'activités éducatives.

## Chapitre III : Projet architectural

- librairies, un restaurant et un café

### NIVEAU de RDC:

- 1 Forum
- 2 Information générale
- 3 Vente Laissez-passer
- 4 Accueil des groupes
- 5 Galerie des enfants
- 6 Billetterie
- 7 Vestiaire
- 8 La Poste
- 9 Librairie Flammarion



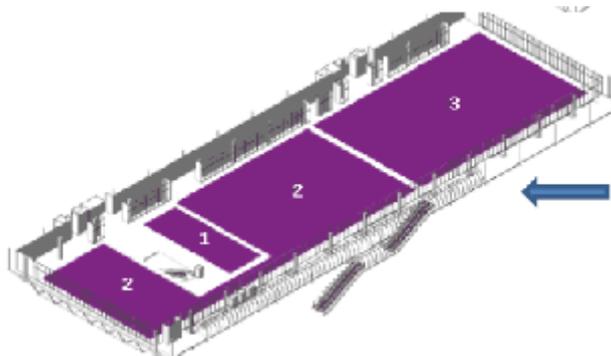
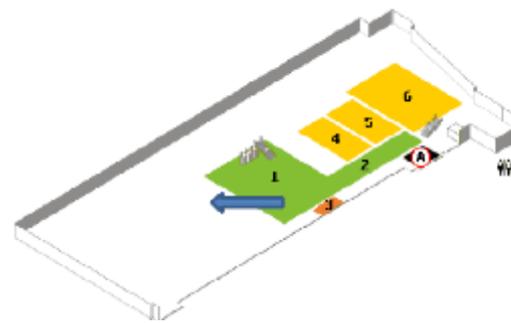
### au niveau 1

Espace Spectacles :

### au niveau 1

Espace Spectacles :

- 1 Forum
- 2 Foyer
- 3 Billetterie
- 4 Cinéma
- 5 Petite salle de spectacle
- 6 Grandes salles



### NIVEAU 2 :

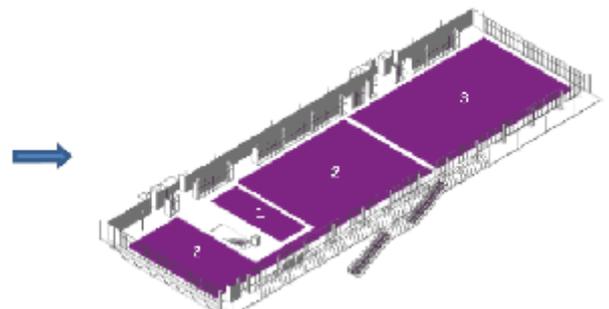
### BIBLIOTHÈQUE:

- 1 -Fonds général
- 2- Espace d'autoformation
- 3 -Télévisions du monde

### NIVEAU 3:

Bibliothèque:

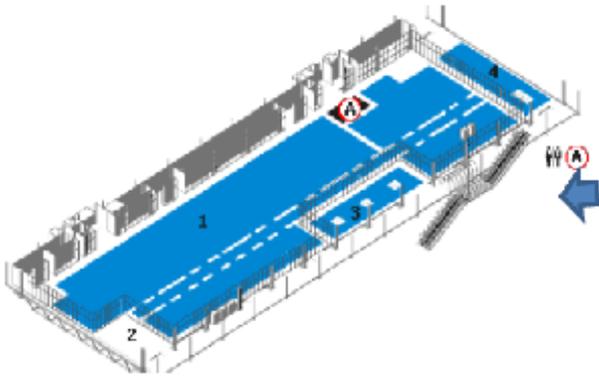
- 1 Espace son/vidéo
- 2 Fonds général
- 3 Bibliothèque Kandinskyet  
Cabinet d'art graphique  
(Entrée niveau 2, accès réservé)





## Niveau 4; Musée

- 1 Collections de 1960 à nos jours
- 2 Espace nouveaux médias
- 3 Musée
- 4 Galerie du Musée
- 5 Galerie d'art graphique
- 6 Entrée
- 7 Librairie



## MUSEE: (entree par le niveau 4)

- 1 Collections de 1905 à 1960
- 2 Terrasse sculptures de Calder, Takis
- 3 Terrasse sculptures de Richier, Miró
- 4 Terrasse sculptures de Laurens

## NIVEAU 6 EXPOSITIONS

- 1 Galerie 1
- 2 Galerie 2
- 3 Galerie
- 4 Restaurant
- 5 Librairie



Le parking est dans le souterrain des Halles. Les autocars accèdent au parking par le souterrain des Halles

**Synthèse** : l'équipement est composé de grands surfaces et l'aménagement varie selon les activités qui s'y déroule

### 4-2- Institut de monde arabe :

#### Présentation :

L'IMA est une réussite urbaine incontestable. C'est un pont entre la culture arabe et occidentale. C'est un bâtiment qui honore Paris et lui donne tout son sens. Ses objectifs sont de développer et approfondir en France l'étude de la connaissance et la compréhension du monde arabe.

Ainsi favoriser les échanges culturels, la communication et la coopération entre la France et le monde arabe surtout dans le domaine des sciences et techniques.

L'IMA est un lieu de réconciliation (trait d'union) :

- Entre 2 cultures (occidentale et orientale).
- Entre 2 religions (chrétienne et musulmane).
- Entre 2 tissus urbains : le vieux et le nouveau Paris.

#### -La situation :

Situé sur le quai de la Seine de Paris face à l'ancien Paris, à l'alignement du boulevard saint-Germain à proximité de Notre-Dame de Paris, et de l'université de Jussieu dont il est séparé par un mur plein et envahit par le jardin des plantes.

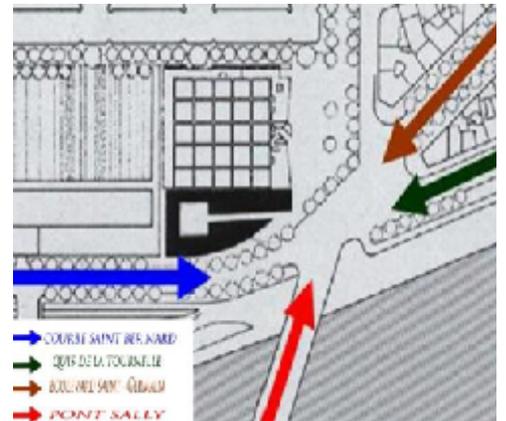
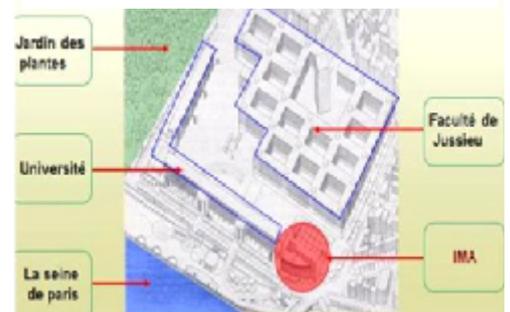
#### Composition volumétrique du bâtiment:

L'institut du monde arabe est composé de deux bâtiments parallèles séparés par une grande faille, elle-même prolongée par un patio. L'un de ces bâtiments, s'ouvrant sur l'université de Jussieu, abrite la bibliothèque et l'autre, s'ouvrant sur la Seine, accueille le musée. En parties haute et basse de l'édifice ont été répartis les services communs.

#### Programmation intérieure:

Le programme de l'IMA comprenait plusieurs catégories de locaux:

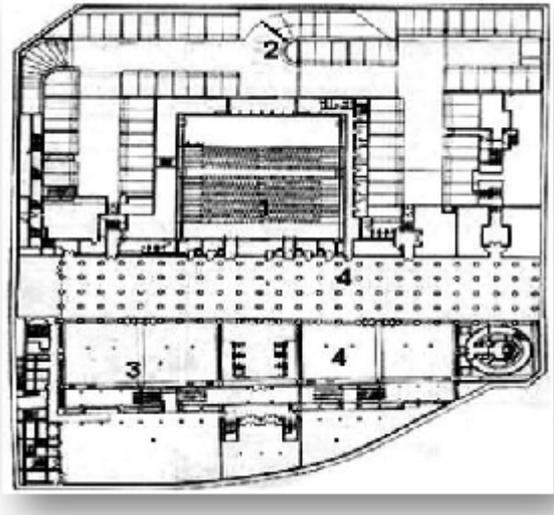
- Musée de l'art et de la civilisation arabo-islamiques.
- Médiathèque largement ouverte au public.
- Salles d'expositions.
- Auditorium.
- Des services communs.



## Chapitre III : Projet architectural

Au sous-sol a été aménagée une salle hypostyle pouvant être modulée pour recevoir les expositions les plus diverses. A ce niveau ont été également annexés un auditorium et un espace pour les jeunes

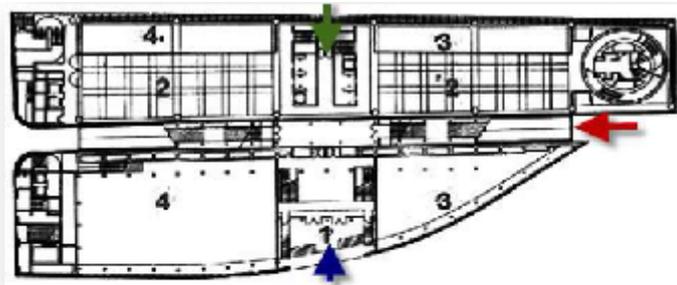
- 1-Salle hypostyle
- 2-Auditorium de 352 places
- 3-Salles d'expositions temporaires
- 4-Salles d'actualités.



### **Plan R.D.C :**

Au R.D.C sont installés les services d'accueil un espace consacré aux expositions temporaires une salle d'actualité, un café littéraire, une librairie et une boutique.

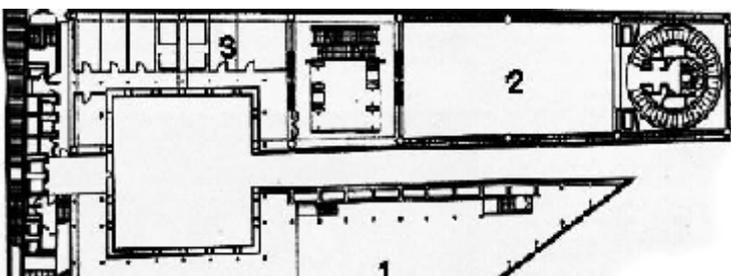
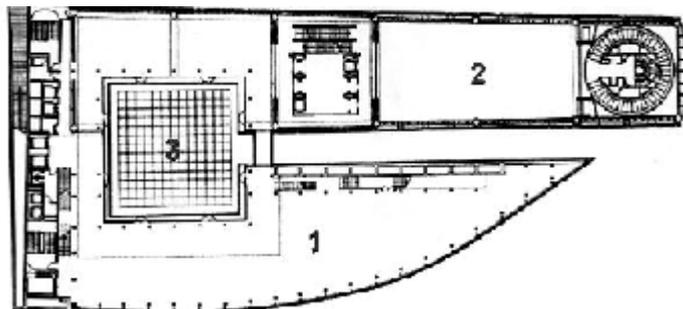
- 1- Hall.
- 2- Hall d'accueil.
- 3- Vide sur les salles d'actualités.
- 4- Vide sur les salles d'expositions temporaires.



- Entrée principale.
- Entrée secondaire au nord.
- Entrée secondaire au sud.

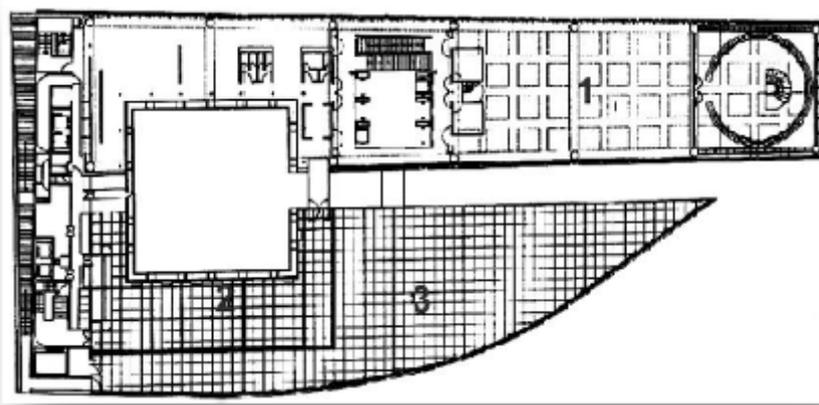
### **Plan quatrième étage :**

- 1-Musée
- 2-Vide sur la bibliothèque.
- 3-Patio.



### **Plan sixième étage :**

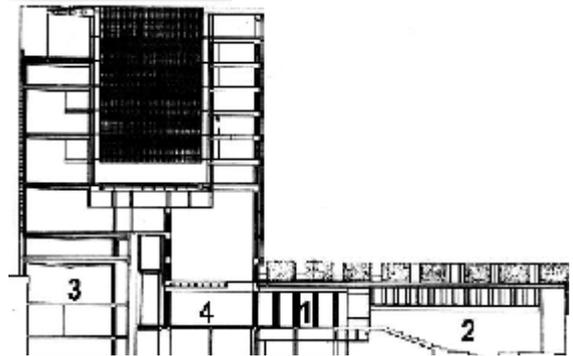
- 1-Musée.
- 2-Vide sur la bibliothèque.
- 3-Bureaux.



**Plan neuvième étage :**  
1-Salle du haut- conseil  
2-Cafétéria.  
3-Terrasse.

**Coupe transversale :**

- 1- Salle hypostyle.
- 2-Auditorium de 352 places.
- 3- Salles d'expositions temporaires.



**La structure:**

Institut du monde arabe est édifice moderne de métal et de verre au dessin géométrique rigoureux, dont la technicité constructive est soit dissimulée sous des capotages de métal luisant, soit encore détournée à des fins plus formelles. Ainsi la véritable performance technique est-elle sur la façade nord, mur-rideau suspendu et tendu en courbe, tandis que la façade sud et sa complexité apparente ne mettent en oeuvres que des « mécanismes d'horloge de grand-mère ».



### **Synthèse:**

Ce travail est basé sur la conciliation de deux cultures différentes , le projet présente deux facettes au sein d'un milieu urbain

D'après les exemples qu'on a analysé on a du ressortir les fonctions principales de notre thématique à savoir :

- Fonction d'échange et de communication
- Fonction de conservation et de recherche
- Fonction de détente et de loisir

### **5- Concepts et genèse du projet "le quai des Arts"**

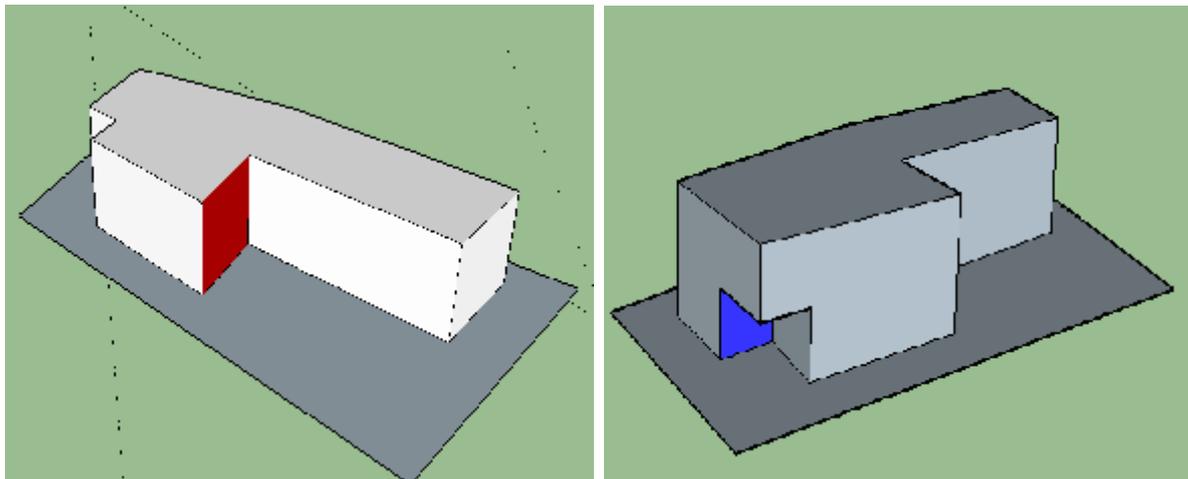
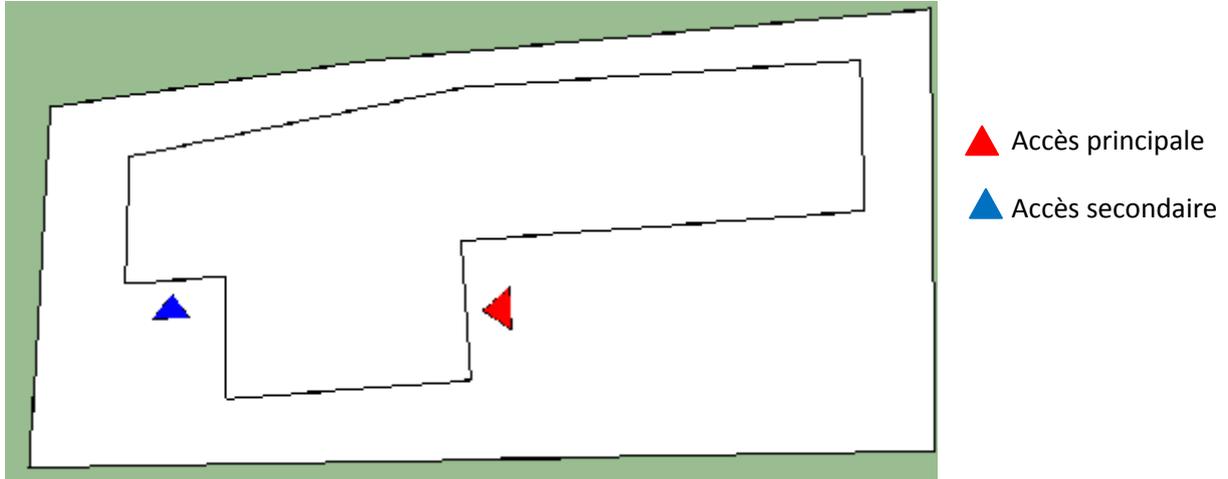
Les alternatives d'occupation :

#### **1-Occupation total de la parcelle**



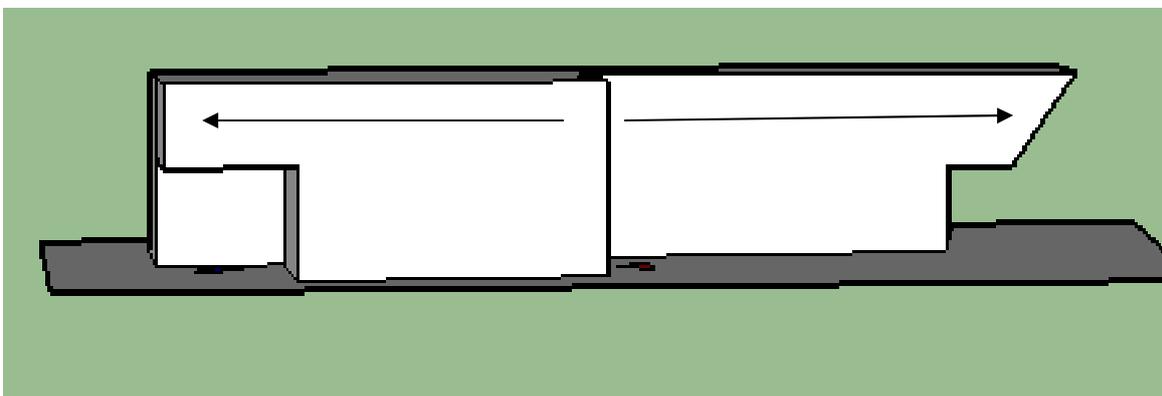
### 2- Le seuil

Moment de transition entre l'espace public et semi public, qui est marqué par un recule au niveau de l'entrée principale (publics), et un deuxième retrait qui sera recuperer a l'étage pour marquer l'entrée secondaire



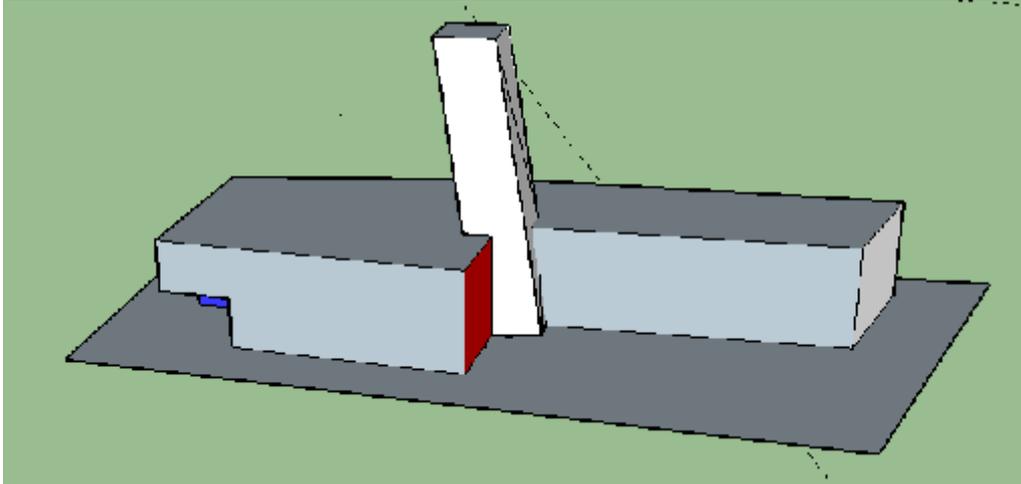
### 3-l'horizontalité

Une composition qui s'étale en horizontalité en référence à la mer (mouvement des vagues).



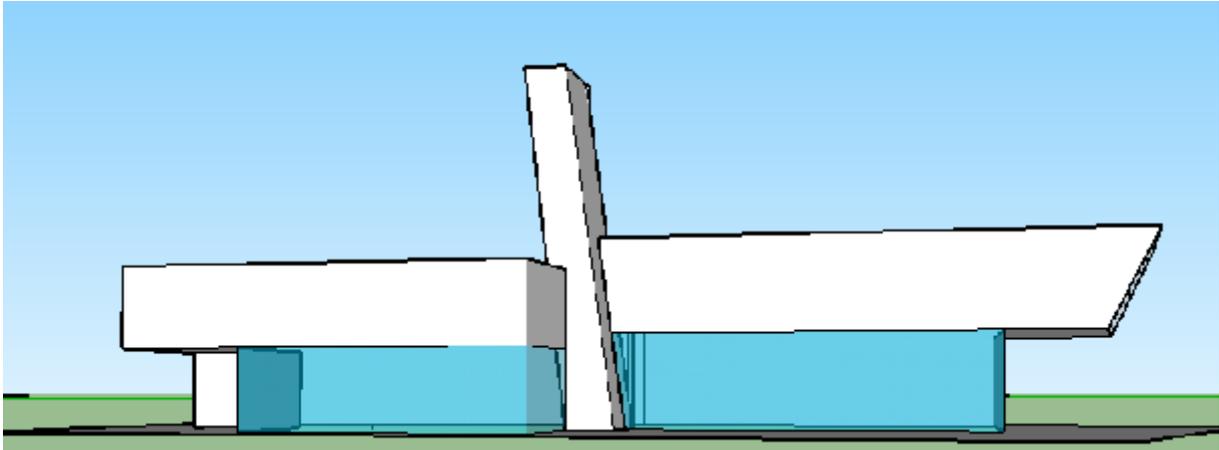
### 4- La monumentalité :

Un élément central qui émerge du seuil du projet , en métaphore a la fonction maritime a savoir un phare et aussi une connexion avec le reste de la ville .



### 5-Fluidité et continuité visuelle:

Une rampe verticale s'annonce en séduisant le visiteur afin de découvrir et contempler le paysage urbain et les richesses architecturales dont dispose Bejaia des façades transparente a fin d'assurer la continuité visuelle entre le projet et son environnement



## 6-Description du projet

### 1Définition du projet

Emergé dans un lieu prestigieux, «Quai des arts» situé sur la façade maritime, Il se distingue par ses formes géométriques régulières avec une architecture contemporaine, et une singularité qui marque le quartier. Il fera l'objet d'un espace d'articulation entre la ville et la mer

Notre projet est intégré dans son contexte, se présente comme une vitrine du centre historique de la ville de Bejaia, c'est un coin de convergence et de divergence des artistes , un lieu

## Chapitre III : Projet architectural

---

d'exposition et de vulgarisation de la production artistique , c'est un lieu de rencontre entre l'art et le citoyen et aussi un lieu de rencontre de la nature avec la culture

### **2-Accessibilité :**

Notre projet est accessible par des voies mécaniques et piétonnes hiérarchisées comme suit:

- Un accès mécanique vers le sous-sol: à partir du carrefour du port.

- plusieurs accès piétons:

Un accès principale du coté de la porte sarrasine est matérialisé par un retrait pour mieux le valoriser

deux accès secondaire l'un du coté Est et l'autre du coté Sud .

### **3-L'organisation spatiale du projet :**

Notre projet est formé de deux bloc le 1<sup>er</sup> est horizontal , il comporte deux entités ( définit selon la fonction et la forme) la 1<sup>ère</sup> se développe en R+2 et la seconde en R+1, le 2<sup>ème</sup> bloc est une tour vertical .

-Un sous sol dédié au stockage et parking occupant toute la limite du projet

-Les accès sont commun pour tout le projet , un accès principale et deux secondaire

-Au RDC, une partie est réservée a l'accueil , détente et consommation ,il permet au visiteur de se renseigner et s'orienter tout en lui offrant, une vision d'ensemble sur les différentes activités ,L'accueil est équipé des services annexes (vestiaires, sanitaires) qui sont au service des visiteurs.

Une foie renseigner le visiteur peut se rendre dans des coin de détente , de consommation et rejoindre la 2<sup>ème</sup> entité qui est réserver a l'exposition

-Au 1<sup>er</sup> étage, la 1<sup>ère</sup> entité est accessible depuis le RDC par un escalier central ,il est occupé par la fonction de diffusion , échange et communication ,

De cette étage on accède au 1<sup>er</sup> étage de la 2<sup>ème</sup> entité par une passerelle qui récupère la différence de hauteur . Elle est réserver a l'exposition

-Le 2<sup>ème</sup> étage :il est réserver a la fonction d'apprentissage et d'éducation ainsi qu'a l'administration . Il est accessible par un escalier réserver au fonctionnaire et par l'escalier central venant du RDC pour le public .

-la tour est accessible par une rampe , elle présente une seule terrasse au dernier étage , elle nous donne une vision sur l'ensemble du paysage urbain de la ville de Béjaia

-Une rampe verticale relie entre les différents niveaux et incite le visiteur a découvrir et contempler le paysage urbain et les richesses architecturales dont dispose Bejaia

## Chapitre III : Projet architectural

---

## Conclusion générale :

---

Bejaia une ville à forte identité historique, florissante, harmonieuse riche par son paysage et son patrimoine qui ce trouve aujourd'hui marginalisé  
Et dans le cadre de notre intervention, nous avons voulu apporter un nouveau regard au noyau historique de Bejaia, qui souffre de la perte de paysage et d'histoire qui sont éléments fondateur de l'identité du lieu à travers la redéfinition des relations ville/mer, ville/histoire ville/nature

L'image que nous avons voulu lui attribuer découle Des potentialités que cache le noyau historique et de sont environnement immédiat.

Enfin, nous espérons qu'a travers notre projet, pouvoir apporter une réponse a notre problématique qui est celle de faire revivre les relations ville mer ville histoire et ville nature .

# **Documents graphiques**

## Références bibliographique

### Les ouvrages

1. Claude Charline, la régénération urbaine PUF; 1999
2. M.GAID, Histoire de Bejaia et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1962, Mimouni, Alger 1991
3. Charles FERAUD, Bougie Etude historique partielle
4. Françoise Choay, Allégorie du patrimoine, seuil mai 1992
5. E. Carette, étude sur la Kabylie exploration scientifique de l'Algérie, Vol 1, Paris 1848
6. François Furet, Patrimoine, Temps, Espace, patrimoine en place patrimoine déplacé, Edition Fayard
7. Michèle GROSJEAN/Jean-Paul THIBAND /l'espace urbain en méthodes ,2001/2008
8. Alain CHARRE/art et urbanisme/2ème édition 1996
9. J-BELMER/pour un urbanisme de projet, 2011

### Thèses

1. NAIMA MAHINDAD ABDERRAHIM, Essai de restitution de l'histoire urbaine de la ville de Bejaia, thèse magistère EPAU, 2002
2. HAMEG B, MESSIS S, MOULOUDJ A, Bejaia ville millénaire; patrimoine en altérité, rapport fin d'étude, option : sauvegarde et intervention urbaine.2001/2002

### Mémoires de magister

1. Karima BENAZOUZ/sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte du développement durable : cas de la ville de Bejaia /mémoire magister UMMTO ,2009
2. Kahina BOUAIFEL/étude pour la sauvegarde et la mise en valeur des éléments patrimoniaux du paysage urbain de la vieille ville de Bejaia/mémoire magister UMMTO ,2010

### Documents

1. Robert HERRMANN/plan de souvgarde de centre historique de Bejaia/rapport technique/RP/PP/1979-80/417-/05/paris 1980
2. EVA CAILLART, PIERRE CUSENIER ET KAMEL BAZIZI/Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaia/16 ,19 JANVIER 2004
3. Germain VIATTE/le musée du qua Branly/une réalisation en questions/juin 2003
4. Documentation du Musée Bordj Moussa
5. Direction de l'urbanisme et de la construction de Bejaia/PDAU intercommunal de Bejaia/2008
6. Direction de l'urbanisme et de la construction de Bejaia/rapport d'orientation/2008