

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique  
Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou  
Faculté du Génie de la construction  
Département d'architecture



## ***MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE***

***Option : Architecture, ville et patrimoine***

### **THEME**

***Pour l'articulation et la redynamisation  
du port historique de Tipaza***

**Projet : Pavillon Ludique de TIPAZA**

***Présenté par :***

*M<sup>r</sup> : MELLOUK Abderrahmane*

*M<sup>r</sup> : REGBA Noureddine.*

***Dirigé par :***

*M<sup>me</sup> : NESSAREK Nawel*

**Soutenu le : ...../...../2016**

# *Remerciements*

Nos remerciements vont aux :

Membres du jury pour l'honneur qu'ils nous font en jugeant et évaluant notre travail

Notre promotrice M<sup>me</sup> NESSARK Nawel pour sa disponibilité et ses conseils durant toute l'année.

Nos amis et à nos collègues qui, par leurs relectures, leurs encouragements et leur soutien moral, nous ont permis de tenir bon dans les moments difficiles.

Enfin notre ultime reconnaissance va à nos parents. Nous voudrions leur témoigner ici toute notre gratitude pour leur aide et leur soutien indéfectible. Ce mémoire leur doit énormément et nous encore d'avantage.

## **Résumé**

Pendant longtemps, la ville et le port évoluaient en symbiose, cette relation a progressivement disparu sous l'impulsion de la révolution industrielle, et l'émergence de nouvelle activité et technologies. Ces mutations ont induit le développement des ports hors de leurs limites historiques. Du coup, les ports historiques ces derniers se sont rapidement trouvés dépassés au détriment de nouveaux ports plus adéquats. Ainsi ces ports qui ont vu naître et grandir les villes portuaires et en dépit de leurs valeurs multiples ont sombré dans l'oubli. Ces dernières années nous avons constaté un regain d'intérêt vis-à-vis de ces lieux de mémoire ; un regain d'intérêt qui s'est manifesté à travers de nombreuses opérations de réaménagements.

La ville de Tipaza est née à partir de son port, son histoire était indissociable de la ville, le port de Tipaza à de tout le temps attiré les navires qui y trouvaient dans la baie. Il est donc porteur de valeurs patrimoniales et paysagères multiples. Malheureusement ces richesses sont mal exploitées, ce qui a engendré une rupture totale entre la ville et le port. Donc notre problématique posée dans ce travail est justement celle de la redynamisation de ce port.

A travers une analyse approfondie, sur notre site qui est le port historique de Tipaza, notre objectif est d'élaborer un plan d'action qui va répondre et remédier aux problèmes recensés et parmi ces actions majeures, nous avons projeté un pavillon ludique qui va dynamiser le port et qui va nous raconter l'histoire de ce site.

**Mots clés :** Port, Historique, Tipaza, redynamisation, pavillon ludique.

## Sommaire

Remerciement .....	
Résumé .....	

### CHAPITRE INTRODUCTIF

INTRODUCTION GENERALE.....	1
I- Problématique générale .....	2
II- Problématique spécifique .....	3
IV- Hypothèses.....	4
IV- Objectifs.....	4
V- Méthodologie du travail .....	4
VI- Structuration du mémoire .....	5

### PREMIER CHAPITRE : APPROCHE THEMATIQUE

Introduction .....	6
1. Définition de quelques mots clés .....	6
2. Historique de la relation ville-port .....	7
2.1. Le port et la ville dans les sociétés préindustrielles .....	7
2.2. La ville portuaire depuis la révolution industrielle.....	8
2.3. Poste industriel, à partir de la fin de la seconde guerre mondiale .....	8
2.4. La reconquête à partir des années 1990.....	8
3. Evolution des ports.....	9
3.1. La reconquête de l'interface et les modèles de réaménagement .....	10
4. Analyse des exemples .....	11
4.1. Port de Marseille.....	11
4.2. Port de Gène .....	17
Conclusion.....	21

## **DEUXIEME CHAPITRE : APPROCHE CONTEXTUELLE**

Introduction .....	22
1. Présentation du port historique .....	23
2. Lecture diachronique du Port historique de TIPAZA .....	23
2.1. La période préhistorique.....	24
2.2 La période phénicienne.....	24
2.3. La période carthaginoise.....	25
2.4. La période des royaumes indépendants .....	25
2.5 La période romaine.....	25
2.6 la période chrétienne .....	27
2.7 Tipasa à l'époque Vandale et Byzantine .....	27
2.8 Tipasa à l'époque Musulmane.....	27
2.9. La période coloniale .....	28
Synthèse de l'historique .....	29
3. Etat des lieux .....	30
4. Lecture des instruments d'urbanisme .....	35
5. Diagnostic .....	35
6. Plan d'action .....	38
Conclusion.....	39

## **TROISIEME CHAPITRE : APPROCHE ARCHITECTURALE**

Introduction .....	40
1. Choix du thème .....	40
2. Les exemples de référence .....	42
2.1. Académie des Sciences de Californie.....	24
2.1. Le centre George Pompidou.....	24
3. Le programme .....	51
4. Le choix de l'assiette .....	54

5. Genèse de projet .....	56
6. Description du projet .....	63
Conclusion générale .....	65

*APPROCHE INTRODUCTIVE*

---

## Introduction générale

« Ville-port ». *Un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port.*<sup>1</sup> Pendant de nombreux siècles, ville- port, ne formait alors qu'un seul ensemble doté d'un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant une trame urbaine spécifique à cette logique d'indépendance et de complémentarité. Cependant à l'avènement de la révolution industrielle et de mutations extérieures comme le développement technologique, un changement radical c'est amorcé dans la relation ville-port, marquée par un clivage ou une rupture ville-port.

Pendant la révolution industrielle et les profondes mutations technologiques de la moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, une dichotomie s'est créée dans le paysage marin, portant ainsi atteinte à la symbiose du système qui s'est formé et développé depuis la nuit des temps. « *Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville*<sup>2</sup> ». Toutes ces mutations ont porté préjudices aux ports historiques qui ont tombé dans l'oubli et le déclin petit à petit. Notre travail en vue de l'obtention de master s'intéresse justement à la problématique de requalification et de redynamisation des ces ports, porteurs de valeur patrimoniales et historiques indéniables.

Pour effectuer ce travail, nous avons pris l'un des plus anciens ports algériens à savoir celui de Tipaza. Chargé d'histoire et situé entre deux sites archéologiques classés patrimoine mondial de l'humanité, ce port est aujourd'hui en rupture totale avec le reste de la ville et en déclin. Nous tenterons à travers notre plan d'action, inespéré des expériences des ports de Gènes et de Marseille, de le redynamiser et de faire revivre sa relation à la ville. L'une de notre action majeure sera un projet structurant, que nous avons imaginé et conçu comme un espace public alliant le culturel au ludique.

---

<sup>1</sup> Megaly H., 2006 « *Villes portuaires en mutation* », mémoire de licence, Lausanne, P 1.

<sup>2</sup> Ibid., P 1.

## I. Problématique générale

Autrefois, le port était à l'origine de la naissance de nombreuses villes, et l'activité portuaire le propulseur de l'évolution urbaine de celles-ci. En effet, jusqu'à des périodes chronologiquement récentes, le port et la ville s'imbriquaient et se développaient en harmonie. Autrement dit, l'intégration et l'interaction entre l'espace portuaire et la ville était totale, les infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient tantôt intégrées dans l'enceinte urbaine, tantôt installées à l'extérieur ; favorisant par la même occasion l'extension de la cité. A cet effet, Denis DAVOULT et Eric GUEGUEN affirment que « *le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime* »<sup>3</sup>. Dans cette relation d'interdépendance, le port était le moteur influant sur la physionomie et le développement physique de la ville, cette dernière était à son tour le lieu de production et le marché sur lequel s'écoule la marchandise. La zone destinée aux activités portuaires proprement dites était donc un élément fondamental de la structure urbaine, un espace de rencontre par excellence, réceptacle d'une multitude d'activités ; défilés, fêtes, jeux, manifestations populaires...

L'avènement de la révolution industrielle métamorphose à jamais les rapports de la ville/port. En effet, « *sous l'effet de mutations extérieures, les villes et les ports ont évolué rapidement et leurs relations ont changé de nature. Une grande partie des activités portuaires s'est délocalisée hors du territoire urbain et les anciennes installations portuaires au cœur des villes ont été progressivement délaissées car devenues obsolètes. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors souvent une véritable rupture au sein des villes portuaires* »<sup>4</sup>.

Dans ce sillage, le port s'est adapté aux évolutions technologiques du transport maritime et la ville s'est détachée de sa culture et ses traditions maritimes. Ne répondant plus aux nouvelles exigences, les ports historiques étaient ainsi petit à petit abandonnés. La ville a perdu contact brutalement avec le port qui l'a vu naître et développé. « *Cet éloignement de la ville a été physique, mais aussi social et culturel, En effet, si l'industrialisation a apporté aux centres urbains portuaires de nouvelles activités qui ont diversifié leur économie et rééquilibré la contribution du port à la prospérité de la communauté, l'aménagement urbain*

---

<sup>3</sup> DAVOULT D, GUEGUEN E, Octobre 1997, *ville et port mutation et recomposition*. P 10. Les Editions Villes & Territoires, Arche dre La Défense - 92055 Paris-La Défense cedex 04

<sup>4</sup> Ibid., P 10.

*s'est fait , en grandes partie , en tournant le dos a la mer C'est ainsi que les villes ont progressivement perdu contact et intérêt pour les activités portuaires , oubliant la culture et les traditions maritimes qui , très souvent , leur avaient donné naissance »<sup>5</sup>.*

Prenant conscience des valeurs dont sont porteurs les ports historiques, ses dernières décennies, des réflexions sont engagées pour trouver le meilleur moyen qui va permettre le port historique dans la ville. « *L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice* »<sup>6</sup>. De nombreuses villes portuaires à l'exemple de Gène ou encore Marseille, ont ainsi commencé à définir des stratégies pour redonner à ses lieux de mémoire la place qui est la leur dans le paysage urbain de ses villes.

Triompher de toutes les menaces qui pèsent sur les ports historiques aujourd'hui, relevé le défi de leur redynamisation et réinsertion dans les dynamiques urbaines, signifie qu'il faudra adopter de nouvelles attitudes et engager de profondes transformations. De ce fait notre questionnement est le suivant :

***Comment articuler la ville a son port historique tout en les faisant vivre ensemble, et en conservant l'histoire et la mémoire du lieu ?***

## **II. Problématique spécifique**

Tipaza, cette ville passionnante qui porte le nom « lieu de passage" était depuis la nuit des temps, un lieu convoité, le réceptacle de toutes civilisations ayant fleuries sur le pourtour méditerranéen. Le port historique qui a vu des siècles durant, accostés des navires venant de tous les horizons était à l'origine du développement de cette ville, née de son comptoir phénicien. Inopportunistement, ce port qui a cadencé l'histoire de cette ville, est aujourd'hui, *complètement dissocié de la ville. Une rupture tant physique que social et culturel social et culturel*. En effet, bien que les vestiges archéologiques classés patrimoine mondial de l'humanité l'entourant de l'Est et l'Ouest, témoigne du rôle prépondérant de ce port autrefois, ce dernier a été complètement marginalisé et tombé dans l'abandon. Si ce n'est l'activité de pêche qui se déroule, il a perdu tout contact et intérêt avec la ville.

---

<sup>5</sup> M. A pasquera <vice-président de L'AIVP, et J R luiz. Géographe, "Stratégies de développement durable pour les villes et les ports'", NATION UNIES NEW YORK et Genève, 1996.

<sup>6</sup>, Megaly H. 2006. Op Cit P. 1.

Aujourd'hui il est impératif de resituer le rôle de ce port dans l'histoire de la ville de Tipaza et par la même occasion de retisser les liens avec son contexte urbain. De ce fait, nous avons formulé une problématique qui se décline sous les questionnements suivants :

*Quelles sont les actions à mener pour relier le port historique de Tipaza à celle-ci ?  
Comment peut-on rendre ce port plus attractif tout en préservant sa mémoire et l'identité millénaire de cette ville ?*

### **III. Hypothèses**

✓ L'articulation et la redynamisation du port historique ne peuvent se concrétiser que par le biais d'un aménagement axé sur l'espace public et la culture, tout en assurant le dialogue mer-ville.

✓ La projection d'un projet architectural favorisant la rencontre, l'échange et la détente peut repositionner ce port dans le paysage et les dynamiques urbaines de la ville de Tipaza.

### **IV. Objectifs**

✓ Assurer l'articulation ville-port tout en exploitant les potentialités et les valeurs patrimoniales du site.

✓ Réaménager la baie maritime pour une animation et dynamisation culturelle et touristique.

✓ Ouvrir la ville sur la mer et favoriser la mixité sociale via le réaménagement du port en espace public.

✓ Développer une offre innovante et attractive en termes de loisirs urbains, par la projection d'un équipement ludique.

### **V- Méthodologie du travail**

Pour arriver à réussir un projet architectural bien intégré à son contexte, notre travail va se deviser en deux parties : la première est théorique fondé sur l'exploitation des documents théorique sur le thème de la requalification des ports historiques, la deuxième est pratique nécessitant des visites sur le site, pour assembler et récolter les informations ainsi que tous types de documents qui aide à bien comprendre le site.

## **VI- Structuration du mémoire**

Le mémoire sera structuré comme suit :

**Approche thématique :** Elle nous permettra d'asseoir un corpus théorique autour du thème de la requalification des portes historiques, c'est-à-dire un système de concept opération pour enrichir notre travail et cela a travers l'analyse des exemples référentiel.

**Approche contextuelle :** Elle nous permet d'aborder le site en termes de caractéristique propre (physique, sociale...) afin d'aboutir à une meilleure intégration du projet dans son contexte cette étape contient plusieurs étapes ; l'état des lieux, le diagnostic où nous tirons les potentialités et les carences, les menaces et les faiblesses et enfin le plan d'action.

**Approche architecturale :** Ce chapitre sera consacré à l'approche architecturale dans laquelle nous allons aborder notre projet structurant qui en découle du plan d'action. Cette approche permet le passage de l'idée à la mise en forme du projet en s'appuyant sur un certain nombre de concept tirés du contexte et du thème. Elle contient une partie thématique, programmatique, une partie consacrée au projet architectural et une constructive.

# *APPROCHE THEMATIQUE*

## Introduction

« Ville-port, un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port »<sup>7</sup>. Cette formule résume l'harmonie parfaite qui avait été entre la ville et son port, hélas, aujourd'hui a rompu à cause de l'évolution du trafic et des activités maritimes. En effet, ne répondant plus aux exigences actuelles, les ports historiques étaient petit à petit, relégués et ils ont perdu la place qui était la leur dans la ville, cette dernière s'est complètement dissocié d'ailleurs du port historique l'ayant vu naître. Les villes portuaires se sont détournées de la mer par la même occasion, causant ainsi la disparition des pans entiers d'histoire et de culture maritimes ; des activités et des traditions qui avaient façonné son histoire pendant des siècles.

La prise de conscience de la valeur patrimoniale et historique dont sont porteur ces ports, a incité les spécialistes à se pencher sur la question, puis à chercher des alternatives basées sur une conception ancienne de la ville portuaire comme objet homogène.

De ce fait Notre choix s'est porté sur le port historique en vue d'une favorisation du lien entre la ville et ce dernier. Il nous a paru pertinent d'un premier temps de chercher d'abord, à comprendre cette notion via l'exploration de certaines données thématiques. Puis afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, nous avons analysé deux exemples de références Gênes en Italie et Marseille en France.

### 1. Quelques mots clés

**Patrimoine** : ce terme désigne l'ensemble des richesses naturelles, culturelles ou historiques héritées du passé, transmises à une collectivité qui doit les préserver pour le transmettre aux générations suivantes et assurer une forme de pérennité et de continuité<sup>8</sup>.

**Patrimoine historique** : le patrimoine historique est constitué de tout ce qui apporte un témoignage sur l'histoire d'un lieu ou d'un peuple<sup>9</sup>.

**Patrimoine portuaire** : constitue un vecteur important de cohésion sociale et d'attractivité pour les villes portuaires. La valorisation du bâti ou des formes héritées du passé, vise à entretenir la mémoire, l'identité et la culture portuaire<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup>Megali H, 2006, Op Cit. P. 1.

<sup>8</sup>Cherbi F, 2014-2015, cours 1 urbanisme, département d'architecture, UMMTO.

<sup>9</sup>Ibid.

<sup>10</sup>Ibid.

**Le port :** c'est une infrastructure située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations<sup>11</sup>.

**Le port historique :** Les ports sont des lieux stratégiques, économiques et militaires. Ils ont pour cette raison et depuis des siècles faits l'objet de nombreuses attaques venant de la terre, de la mer ou des airs. Les premiers ports construits semblent toutefois remonter aux Phéniciens avec les ports de Sidon et Tyr au XIII<sup>e</sup> siècle av. J.-C.<sup>12</sup>

**Ville-port :** « peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...). Ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale »<sup>13</sup>

## 2. Historique de la relation ville-port

Avant d'aborder les exemples, il faut d'abord passer par un bref historique, voir comment la relation entre ville et port s'est développée au fil des siècles.

### 2.1. Le port et la ville dans les sociétés préindustrielles

Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'agriculture était la base de l'organisation économique de toutes les sociétés. Les rares produits industriels étaient fabriqués de façon artisanale. La capacité de production était donc faible, chaque communauté subvenait presque entièrement à ses besoins et les excédents étaient maigres et précieux.



**Figure 1 :** Ruines de l'ancien port de Sidon.  
Source : Hadj Abderrahmane mémoire de Magister, OP Cit , P 5 .

Cette période se caractérise par une forte relation entre la mer et la ville, autrement dit, le port et la ville affichent une complémentarité totale, sur différent plan économiquement spatialement et fonctionnellement.

---

<sup>11</sup>Hadj Abderrahmane, 2012, « Etude de l'interaction d'un rideau de palplanche avec le solde fondation pour les ouvrages portuaires », Mémoire de Magister, P. 5.

<sup>12</sup>Ibid., P 7.

<sup>13</sup>AOUISSI Khalil Bachir, 2013, « le clivage ville/port ' cas d'Alger », Mémoire de Magister, P.13.

## 2.2. La ville portuaire depuis la révolution industrielle

Au milieu du XVIII<sup>ème</sup>, un changement radical s'est amorcé, beaucoup de ports qui existait avant la révolution industrielle n'ont pas pu surmonter la crise et s'adapter aux changements inhérents au passage d'une économie agricole a une économie industrielle. Leur déclin progressif a été du tant à une diminution des activités portuaire à forte valeur ajoutée, qu'aux difficultés rencontrées pour attirer les activités qui se développaient avec dynamisme dans le nouveau contexte économique.

Cette période est caractérisée par une coupure des relations entre les deux espaces (ville/port), des barrières physiques sont apparues, autoroute, grille, voie ferrée accentuant le divorce de la ville de son port sur le plan spatial, visuel et socioculturel

## 2.3. Poste industriel, à partir de la fin de la seconde guerre mondiale

Augmentation de la taille et le trafic de la marchandise. Apparitions les grands ports industriels, à l'exemple du port de Rotterdam.



Figure02 : Les abords d'un port industriel  
Source : Pasquera M A. Luiz J R. 1996, stratégie de développement pour les villes et les ports, Op Cit. P.10.



Figure 03, 04 : Augmentation de la taille des bateaux inadéquations croissantes entre l'échelle des villes et du port  
Source : [http:// legge383.uisp.it](http://legge383.uisp.it), <http://piccsr.com>

Cette période se caractérise par une rupture totale entre la ville et port et l'apparition des premières friches portuaires.

## 2.4. La reconquête à partir des années 1990

Si au milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle, la révolution industrielle a métamorphosé la relation ville/port,



Figure 05 : Le port pendant la période poste industriel. Source : [legge383.uisp.it](http://legge383.uisp.it)

à partir de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, une nouvelle aire des relations ville/port, se dessine. Cette période se caractérise par une redéfinition des conditions de dialogue entre la ville et le port ; une modification des équilibres préétablis et la mise en place d'un nouveau cadre de relation basée sur la valorisation d'une nouvelle identité du port et de la ville, visant à revitaliser la vocation maritime.

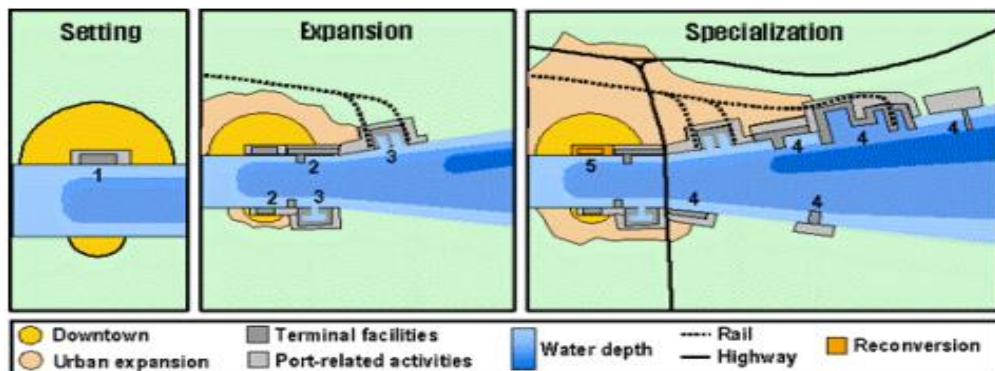
Le tableau suivant résume l'évolution de la relation ville-port

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
<b>Phase I</b> Pré industrielle Avant le XIX <sup>ème</sup>	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
<b>Phase II</b> Industrielle XIX <sup>ème</sup> et début XX <sup>ème</sup> siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire Coupure totale entre ville et eau	navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
<b>Phase III</b> Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
<b>Phase IV</b> Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

**Figure 06 :** Tableau résume l'évolution de la relation ville-port  
Source : MAGALY H, 2006, *Op Cit*, p ,11.

### 3. Evolutions des ports

Le modelé spatial le plus aboutis et le plus reconnu dans la littérature a ce sujet est le modèle Anyport de J. BIRD (1963) .il vise à décrire comment les infrastructures portuaires évoluent dans l'espace et le temps à l'échelle locale. La figure 07, montre les 3 étapes élément essentiel dans la structure spatial des ports<sup>14</sup>.



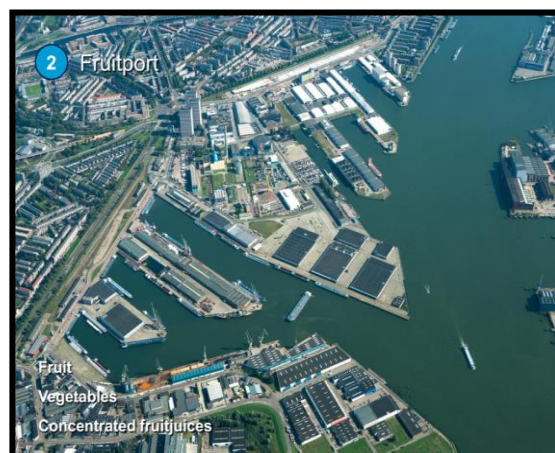
**Figure 07 :** Anyport, modèle spatial de l'évolution des ports  
Source : Magaly H, *Op Cit*, P12.

<sup>14</sup> Magaly H, 2006, *Op Cit*, P12.

### 3.1. La reconquête de l'interface et les modèles de réaménagement

#### A. De type Bluefield

Ce sont des développements qui ont été réalisés en mer qu'ils soient accolés au rivage, ou plus rarement sous la forme d'îles-port. Ces extensions sont principalement mises sur la réalisation de terminaux conteneurs des zones pour le développement industriel de la ville<sup>15</sup>.



**Figure 08** : Port de Rotterdam  
Source : Port Vision 2030 Global  
Ports & Urban  
Development OECD, Paris,

#### B. De type Greenfield

Il s'agit cette fois d'une expansion des ports en milieu terrestre. Généralement sous forme de nouvelle darses, éclusées ou non. Dans certains cas les investissements en cours, prévu ou envisagé ne se limitent pas à des investissements de superstructures, dans des terminaux (souvent à conteneurs), mais s'y ajoutent de lourds investissements d'infrastructure<sup>16</sup>.



**Figure 09** : Port Helsinki Finlande.  
Source : [www.a-insinoorit.fi](http://www.a-insinoorit.fi)

#### C. Water Front

Le caractère attractif de cette frange maritime (*water front*), est alors utilisé pour établir une valorisation foncière et attirer des programmes immobiliers plus ou moins prestigieux ; tirant parti d'une implantation au bord de l'eau : tertiaire de bureaux, commerces, activités touristiques, habitat haut de gamme... A travers cette reconversion et cette ouverture sur l'eau, l'objectif est de redynamiser les centres-villes, de rehausser l'image de marque de la cité et d'offrir des activités susceptibles d'attirer de nouveaux



**Figure 10** : Image représentative du modèle Water front.  
Source : [www.planetizen.com](http://www.planetizen.com)

<sup>15</sup> FONDS EUROPEEN DE DEVELOPPEMENT REGIONAL INTERREG IIIC, Zone Ouest Programme cadre régional HANSE PASSAGE : Guide des bonnes pratiques, faire la ville avec le port, Novembre 2007 ..

<sup>16</sup>Ibid., P 17.

flux (tourisme, congrès.). Ce mouvement qualifié de *water front revitalisation* va progressivement se diffuser en Amérique du Nord, puis dans le monde où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires au cœur des villes<sup>17</sup>.

## **4. Analyse des exemples**

### **4.1. Le vieux port de Marseille**

#### **4.1.1. Présentation**

Marseille bénéficie d'une dynamique positive depuis plusieurs années qui s'est principalement manifestée par le développement des secteurs d'Euro-méditerranéen et de Marseille Grand Est (Menpenti – Capelette). Une nouvelle image de Marseille se dessine. Il s'agit d'inscrire désormais le renouveau du centre historique dans ce processus en poursuivant la requalification du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille et de la métropole consolidant les fonctions institutionnelles et d'enseignement supérieur liées au statut de capitale régionale<sup>18</sup>.

#### **4.1.2. Requalification du port de Marseille**

Dans un contexte de transformations urbaines touchant le cœur de Marseille, l'objectif de ce projet est de faire du Vieux-Port l'espace public central de la ville. Le terme de centralité implique certes la position géographique dans la ville, mais engage aussi la convergence de différents paramètres : s'appuyer sur la centralité historique et morphologique, qui en fait le lieu symbolique de la représentation dans la ville, développer la centralité fonctionnelle en maintenant une urbanité forte, accentuer sa position au centre d'un système urbain, celui des déplacements<sup>19</sup>.



**Figure 11** : Vieux port de Marseille le j4.  
Source : Magali H, 2006, Op Cit. P. 74

---

<sup>17</sup> Ibid., P 18.

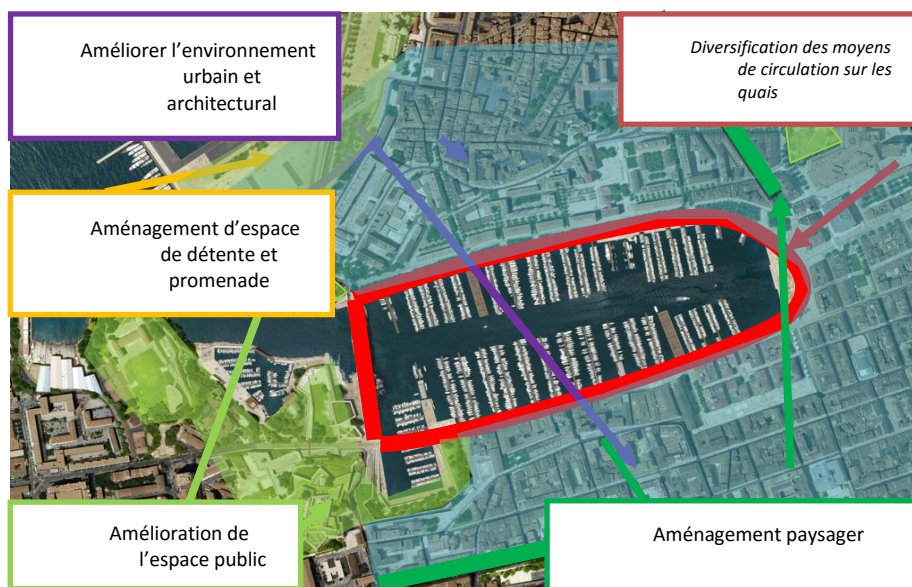
<sup>18</sup> Synthèse, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise Janvier 2009 AGAM\*, intitulé 'centre-ville /vieux port '

<sup>19</sup> Ibid., P 4.

### 4.1.3. Les Actions à l'échelle de la ville

- ✓ Améliorer le fonctionnement urbain et poursuivre la requalification des espaces du cœur historique au niveau de fonctionnement urbain et au niveau des espaces publics du centre-ville.
- ✓ Restaurer la chalandise dans un centre-ville apaisé.
- ✓ Faire de Marseille une ville étudiante.
- ✓ Maintenir et étendre une offre résidentielle diversifiée et de qualité au sein d'un réseau d'équipement de proximité.
- ✓ Poursuivre et amplifier l'attractivité touristique du centre-ville.
- ✓ Valoriser le plan d'eau et le nautisme.
- ✓ Requalification du vieux port.

### 4.1.4. Les principaux axes de requalification du vieux port historique



**Figure 12 :** Les actions majeurs -vieux port de Marseille.  
Source : Google Earth, traitée par auteurs.

#### 4.1.4.1. Diversification des moyens de circulation sur le vieux port

La requalification du centre-ville passe par la maîtrise de la circulation automobile et piétonne. Agir à l'échelle de la ville pour en libérer le centre, nécessite d'actionner 4 leviers. Un nouveau plan de circulation qui limite fortement le transit en surface dans le centre-ville au profit du tunnel Prado Carénage, du Jarret requalifié et, à partir de 2011, de la L2 Est (avant la livraison de la L2 Nord en 2015), puis du tunnel Prado/Sud en 2013. En dehors de

quelques rues qui doivent rester circulantes, la généralisation des zones tranquilles, où piétons et voitures se partagent l'espace comme la rue Grignan, peut être envisagée<sup>20</sup>.

#### 4.1.4.2. Organisation de la circulation autour du Vieux-Port

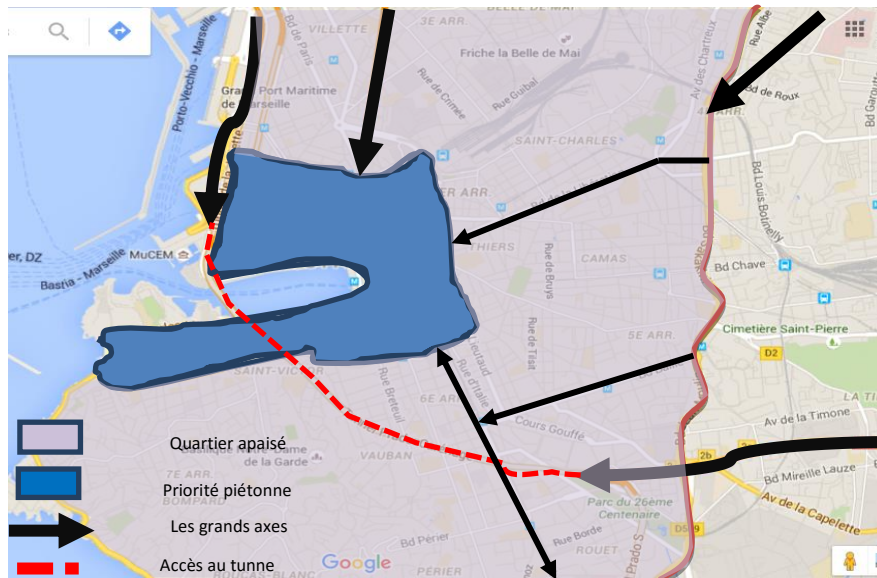


Figure 13 : Diversification des moyens de circulation sur le vieux port.  
Source : Google Maps, traitée par l'auteurs.

**Au niveau de Port.** Le Vieux-Port, apaisé et plus accessible.

✓ **Priorité aux piétons et aux modes doux de déplacement** : Se rendre sur le Vieux-Port depuis les boulevards urbains qui l'entourent ne prend pas plus de 15 minutes à pied au

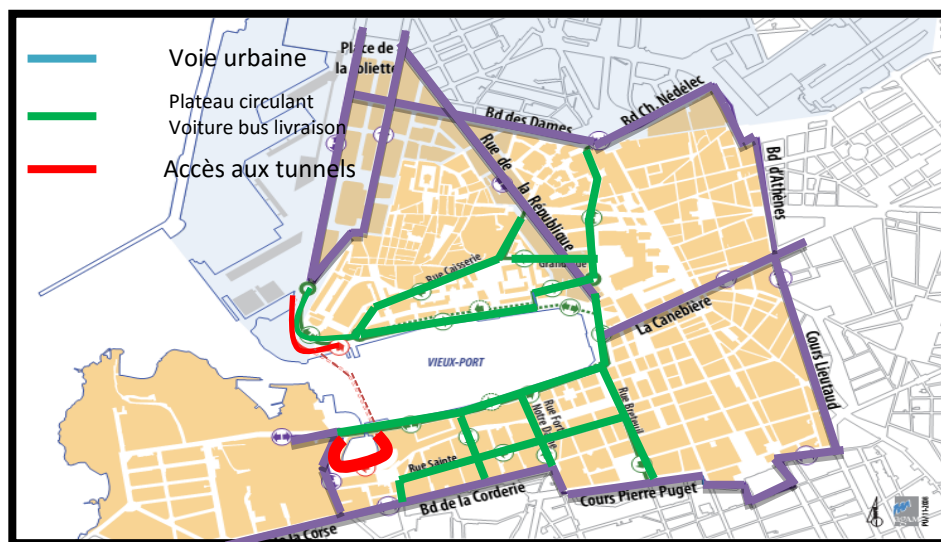
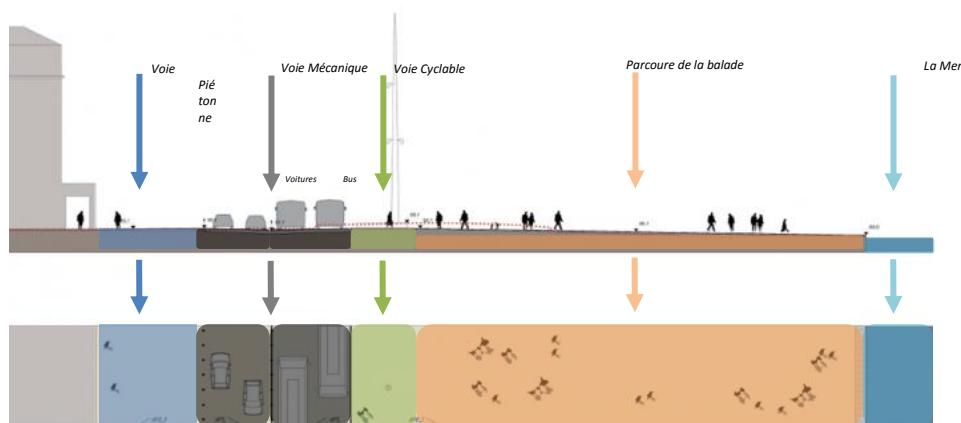


Figure 14 : Plan de circulation autour du vieux port.  
Source : Synthèse Vieux Port, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 2007, traitée par l'auteurs.

<sup>20</sup>Synthèse, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise Janvier 2009 AGAM<sup>6</sup>, intitulé 'centre-ville /vieux port '

maximum. Un jalonnement piétonnier, sous forme d'une signalétique, facilitera le cheminement des promeneurs.

✓ **De nouvelles pistes cyclables** : En parallèle des deux voies dédiées aux transports en commun sur le Vieux-Port, des pistes cyclables seront créées et permettront d'assurer une continuité d'itinéraire entre les Catalans et le boulevard du littoral.

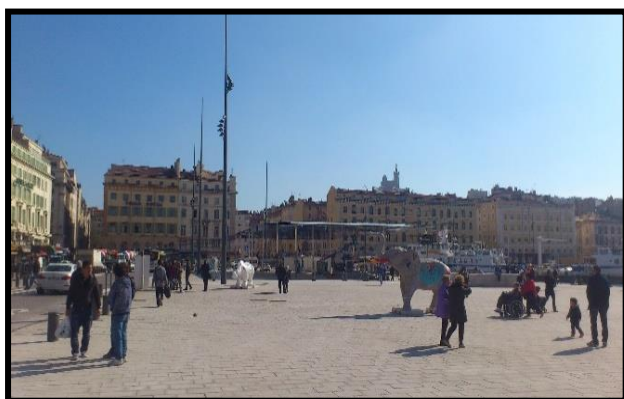


**Figure 15** : L'Aménagement autour du bassin.

Source : Synthèse Vieux Port, Ibid., traitée par l'auteurs.

#### 4.1.4.3. L'amélioration de l'espace public et l'aménagement paysager

L'espace public est un lieu d'animation, de représentation, d'échanges et de dialogue. Il fonde le modèle de la ville européenne. Les réponses en termes de fonctionnement urbain rendent possible une intervention qualitative sur les espaces publics qu'ils soient événementiels ou de proximité sans oublier le plan d'eau du Vieux Port lui-même. Des priorités étaient définies, notamment au regard du rôle que les espaces publics avaient joué dans le cadre de Marseille 2013, capitale européenne de la culture. Cependant, un important travail s'est effectué pour améliorer leur gestion permanente, (nettoisement, entretien,



**Figure 16** : Quais de la fraternité : une place à tous  
Source : Davout, Gueguen E, Octobre 1997, Op Cit. P. 74.



**Figure 17** : Le Glaçais Un espace de détente  
Source : Davout, Gueguen E, Octobre 1997, Op Cit. P. 73.

réglementation de l'usage et de son occupation en termes d'inflation du mobilier urbain), tout comme le niveau d'exigence qualitative des activités qui occupent le domaine public, en particulier sur le Vieux Port<sup>21</sup>.

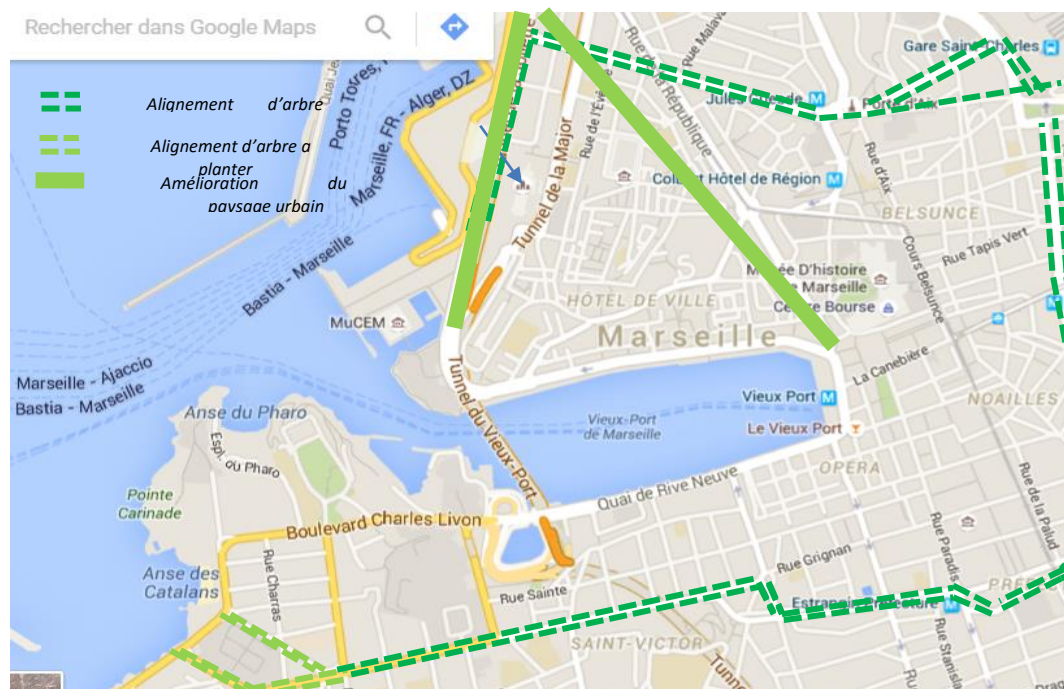


Figure 18 : Programmation des aménagements de l'espace public et paysager au centre-ville  
Source : Google Maps, traitée par l'auteurs

#### 4.1.4.4. Amélioration l'environnement urbain et architectural

✓ **Développement commercial**, En termes d'offre, confirmation que le centre-ville reste une des trois principales polarités commerciales de Marseille avec des projets importants comme les Terrasses du Port, l'extension - restructuration du Centre Bourse et l'achèvement de la rue de la République.

✓ **Politique du logement**, Pour satisfaire une demande importante, répondre aux besoins du regain démographique et accélérer la remise en état d'un maximum de logements.

✚ Encourager la présence de gestionnaires patrimoniaux notamment en ciblant des actions favorisant le maintien et l'accueil de propriétaires occupants.

✚ Augmenter la présence et l'action des bailleurs sociaux afin de redresser durablement le parc social.

<sup>21</sup>Synthèse, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise Janvier 2009 AGAM<sup>2</sup>, intitulé 'centre-ville /vieux port '

✚ Mobiliser des bailleurs locatifs professionnels adossés à des institutionnels et inciter les organismes à s'investir dans la maintenance et l'amélioration de leur patrimoine<sup>22</sup>.

**Mucem** : Le musée s'installe pour une partie dans le Fort St-Jean, et pour une autre partie sur le môle J4, dans un nouveau bâtiment. Une passerelle fait le lien entre le Fort St-Jean et le nouveau bâtiment<sup>23</sup>.



**Figure 19** : Réhabilitation des axes structurants du vieux port  
Source : : Davout, Gueguen, Octobre 1997, P 108



**Figure 20** : Après la réalisation de la passerelle  
Source : Davout, Gueguen, Octobre 1997, P. 73.

#### 4.1.4.5. Aménagement d'espace de détente et promenade

Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés. De plus, des expositions temporaires ayant lieu au Fort St-Jean préfigurent celles du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée qui se situera sur le J4. L'esplanade est un lieu très prisé accueillant divers événements (concerts, cirques, jeux, etc.)<sup>24</sup>.



**Figure 21** : Lieu de détente, esplanade J4  
Source : Davout D, Gueguen E, Octobre 1997,

---

<sup>22</sup> Ibid., P 7.

<sup>23</sup> Ibid., P 7.

<sup>24</sup> Ibid., P 9

## Synthèse

\* Le vieux port se positionne comme le cœur de la cité et du territoire métropolitain .Il participe pleinement à ce titre aux objectifs de la mise en œuvre du développement urbain durable porteur d'attractivité et de qualité résidentiel ,culturelle et économique ;Implique la réalisation du plan guide centre-ville/vieux -port (glacis de Saint- Victor, chaîne des parcs, première ceinture de boulevards, semi-piétonisation des quais ,réorganisation du plan d'eau...) et se donne les moyens d'une gestion quotidienne de proximité.

## 4.2. Port de Gênes

### 4.1. Présentation de la ville

Gênes (Genova en italien), est la capitale de la Ligurie, premier port italien et deuxième port de la mer Méditerranée. Au nord de la ville commencent les Apennins. Gênes offre une façade méditerranéenne au nord de l'Italie, à 193 km de Nice au sud-ouest, à 155 km de Milan au nord et à 518 km de Rome au sud-est.



**Figure 22 :** La ville de Gênes  
Source : legge383.uisp.it...

À partir des années 90, la ville récupère les ports historiques en les transformant dans un grand système des espaces publics, culturels et pour le loisir, avec un projet de Renzo Piano<sup>25</sup>.

### 4.2.1 La réconciliation Ville-port historique

Dans la ville de Gênes, les déferents acteurs ont adopté une stratégie de requalification du vieux port et du centre historique pour créer une certaine dynamique, relancer la ville dans l'avenir, mais surtout de tisser les deux entités « prolonger la ville dans la mer.

<sup>25</sup> Gênes le renouvellement d'une ancienne villes maritimes, 'Phénoménologie des projets urbains et des villes d'eau. 'Février 2009.

#### 4.2.2. Les principaux axes de requalification de la ville de Gênes

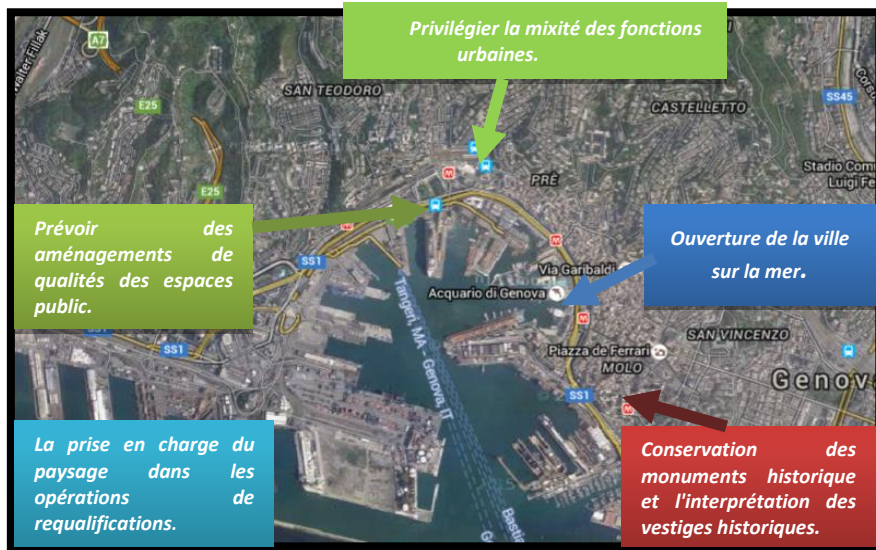


Figure 23 : Les Actions majeurs -la ville de gènes-Source : Google earth, traitée par l’auteurs.

#### 4.2.3. Les Actions au niveau du Port

L'objectif principal était de rétablir le lien entre le port et la ville historique. Un lien qui s'était distendu avec la construction des bâtiments de la douane et de ses entrepôts au XIX<sup>ème</sup> siècle, démolis ensuite pour laisser place à la ligne de chemin de fer, et enfin, à la voie rapide surélevée. La liaison entre la vieille ville et le quartier du Vieux-Port est la place Caricamento, qui s'étend des arcades de la Ripa jusqu'à la mer et qui a été réalisée grâce à l'enfouissement d'une section de la route urbaine. L'intervention comprend la restructuration et la restauration des bâtiments historiques longeant les quais : les 4 entrepôts douaniers du XVIIe siècle,

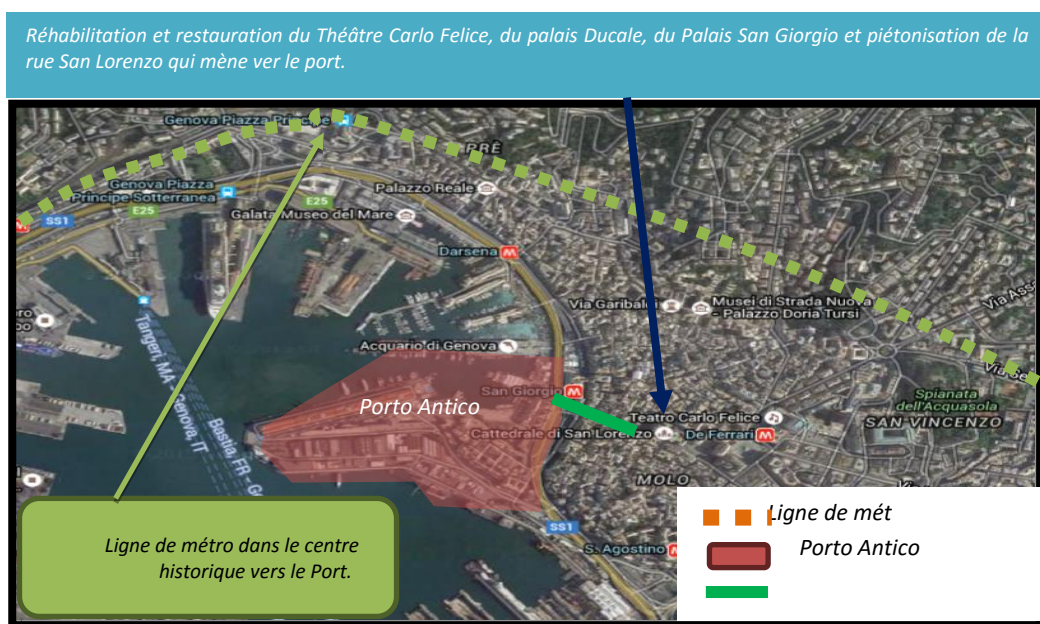


Figure 24 : Les Actions dans le périmètre du Port – Gênes- Sources : Google Earth, traitée par l’auteurs.

l'Entrepôt du Coton, le Quartier Millo. Les nouvelles structures sont les suivantes, l'Aquarium, le Bigo et la Biosphère<sup>26</sup>.

#### 4.2.4. Des nouveaux Projets

✓ **Le Bigo** : c'est une construction de 1992 réalisée par Renzo Piano, commissionné par la ville et inspiré d'une tour antique pour les bateaux entretenant le vieux port de Gênes. Son plus long bras (au-dessus de la position avantageuse), soulève une cabine avec le touriste pour une vue gentille au-dessus de la ville. Depuis ici il est possible d'admirer toute la zone du port et les toits de la vieille ville<sup>27</sup>.

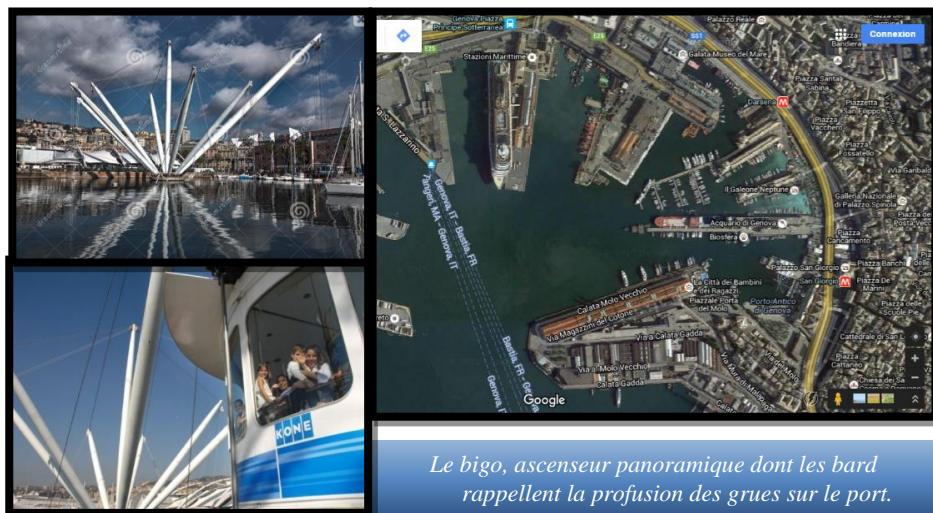


Figure 25 : Le Bigo

Source : [http:// : dreamstime.com](http://dreamstime.com)

✓ **L'Aquarium de Gênes** : il est le plus grand d'Europe, il comporte la plus grande variété d'écosystèmes aquatiques sur une longueur d'environ 200 m. En creusant derrière les



Figure 26: Aquarium

Source: [http://: augustin37.over-blog.com](http://augustin37.over-blog.com) .

<sup>26</sup> Genès le renouvellement d'une ancienne villes maritimes, "Phénoménologie des projets urbains et des villes d'eau, Février 2009.

<sup>27</sup> Ibid., P 4.

brise-lames. Le bâtiment est constitué de deux volumes principaux soulevés de terre, reliés par une épine centrale qui abrite aux différents niveaux le parcours de visite, les services, les escaliers de secours et les installations. Sous les deux étages de l'aquarium<sup>28</sup>.

Les bassins sont aménagés de manière à pouvoir être vus depuis les deux niveaux de la bande de circulation, l'effet est, au niveau inférieur, une vue sous-marine et, au niveau supérieur, la vue de la surface éclairée par la lumière naturelle grâce au toit vitré. L'aquarium

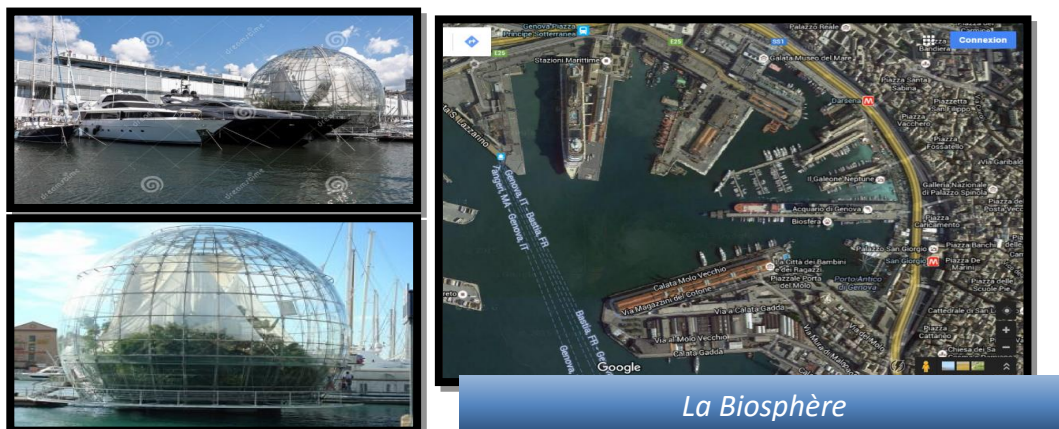


**Figure 27** : L'intérieure de l'Aquarium

Source : elrinconcurioso.com .

a été agrandi avec un nouveau grand bassin destiné à l'accueil des dauphins<sup>29</sup>

✓ **La « Bulle »** : la « Bulle », une biosphère réalisée en 2001 sur une plate-forme flottante face à l'Aquarium. La structure sphérique est constituée de 32 méridiens et 11 parallèles. Les jonctions moulées sont au nombre de 330. La coque extérieure est en plaques de verre feuilleté à double bombage, fixées avec des rivets traversant à double retenue. La structure, qui a un volume de plus de 4000 m<sup>3</sup>, ne pèse que 14 tonnes. La superficie du niveau d'exposition est de 200 m<sup>2</sup>, et accueille environ 100 personnes<sup>30</sup>.



**Figure 28** : La Bulle.

Source : [http:// : dreamstime.com](http://dreamstime.com).

<sup>28</sup> Ibid., P 5.

<sup>29</sup> Ibid., P 5.

<sup>30</sup>[http:// : dreamstime.com](http://dreamstime.com).

## **Synthèse**

Le projet urbain, qui s'est développé pour différentes années consistait à créer un ample espace public dont la ville manquait par la reconquête du " porto antico ", remarquablement réaménagé par Renzo Piano, avec des activités attractives et ludiques d'envergure internationale

Il s'agit aussi d'intervenir dans le tissu dense de la ville en restructurant les espaces publics, en revitalisant le logement ancien, et notamment l'héritage des nombreux palais du 18<sup>e</sup> siècle, à l'abandon, en créant une offre muséale de haut niveau, et en travaillant sur réduction de la part de l'automobile au profit des transports en commun (avec la construction du métro). Gênes est une ville dense qui ne permet pas de restructurations spatiales étendues. C'est donc l'ensemble du tissu urbain qui fait l'objet d'une régénération urbaine globale, comme si la ville de Gênes se devait de rester fidèle à ses origines ancien en redécouvrant les vertus et la magie des villes denses et palpitantes du Moyen Age, sans pour autant renoncer à l'ouverture sur l'extérieur, ce qui est une vertu propre aux grandes villes portuaires méditerranéenne

## **Conclusion**

L'analyse thématique sur les relations ville/port historique et les deux exemples phares le vieux port de Gênes et de Marseille, nous a permis d'appréhender les différentes méthodes et actions à entreprendre dans le plan d'action ; afin de résorber la rupture, garantir une reconversion et une valorisation du port historique.

# ***APPROCHE CONTEXTUELLE***

---

## Introduction

Cette partie consiste à analyser notre cas d'étude qui est le vieux port de Tipaza à travers sa ville. Nous allons montrer les faits urbains qui l'ont marqué à travers le temps ses potentialités, ses carences, et essayer de cerner la relation qu'entretient le centre historique avec son port.

### 1. Présentation du port historique

#### 1.1. Présentation

Tipaza est une ville littorale, qui s'ouvre sur la mer Méditerranéenne. Elle est située à 70 km à l'ouest d'Alger, dans la partie Est du Massif du Chenoua et la vallée de l'oued Nador.

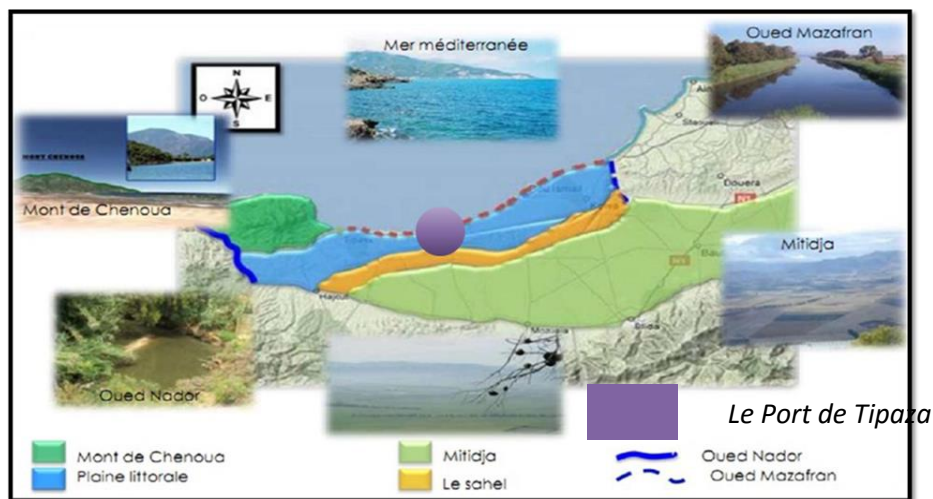


Figure 29 : Carte des limites naturelles de la ville de Tipaza.

Source : <http://media.paperblog.fr/i/476/4766943/tipaza-site-romain-T-IgJiwD.jpeg>, traitée par auteurs.

#### 1.2. Situation du Port

La Port de « TIPASA » se trouve sur le bassin méditerranéen au Nord du pays, c'est le relais entre le port d'Alger et celui de Cherchel.

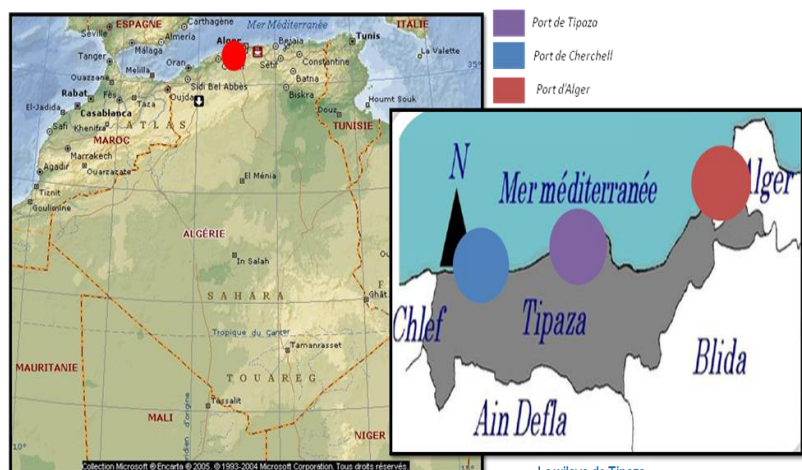


Figure 30: Carte de situation et échelle territoriale.

Source : <http://media.paperblog.fr/i/476/4766943/tipaza-site-romain-T-IgJiwD.jpeg>, traitée par auteur.

### 1.3. Accessibilité

Au niveau territoriale La Commune de Tipaza est principalement desservie par La RN11 qui relie à Alger de l'Est et à Chlef du côté Ouest.

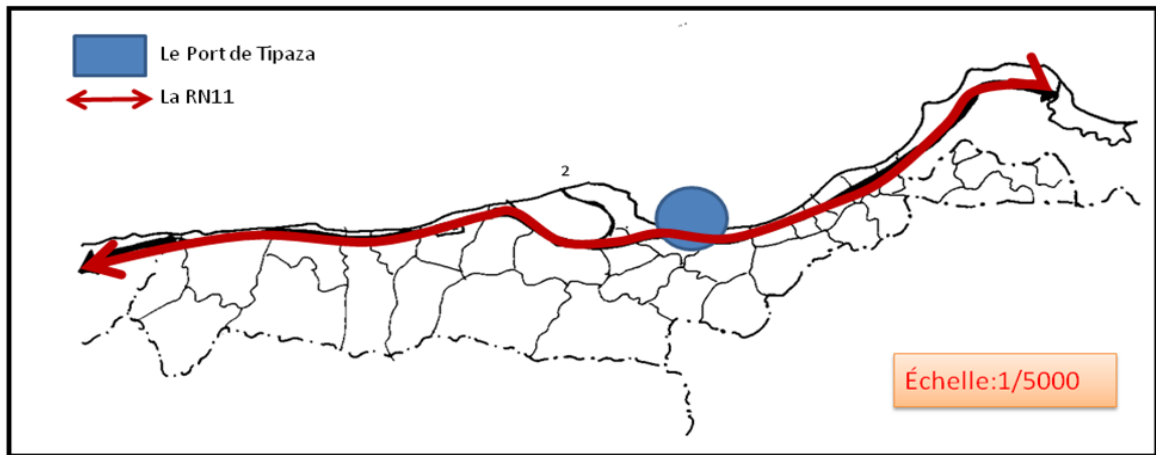


Figure 31 : Carte d'accessibilité à l'échelle territoriale  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs.

### 1.4. Synthèse

La ville de Tipaza jouit d'une situation stratégique par sa proximité de la capitale et son contact avec trois milieux naturels ;se qu'il lui permet de jouer un rôle touristique, commercial ainsi qu'agricole important.

## 2. Lecture diachronique du Port historique de TIPAZA

Le port de Tipaza a connu un passé historique assez riche, caractérisé par la succession de multiples civilisations qui ont contribué à dessiner son image actuelle. Cet aperçu historique du port a pour objectif de décrire son évolution architecturale et urbaine. Nous avons pour cela essayé de répertorier les changements selon 4 grandes périodes.

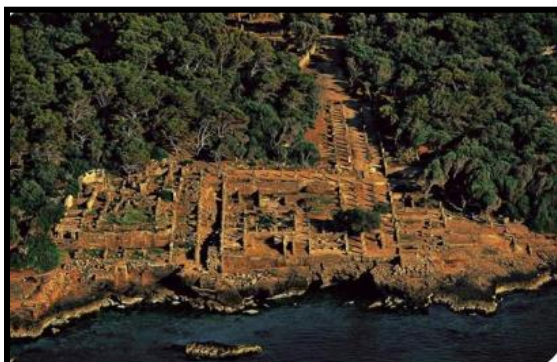


Figure 32 : Vue sur les ruines romaines  
Source :

[http://i.skyrock.net/6260/40276260/pics/1849510079\\_small\\_1.jpg](http://i.skyrock.net/6260/40276260/pics/1849510079_small_1.jpg).



Figure 33 : Vue sur les 2 parcs archéologiques  
Source :

[http://farm3.static.flickr.com/2348/2099248986\\_d5c03163e8.jpg](http://farm3.static.flickr.com/2348/2099248986_d5c03163e8.jpg)

## 2.1. La période préhistorique

Les hommes se sont abrités dans les grottes du littoral à l'est comme à l'ouest de Tipaza à proximité du rivage. Ce choix leur permettait de combiner à la fois la chasse dans la montagne, et la récolte des produits de la mer à des fins alimentaires ou esthétiques<sup>31</sup>.

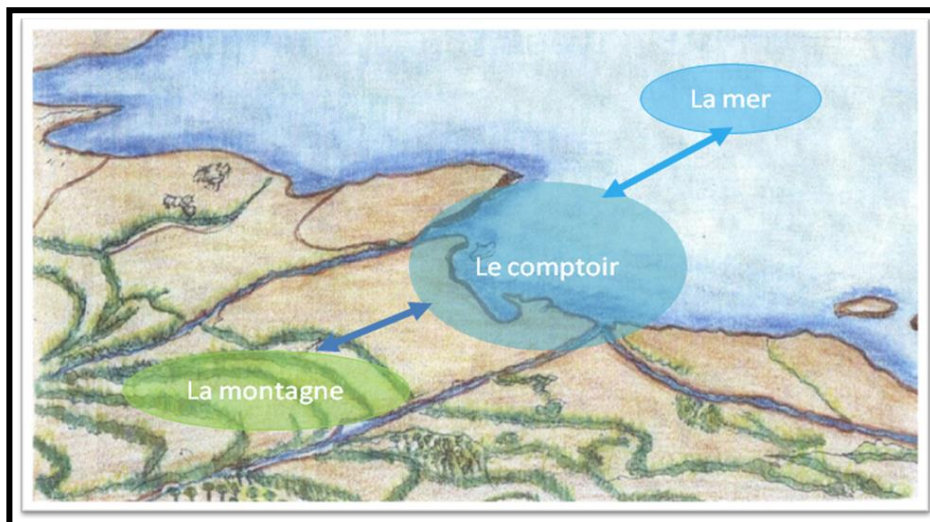


Figure 34 : Carte représentative de la période préhistorique  
Source : traitée par auteurs

## 2.2. La période Phénicienne (-600 à 40 avant JC)

Le fondement du port a suivi cinq phases : Phase d'observation et de découverte, Phase



Figure 35 : L'implantation des Phéniciens sur les 2 parcs archéologiques.  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

de pré-insatallation, Phase d'insatallation, et phase d'occupation.

Le fondement du port se fait selon :

<sup>31</sup> Révision du PDAU de la commune de TIPAZA, PDAU 17/DEO/1/06/CC. Document écrit P 4.

➤ Sa situation stratégique , et Les conditions naturelles qui consiste à se protéger des vents dominants, et de mouvements de marées

➤ Construction d'un port primitif au niveau des 2 îlots , et installation d'un comptoir au niveau du promontoire central , et l'injection de deux établissements phéniciens.

### 2.3. La période carthaginoise.

L'existence de quelques vestiges tels que le caveau punique au port , et les deux nécropoles puniques a Tipaza, prouve qu'il avait une ville importante qui était probablement soumise, dans un premier temps à Carthage avant d'être incluse dans le royaume numide pour constituer un peu plus tard avec d'autres villes comme Césarée , le royaume Mauritanien<sup>32</sup>.

### 2.4. La période des royaumes indépendants

Comme la nature de son site lui confère une position défensive favorable , Tipaza ne resta pas seulement un comptoir maritime , elle devient une ville relativement importante pour constituer avec IOL et quelques villes avoisinantes le noyau des royaumes de Maurétanie par la création d'un axe qui relie ICOSUIM,Alger, et IOL ou Cherchal actuellement<sup>33</sup>.

### 2.5. La période romaine à partir de 46 après J-C.

La ville romaine est née à partir de son port , et s'est implanté sur le promontoire central, sur les traces de l'établissement phénicien. La ville a connu deux principales étapes :

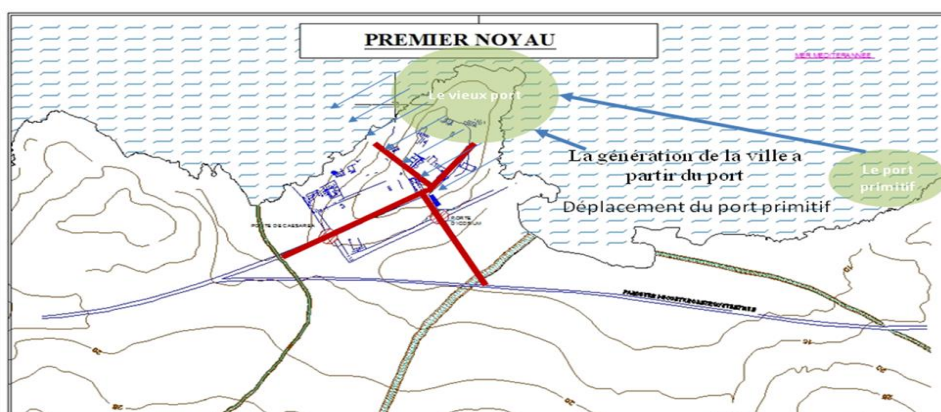


Figure 36 : Caractéristique du premier noyau romain  
Source : Musée de Tipaza. traitée par auteurs

#### 2.5.1. Caractéristiques du premier noyau<sup>34</sup>

➤ Tracé conforme à la logique adaptée par les Romains dans la création des colonies (tracé agraire, tracé urbain)

<sup>32</sup> Ibid, P 5.

<sup>33</sup> Ibid, P 6.

<sup>34</sup>Ibid, P 6 .

- Deux axes principaux (Cardo-Décumanus)
- La forme de l'intersection des deux axes.

### 2.5.2. Caractéristiques du deuxième noyau (150- 450 après JC)<sup>35</sup>



Figure 37 : Caractéristique du deuxième noyau  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs



Figure 38 : Croquis de la ville antique  
Source : traitée par auteurs

- Croissance de la ville dans trois directions (Sud, Est et Ouest) et en dépassant l'enceinte primitive.
- Construction d'un nouveau rempart doté de trois portes (Sud, Est et Ouest) permettant la communication avec Cherchell et Alger et la porte Sud ouverte sur les plaines avoisinantes.
- Construction de quelques édifices publics : l'aqueduc, le théâtre, et l'amphithéâtre.

<sup>35</sup> Ibid., P 7.

## **2.6. La ville chrétienne, 3ème siècle après J C**

Transformation des édifices (temples) en édifices religieux.

## **2.7. Tipasa à l'époque Vandale et Byzantine (le port est en déclin avec la ville)<sup>36</sup>**

➤ En 429 après J.C, les tribus Vandales accostèrent sur le rivage du Maghreb, leur marche vers l'Est fut rapide. En 430, ils occupèrent la ville de Tipasa et détruisirent le rempart pour faire de celle-ci une ville ouverte.

➤ Quant à l'époque Byzantine, elle a commencé en 533, mais n'a laissé que peu de traces, le port de Tipasa n'a pu connaître qu'une occupation temporaire, certaines basiliques (Sainte Salsa et St Pierre et Paul) ont fait l'objet de remaniements pouvant être attribués aux Byzantins<sup>37</sup>.

## **2.8. Tipasa à l'époque Musulmane (le port est en déclin avec la ville)<sup>38</sup>**

Du IX<sup>ème</sup> au XV<sup>ème</sup> siècle, Tipasa fut annexée par les dynasties locales ; Rustumides, Fatimides, Zirides Abdelwadîtes. La contribution de celles-ci au développement urbanistique de Tipasa est inexistante sur le terrain, ce qui amena trois hypothèses possibles

- Utilisation des vestiges de la cité romaine trouvés d'une façon sporadique.
- Rajout de structures minimales aux structures romaines qui avaient disparu avec le temps
- La cité de Tipasa ne fut pas occupée par les musulmans, mais son territoire fut simplement géré par le pouvoir des dynasties qui se sont succédé en Afrique du Nord.

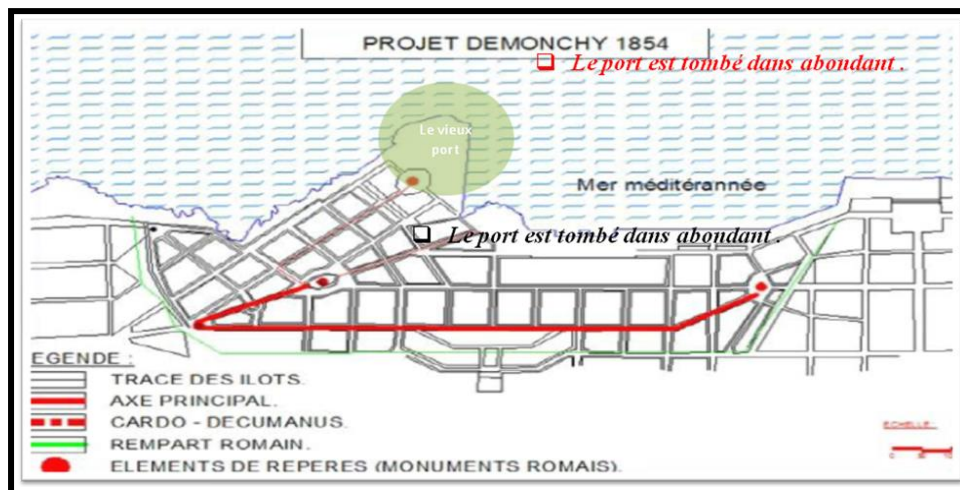
---

<sup>36</sup> Ibid., P 8.

<sup>37</sup> Ibid., P 8.

<sup>38</sup> Ibid., P 9.

## 2.9. La période coloniale (le déclin du port et de la ville)<sup>39</sup>



**Figure 39 :** Le port est en déclin avec la ville  
**Source :** Musée de Tipaza, traitée par auteurs

Pendant cette période le port historique de Tipaza est complètement tombé dans l'abondons,

-L'apparition du tracé agricole comme un système hiérarchisé avec une direction dominante celle de l'axe Nord- Sud, ainsi la construction du 1ier noyau colonial.

<sup>39</sup> Ibid., P 9.

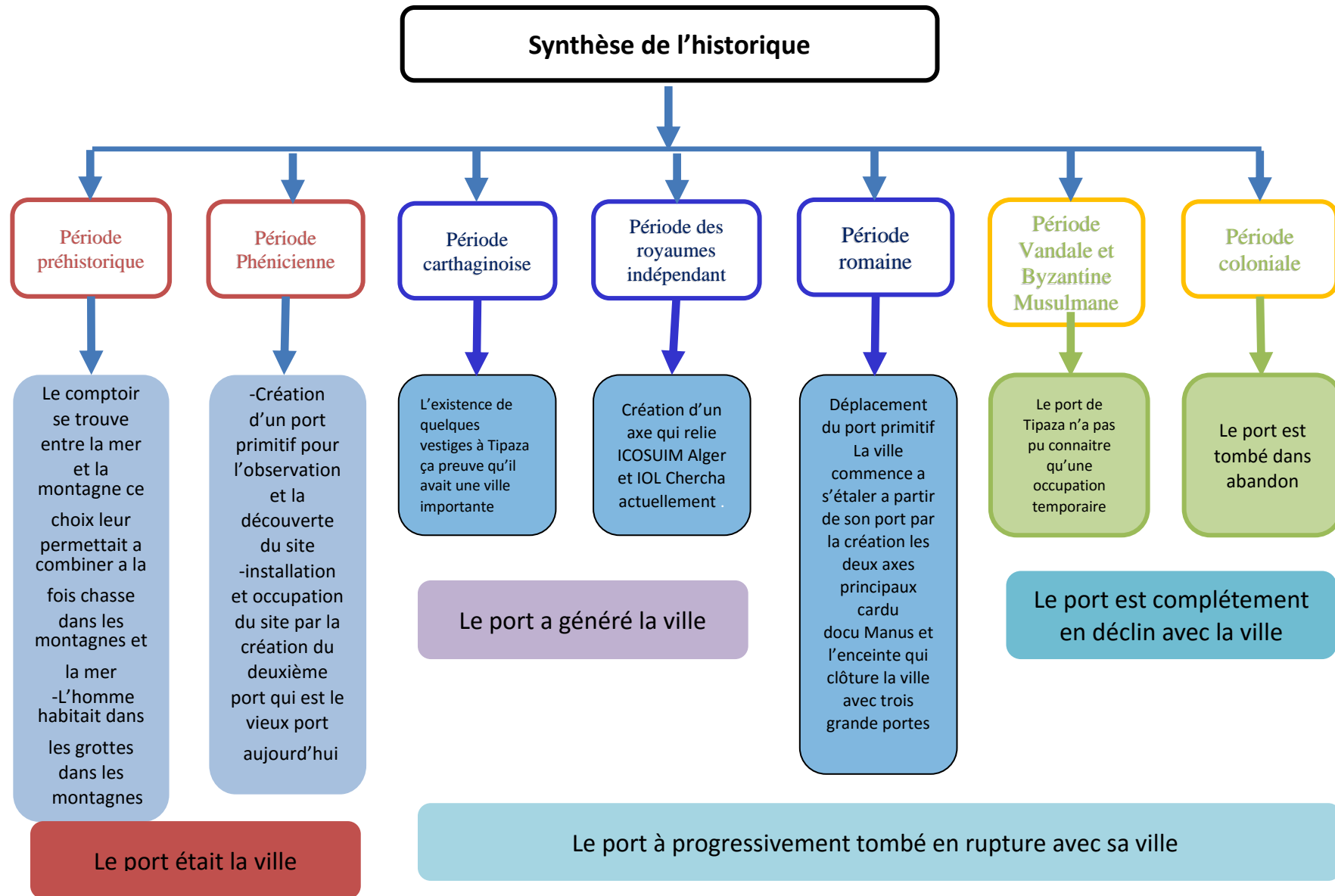


Figure 40 : Schéma résume l'évolution historique du port de Tipaza

Source : Auteurs

### 3. Etat des lieux

#### Le périmètre d'étude

##### 3.1. Délimitation de la zone d'étude

Elle est délimitée par

-  Parc archéologique
-  La zone d'étude
-  La Mer méditerrané
-  La RN 11
-  Le centre historique



**Figure 41** : Délimitation de l'air d'étude  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

#### constat

Situation stratégique entre les deux parcs archéologique d'un coté et la mer et le centre ville de l'autre coté. Ce qui lui offre une forte identité.

##### 3.2. Structure viaire et accessibilité

Le système viaire de la zone d'étude est structuré à partir de deux axes principaux sont :

La route nationale N°11 reliant la ville avec Alger à l'Est et Cherchell à l'Ouest et l'axe de croissance Nord-Sud qui se compose de trois traçons ; le 1<sup>er</sup> situé au niveau du centre historique , animé par le commerce et le services. Les Parcours de desserte: assure la distribution.

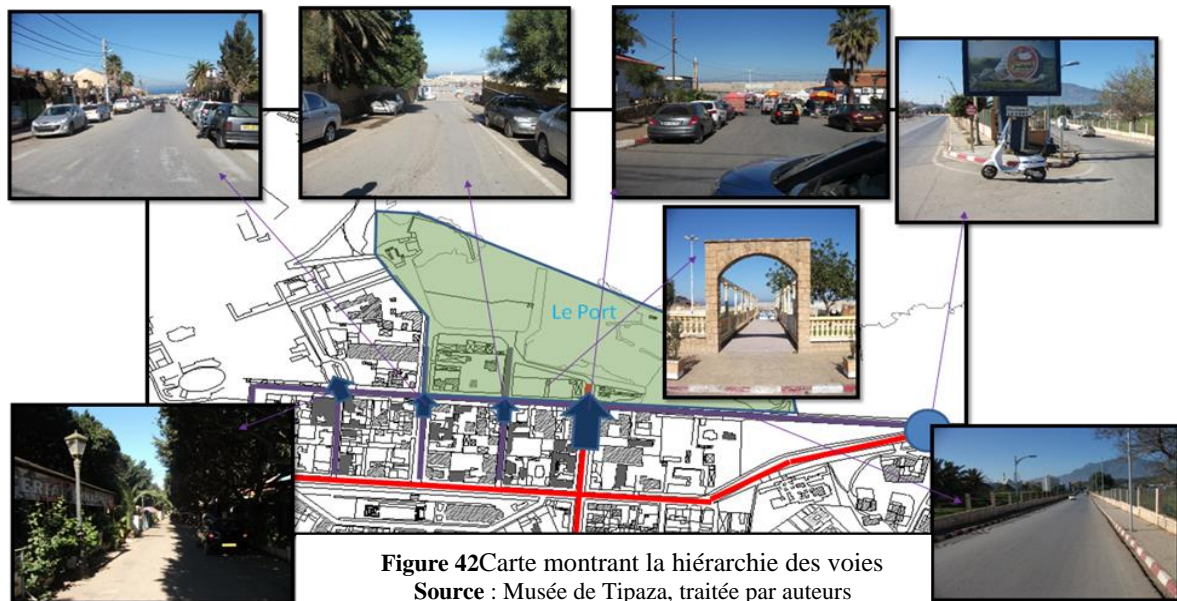


Figure 42 Carte montrant la hiérarchie des voies  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

Une faible accessibilité de la ville vers le Port qui se résume à la présence d'un seul axe principal.

➤ Un manque d'une circulation fluide par la présence majoritaire des voies secondaires à faible circulation,

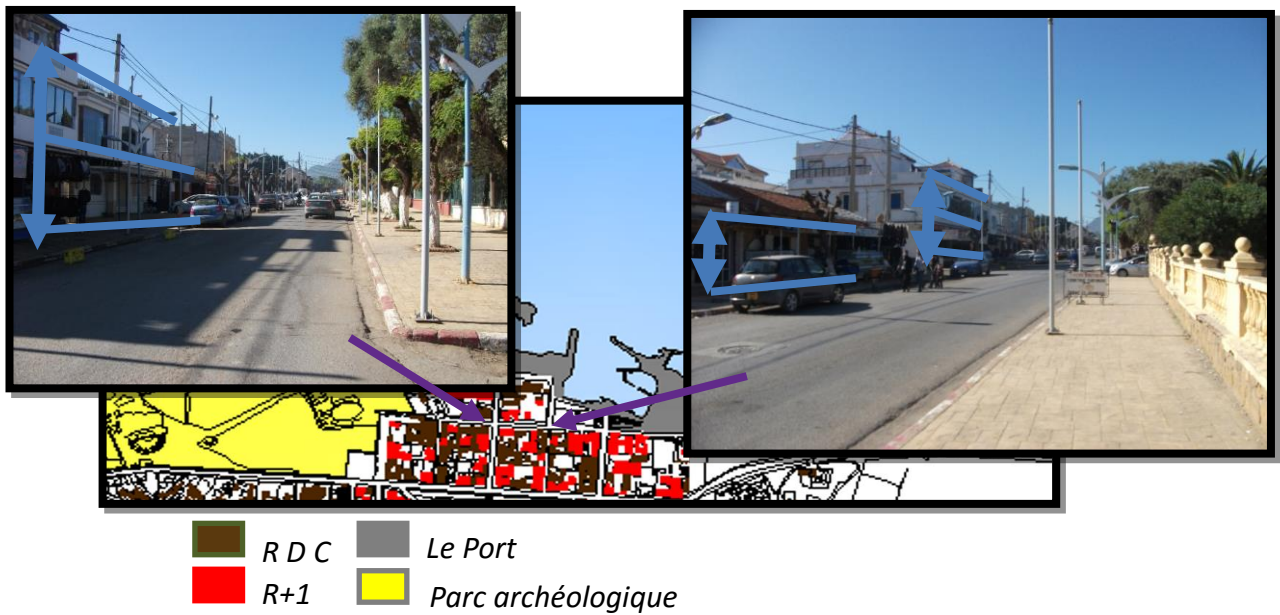


Figure 43 : Carte montrant l'accessibilité vers le port  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

### Constats

- Un Manque des aires de pertinences sur les voies structurantes,
- La seule activité qui anime le port est le commerce et surtout la restauration
- Une absence presque totale des services d'hôtellerie et d'hébergement





### 3.4. Le Gabarit

Figure 47 : Carte montrant le gabarit au niveau d'air d'étude  
Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

#### Constat

On remarque que le gabarit dominant dans notre périmètre d'étude est le R+1 et le RDC

### 1.6.5. La perméabilité vers la mer (le port)

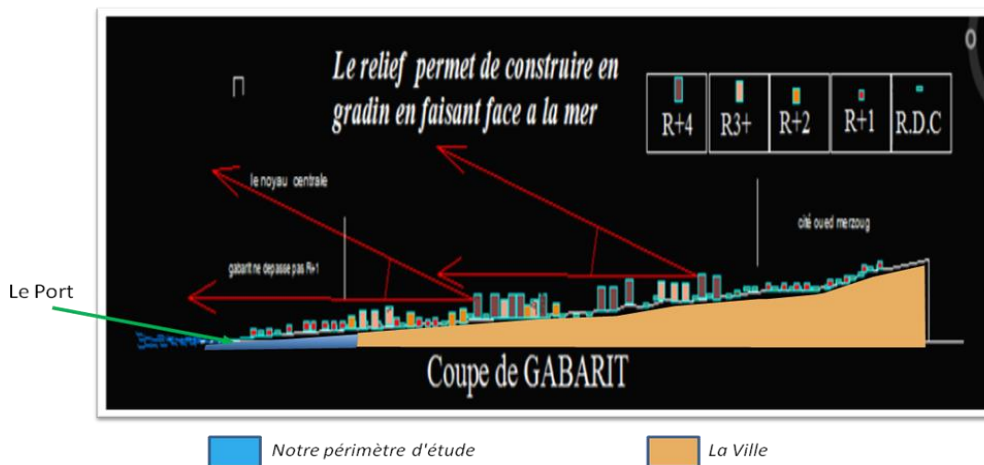


Figure 48 : Schéma montre la perméabilité vers la mer  
Source : Google Image, traitée par auteurs

La typologie des bâtis a évolué en forme et norme durant le processus de développement de la ville. La montée en relief de la ville permet à la ville de s'orienter vers la mer (le port).

■ Constat

La perméabilité vers la mer offre au port une forte visibilité , elle permet également de construire en gradin en faisant face a la mer.

3.6. Etat du bâti

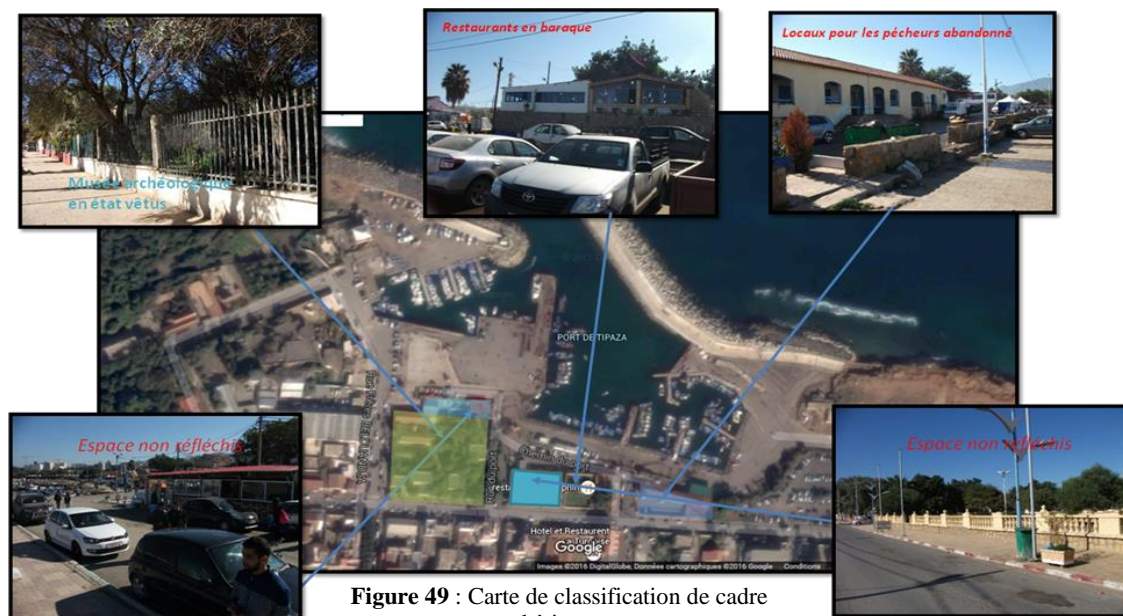


Figure 49 : Carte de classification de cadre bâti

Source : Google Earth traitée par auteurs

■ Constat

On remarque que toute les constructions coloniales sont en mauvaises état a cause de l'absence totale d'opérations d'intervention et de réhabilitation.

3.7. Carte des fonctions

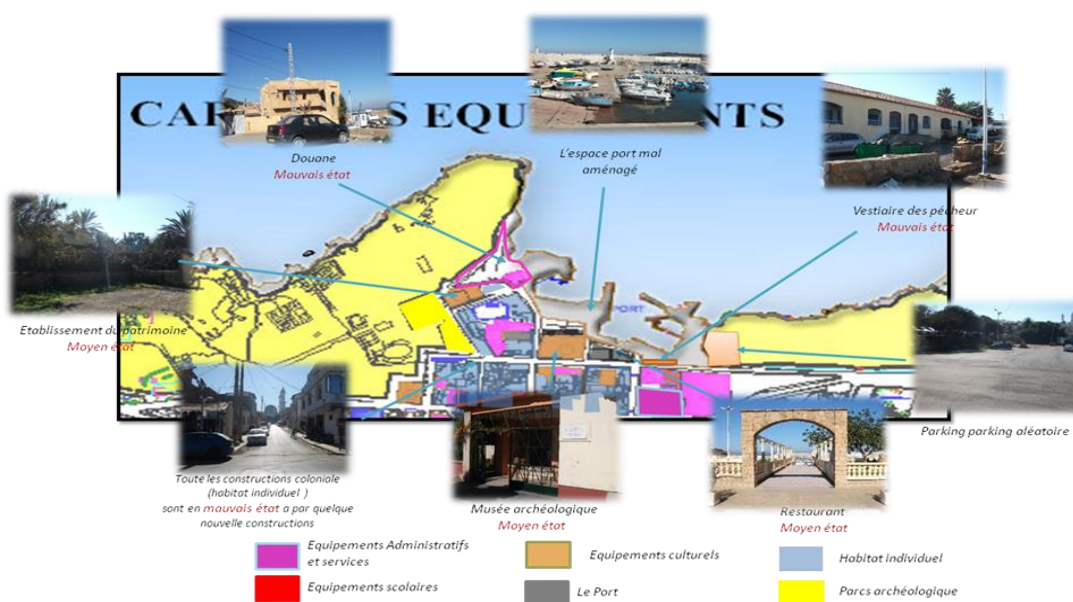


Figure 50 : Carte des équipements avec leur état de fait

Source : Musée de Tipaza, traitée par auteurs

## **Constat**

Nous constatons la densification des équipements de services au périmètre d'étude, le manque d'équipements touristiques et le manque des espaces de loisir et de détente. Toutes les constructions coloniales (habitat individuel) sont en mauvais état. L'espace portuaire est mal aménagée. La densification des équipements de service a rendu le port un espace étouffé par l'occupation de tout l'espace qui aurait dû être un espace reflétant la mémoire du lieu est dédié entièrement aux habitants.

## **4. Lecture des instruments d'urbanisme**

En analysant les documents d'urbanisme, nous avons constaté qu'ils ont renforcé l'enclavement et la rupture entre la ville et son contexte par la projection des activités administratives dans un contexte patrimonial (port historique, et les deux parcs archéologiques). Nous citerons par exemple la proposition d'un parking en plein port, l'élargissement de la jette ce qui a fermé complètement le port sur lui-même. En effet, nous constatons que la proposition du PDAU n'est pas adéquate au besoin du site.

## **5. Diagnostic**

Après avoir établi l'état des lieux sur le périmètre d'intervention nous sommes arrivés au diagnostic suivant :

### **5.1. Les forces**

- ✓ Ville maritime avec des accès importants sur la mer.
- ✓ Un potentiel culturel et historique inestimable riche par son patrimoine archéologique et architectural (les parcs archéologiques) qui témoignent de son histoire riche et mouvementée au fil de temps.
- ✓ Une ville qui offre une saisissante association de reliefs et un contraste de paysage (mer, montagne, et forêt).
- ✓ Un vieux port qui se trouve entre deux parcs archéologiques.
- ✓ Attachement des habitants à leurs activités culturelles et ludiques.
- ✓ Le savoir-faire des habitants tels la pêche.

### **5.2. Les faiblesses**

- ✓ Le patrimoine architectural est fortement dégradé et abandonné.

- ✓ Manque d'implication des acteurs politiques dans la préservation des monuments historiques.
- ✓ Rupture entre la ville et le port accentuée par des hangars de pêches.
- ✓ Rupture entre le vieux port et les deux parcs archéologique accentuée par la présence d'un parking d'un côté et la douane de l'autre.
- ✓ Rupture entre le vieux port et la mer accentuée par la présence d'une jette très haute qui empêche la vue vers la mer.
- ✓ Manque la fluidité d'accessibilité de la ville vers le vieux port.
- ✓ Manque des espaces publics (les jardins, les placettes public ... etc.)

### **5.3. Les opportunités**

- ✓ Les atouts naturels et géographiques (mer, montagne et forêt) peuvent être des potentielles opportunités de développement touristiques.
- ✓ L'existence d'infrastructure portuaire qui permettrait de développer des activités balnéaires et ludiques.
- ✓ Le patrimoine architectural présente un potentiel de développement de tourisme culturel et d'activités artisanales.
- ✓ La récupération des espaces portuaires mal-exploité permet de créer des zones touristiques qui renforcent la relation ville-port.
- ✓ La récupération du foncier portuaire permet de créer des zones culturelles qui renforcent la relation ville-port.

### **5.4. Les menaces**

- ✓ La vétusté des constructions qui menace de s'effondrer à tout moment.
- ✓ Manque d'initiative de protection du patrimoine et de l'environnement ça provoque un danger sur les deux parcs archéologiques.
- ✓ Absence des opérations de la mise en valeur menace le port de tomber dans abandon.

## **6. Plan d'action**

Suite au diagnostic que nous avons effectué, nous avons constaté que le vieux port de Tipaza souffre de plusieurs problèmes. Les hongras des pêcheurs et les restaurants de fortunes accentuent la rupture entre celui-ci et la ville. L'interface est très mal exploité et les accès à ce

dernier sont non définis. Le vieux port est également en rupture total avec les deux parcs archéologiques, celle-ci est accentuée par la présence d'un parking auprès du parc Est, et la douane au parc Ouest. Donc le port historique a perdu tout contact avec son contexte. Notre plan d'action vise à créer de nouveaux liens entre le vieux port et son contexte (le centre historique, les deux parcs archéologiques, la mer). Notre schéma structurel est organisé autour de deux axes ; le premier allant du centre historique à la mer, et le deuxième qui relie les deux parcs archéologiques. Dans notre intervention nous tiendrons compte essentiellement, de la dimension patrimoniale et culturelle du site en tant que composantes majeures de ce site tout en intégrant le concept de mixité fonctionnelle et urbaine.

### 6.1.Objectifs

- ✓ Réarticuler la ville et le vieux port de Tipaza.
- ✓ Protéger et valoriser le patrimoine urbain et architectural porteur de l'identité du port.
- ✓ Réanimer le vieux port.

Renforcer l'attractivité du littoral et améliorer l'image du vieux port en favorisant les espaces de sociabilité (espace public, esplanade, placette ...etc.).

**Avant de fixer notre plan d'action, nous avons élaboré un schéma de principe qui va résumer l'ensemble de nos actions :**

### Schéma de principe :

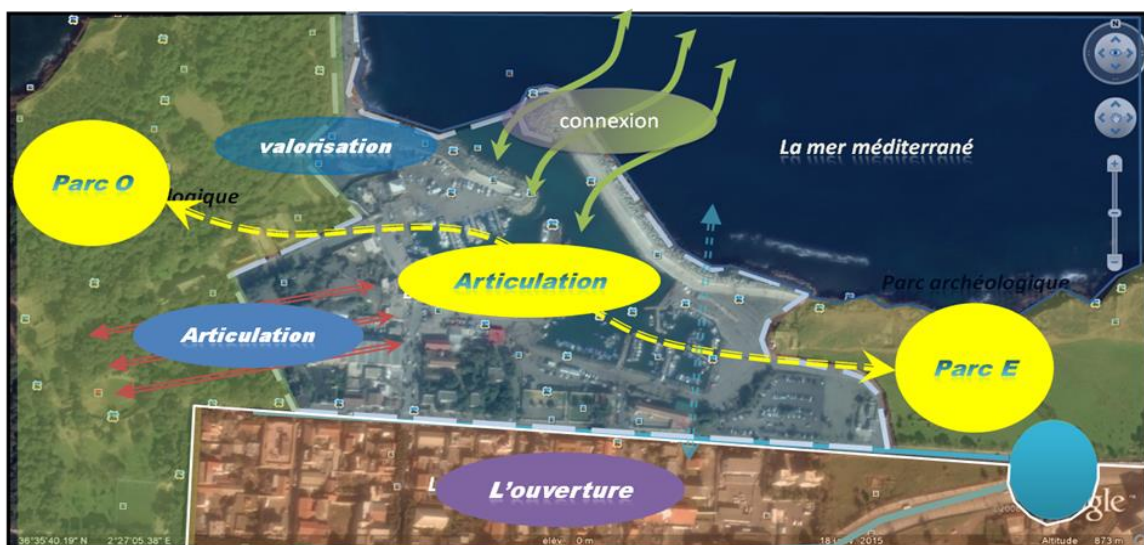


Figure 51 : Schéma d'action

Source : Google Earth, traitée par auteurs

## Plan d'Actions :

### Articuler le port avec les deux parc archéologique

- Création d'un parcours qui relie les deux parc archéologique en passant par le port
- Faire les deux parcs accessible par le port ( jardin escalier )
- Un parcours de balade autour des bassins
- Aménagement de la jetée

### Renforcer l'accessibilité au port (Ouvrir le port sur la ville )

- Améliorer la fluidité de circulation par la réaménagement de circulation a travers :
  - favoriser le transport en commun
  - projeter une ligne de Metro en passant par l'Axe culturelle
  - des bus touristique a toit ouverts

→ Faire de nouvelles percés bien animé Au niveau de voiries

→ La piétonisation de l'Axe culturelle par la la création des pistes cyclables et des espaces de promenade

### La prise en charge du paysage dans les opérations de requalifications (la trame verte )

→ L'implantation des arbres en alignement dans les rues principale et secondaires

→ Création des nouveaux espaces verts et améliorer la qualité des espaces verts existent

→ Boulevardisation du RN 11



### Requalification et réaménagement du port en port de plaisance

→ Récupération des assiettes par la démolition des baraques ou la délocalisation de quelques activités administratifs (la Douane)

→ Création des parcours touristiques de la ville vers le Port

→ Création des placettes bien Aménager et des espaces de détente

→ Renforcer la vocation culturelle conservation de l'identité de la ville en aménageant le port

→ Faire un port de plaisance par la Projection des projet culturelle et de loisirs

→ Réhabilitation des façades urbains

Figure 53 : Plan d'action

Source : Google Earth, traitée par auteur

## **Conclusion**

Suite au diagnostic que nous avons effectué, nous avons constaté que le vieux port de Tipaza souffre de plusieurs problèmes. Les hongras des pêcheurs et les restaurants de fortunes accentuent la rupture entre celui-ci et la ville. L'interface est très mal exploitée et les accès à ce dernier sont non définis. Le vieux port est également en rupture totale avec les deux parcs archéologiques, celle-ci est accentuée par la présence d'un parking auprès du parc Est, et la douane au parc Ouest. Donc le port historique a perdu tout contact avec son contexte. C'est pour cela nous sommes intervenus par un plan d'action qui va viser à créer de nouveaux liens entre le vieux port et son contexte (le centre historique, les deux parcs archéologiques, la mer).

# ***APPROCHE ARCHITECTURALE***

---

## **Introduction**

La projection architecturale est une opération évolutive dans laquelle la composition du projet se fait à partir des références théoriques et ceci dans le but de créer une harmonie entre le thème, le programme et le site d'intervention.

Il s'agit de prendre en compte les caractères spécifiques de lieu d'intervention, qui vont devenir par la suite des points nécessaires au projet qui s'inscrit dans le cadre de la plaidoirie pour une continuité historique et urbaine entre le vieux port de Tipaza et la ville. tout en tenant compte des mutations de l'environnement socioculturelles.

Cette approche constitue la phase décisive où le projet passe d'une somme d'image, de discours et d'intention à une réalisation spatiale, volumétrie et planimétrique.

### **1. Choix du thème**

Suite aux différentes lectures effectuées sur le site nous avons constaté que le Port de TIPAZA avec sa valeur patrimoniale est longtemps délaissé et abandonné par les habitants à cause de sa seule activité de pêche et ses espaces non réfléchis, On se référant aux différents résultats de l'analyse urbaine et les exemples qu'on a déjà analysé ( Port de Marseille ,Port de gènes ), on a pensé à un nouveau réaménagement du Port qui découle de notre plan d'Actions pour l'articulation et la redynamisation de site à travers la projection d'un équipement à caractère attractif et touristique nommé « Pavillon ludique de Tipaza » .

#### **1.1. Définition du loisir**

Les loisirs sont la somme de toutes les distractions auxquelles nous consacrons nos moments de liberté. Par opposition au « temps de travail », le « temps libre », est généralement associé aux notions de plaisir et de divertissement. Le loisir devient un réparateur biologique basé sur l'harmonie entre deux rythmes, celui de la vie et celui des loisirs<sup>40</sup>.

#### **1.3. Le Rôle de l'équipement**

Le Pavillon Ludique est appelé à jouer un rôle majeur et actif dans son rayonnement, aussi bien que sur l'échelle locale, régionale que méditerranéenne. Il est entre autres, appelé à préserver, redynamiser et réanimer le patrimoine archéologique, culturel, touristique de la

---

<sup>40</sup> Françoise Potier, Josette Sicsic, Vincent Kaufmann. Synthèse des connaissances sur les vacances et les temps libres des familles, des enfants et des jeunes, DOSSIER D'étude N° 61 Octobre 2004,

ville de Tipaza. Autrement dit, le pavillon est conçu pour être une vitrine et une scène de la façade maritime du port de Tipaza.

## **2. Les Exemples de référence**

Afin de mieux appréhender notre thème on procède à l'analyse de deux exemples, le premier c'est Le Californie science center et le second le centre de Pompidou à Paris – France.

### **2.1. Académie des Sciences de Californie<sup>41</sup>**

**2.1.1 Présentation :** La Californie Academy of sciences (Académie des Sciences de Californie) est l'un des plus grands musées des Etats Unis. C'est aussi l'un des plus anciens musées d'histoire naturelle du monde. Elle a été fondée en 1853, trois ans après que la Californie ne soit rattachée aux Etats Unis. Tous Ces bâtiments furent endommagés par le tremblement de terre de 1989, ce qui causa leur fermeture, et la décision de reconstruire un nouvel édifice qui soit résistant aux tremblements de terre. Le nouveau bâtiment fait près de 40.000 mètres carrés. Inauguré en Septembre 2008, ce bâtiment est l'œuvre de l'architecte

Italien Renzo Piano.



Figure54 : Vue sur le centre



Figure55 : Vue sur la forêt

Source : <http://www.hbjzds.com/262287-california-academy-of-sciences.html>

### **2.1.2 L'objectif de l'académie des sciences de Californie**

L'académie des sciences de Californie est une institution à multiple facette scientifique engagé à la recherche de pointe et aux activités de sensibilisation elle ambitionne aussi à trouver des façons nouvelles et novatrices pour engager et inspirer le public ainsi la mission de l'académie d'explorer, d'expliquer, s'amuser et de protéger le monde naturel, s'étend à tous les coins de l'établissement

---

<sup>41</sup> <http://www.leblogdeclementine.com/california-academy-of-sciences-san-francisco-californie/>

### 2.1.3. Les espaces intérieurs



Figure56 : les différents niveaux et ses espaces  
Source [https://calacademy.com/academy/exhibits/floor\\_plan/](https://calacademy.com/academy/exhibits/floor_plan/)

**A**-Récif de corail de philippine

**B**- Le marais

**C**- Gars alligators

**D**-Planète de l'eau

**E**-Cote de la Californie du nord

**F**-Découverte

Tidepool

**G**- L'amazone inonde : la forêt tropicale

**H**- L'île de l'évolution

**I**- La science en action

**J**- Hall africain

**K**-Pendulum

**L**- Premiers explorateurs

**M**- Planétarium

**N**- Projet de laboratoire

**O**- Les forêts tropicales du monde

**P**- Bâtiment vert

**Q**- Jardin I

**R**- Centre de naturaliste

**S**-Forum

**T**-Le toit vivant

### 2.1.4. Les Plans

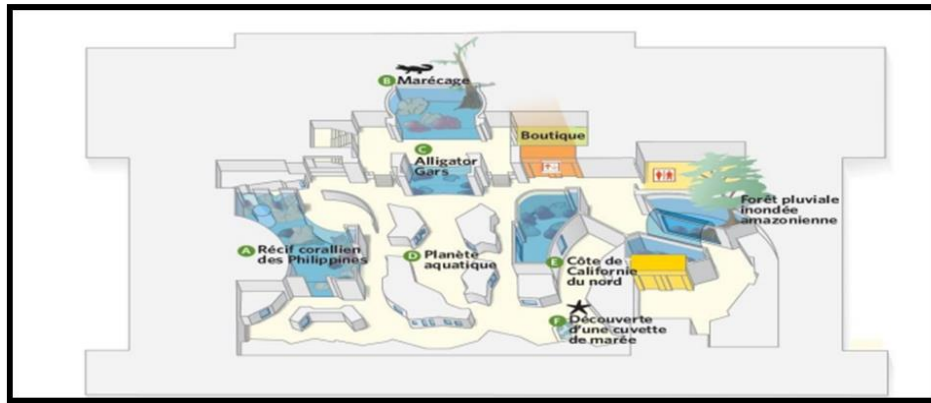


Figure 57 : Niveau inférieur

Source : <http://s3.amazonaws.com/gbb/pictures/670/featured/sectionsectioncaacademy.jpg?1261594822>

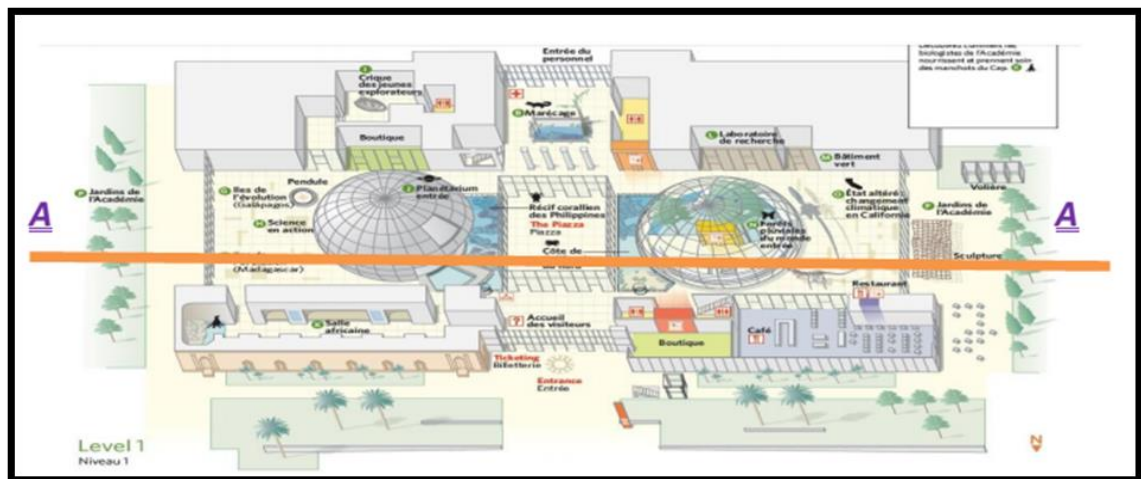


Figure 58 : Niveau supérieur

Source : <http://s3.amazonaws.com/gbb/pictures/670/featured/sectionsectioncaacademy.jpg?1261594822>



Figure 59 : Coupe verticale montrant l'aménagement des différents niveaux

Source : <http://s3.amazonaws.com/gbb/pictures/670/featured/sectionsectioncaacademy.jpg?1261594822>

### 2.1.5. La forêt tropicale

A l'intérieur d'un dôme de 4 étages de 28 de diamètre, un parcours en spirale mène les visiteurs à travers trois galerie forêt discrète comportent des animaux indigènes de Bornéo de Madagascar et du Costa Rica ainsi le parcours est animé par le vol libre des oiseaux et des papillons.

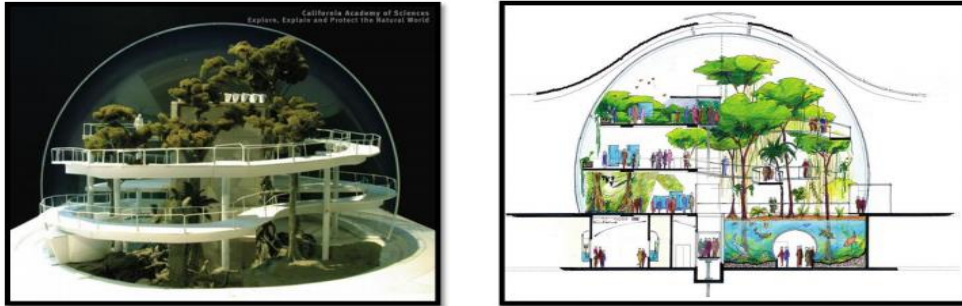


Figure 60 : des vues sur la forêt tropicale

Source : [http://www.architectureweek.com/2009/0107/images/14064\\_image\\_7.150.jpg](http://www.architectureweek.com/2009/0107/images/14064_image_7.150.jpg)

### 2.1.6. Planétarium

Un écran de 180° montre l'état de l'art de la projection et plongent les visiteurs dans l'expérience du système wrap-Around en visualisant en temps réel des données de la NAZA qui les font voyager dans notre système solaire.



Figure 61 : vues sur des planétarium

Source : <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/236x/62/8f/b0/628fb080e529f42458ca4d24b8ac3b0b.jpg>

### 2.1.7 Passage sous-marin

Un tunnel transparent permettra aux visiteurs de découvrir la forêt immergée par le dessous

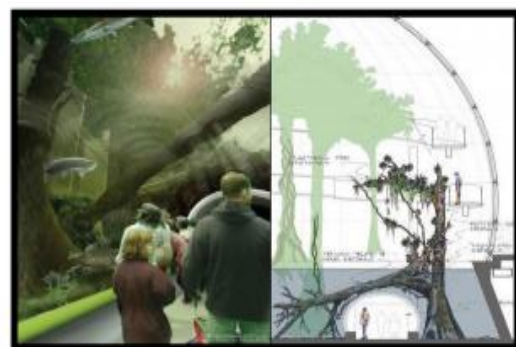


Figure 62 : Des vues à l'intérieur du forêt

Source : [http://www.arcspace.com/CropUp/-/media/253635/academy\\_of\\_science\\_17.jpg](http://www.arcspace.com/CropUp/-/media/253635/academy_of_science_17.jpg)

### 2.1.8. Water world

Une section entière dédiée à l'eau, pour sensibiliser le public sur cette ressource précieuse. Les reflets aquatiques seront projetés dans l'ensemble de la section.



Figure 63: Water world

Source: [http://www.mongabay.com/images/calacademy/600/water\\_planet.jpg](http://www.mongabay.com/images/calacademy/600/water_planet.jpg)

### 2.1.9. L'éclairage naturel privilégié

Le musée a été conçu pour maximiser l'apport de l'éclairage naturel. L'emplacement des fenêtres a été déterminé par des modèles informatiques, afin d'apporter la lumière nécessaire aux végétaux sans réchauffer l'ensemble du bâtiment. Des capteurs lumineux réguleront en permanence l'éclairage artificiel.

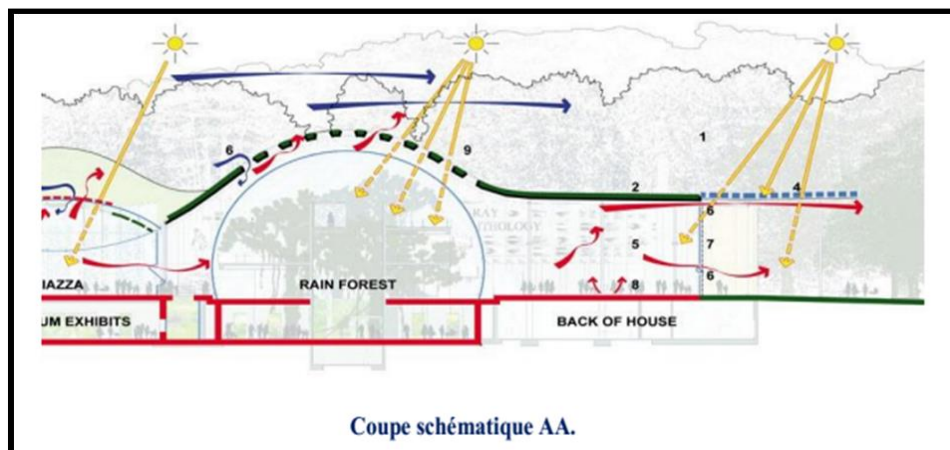


Figure 64 : Coupe Schématique AA

Source : [https://sites.google.com/site/a2majorbuildings/\\_/rsrc/1397326634325/hvac/Picture4.png](https://sites.google.com/site/a2majorbuildings/_/rsrc/1397326634325/hvac/Picture4.png)

## 2.2. Le centre George Pompidou<sup>42</sup>

### 2.2.1. Présentation

Le Centre Pompidou est un centre de culture qui associe en un même lieu différentes activités. Le Président Georges Pompidou, qui en 1970 décida de lancer un concours international, avait pour idée de créer de toutes pièces un centre pluridisciplinaire consacré notamment à la lecture publique, aux arts plastiques, à l'architecture et à la création industrielle, mais aussi à la communication visuelle et à la musique. En l'an 2000, le Centre ouvre à nouveau ses portes en renforçant les "arts du mouvement".

<sup>42</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Centre\\_national\\_d%27art\\_et\\_de\\_culture\\_Georges-Pompidou](https://fr.wikipedia.org/wiki/Centre_national_d%27art_et_de_culture_Georges-Pompidou)

### 2.2.2. Les concepteurs du bâtiment

Renzo Piano, Richard Rogers et Gianfranco Francini, les architectes du Centre Georges Pompidou, ont conçu le bâtiment comme un "diagramme spatial évolutif". Un bâtiment en deux parties :

1- une infrastructure de 3 niveaux où sont regroupés des locaux techniques et des services.

2- une vaste superstructure en verre et en acier de 7 niveaux, y compris la terrasse et la mezzanine, concentrant la plupart des secteurs d'activités du Centre, à l'exclusion de l'IRCAM situé au niveau de la place Stravinsky.

Les concepteurs du Centre Georges Pompidou ont cherché à optimiser la mobilité de l'espace pour en favoriser l'interdisciplinarité.

### 2.2.3. Programmation intérieure

Le Centre Pompidou réunit en un lieu unique :

L'un des plus importants musés 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 avec 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.
- Librairies, un restaurant et un café.

### Le programme du centre

Niveau -1(sous-sol) :



Niveau 0 (RDC) Forum



Espace spectacles.

**1-Forum-1.**

**2-Foyer.**

**3-Billetterie spectacles.**

**4-Cinéma2.**

**5-Petite salle.**

**6-Grande salle.**

**1-Forum.**

**2-Information générale.**

**3-Vente Laissez-passer.**

**4-Accueil des groupes. Espace éducatif.**

**5-Galerie des enfants.**

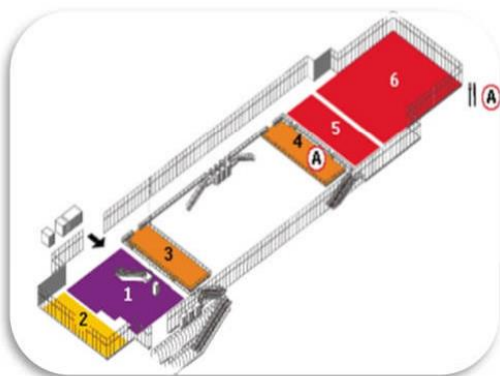
**6-Billetterie.**

**7-Vestiaire.**

**8-La Poste.**

**9-Librairie Flammarion**

### Niveau 1



### Niveau 2



**1 -Fonds générale.**

**2 -Espace d'autoformation.**

**3 -Télévisions du monde.**

**4 -Salle de presse.**

**5 -Cafétéria de la Bpi.**

**1-Bibliothèque**

**2-Cinéma 1.**

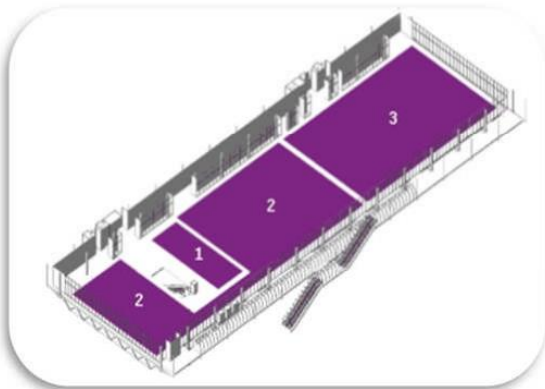
**3-Boutique Printemps Design.**

**4-Café "Le Mezzanine".**

**5-Espace 315.**

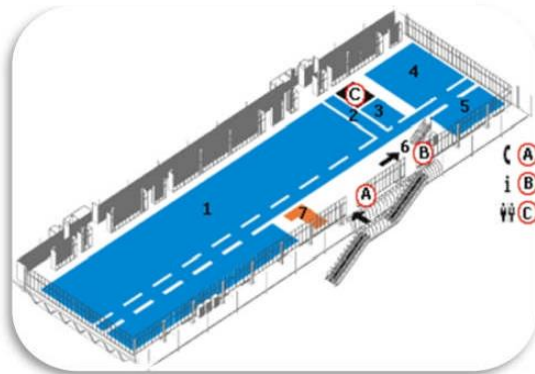
**6-Galerie Sud**

**Niveau 3**



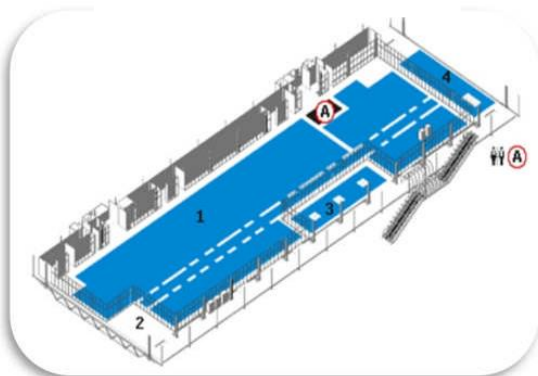
- 1-Espace son-vidéo.  
Renard).
- 2- Fonds général.
- 3- Bibliothèque Kandinsky.  
et Cabinet d'art graphique (entrée  
Niveau 3, accès réservé).

**Niveau4 : Musée (entrée).**



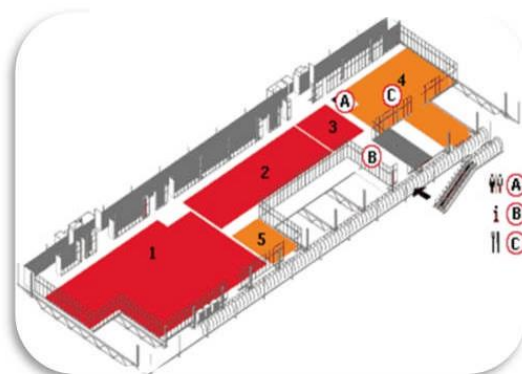
- 1-Collections
- 2-Espace nouveaux médias.
- 3-Salon du Musée.
- 4-Galerie du Musée.
- 5-Galerie d'art graphique.
- 6-Entrée.
- 7-Librairie.

**Niveau 6 : Expositions.**



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

**Niveau 5**



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

La priorité a été donnée à la plus grande mobilité fonctionnelle possible en libérant l'espace intérieur des gaines techniques et des organes de circulation (escaliers, ascenseurs...etc.)

### **2.2.6. Les façades**

La façade Est, rue du Renard

La façade constitue la partie technique du bâtiment. Toute l'énergie et tous les flux nécessaires au fonctionnement de la machine passent par des tuyaux ou gaines visibles sur cette façade. Chaque fonction est différenciée par une couleur choisie par l'artiste peintre Fromager

- Les tuyaux bleus servent au renouvellement de l'air
- Les tuyaux verts font circuler l'eau
- Les paniers qui cachent les gaines électriques sont jaunes
- Les monte-charge et les ascenseurs pour le personnel sont rouges.

Les grandes cheminées d'aération du sous-sol, qui ressemblent à des trompes d'éléphant surgissant sur la piazza, sont blanches ainsi que les tours de refroidissement qui sont sur le toit.



Figure 65 : Façade latérale  
Source : auteurs



Figure 66 : Façade principale  
Source : <http://www.artscape.fr/wp-content/uploads/2007/11/02.jpg>

### **2.3. Synthèse**

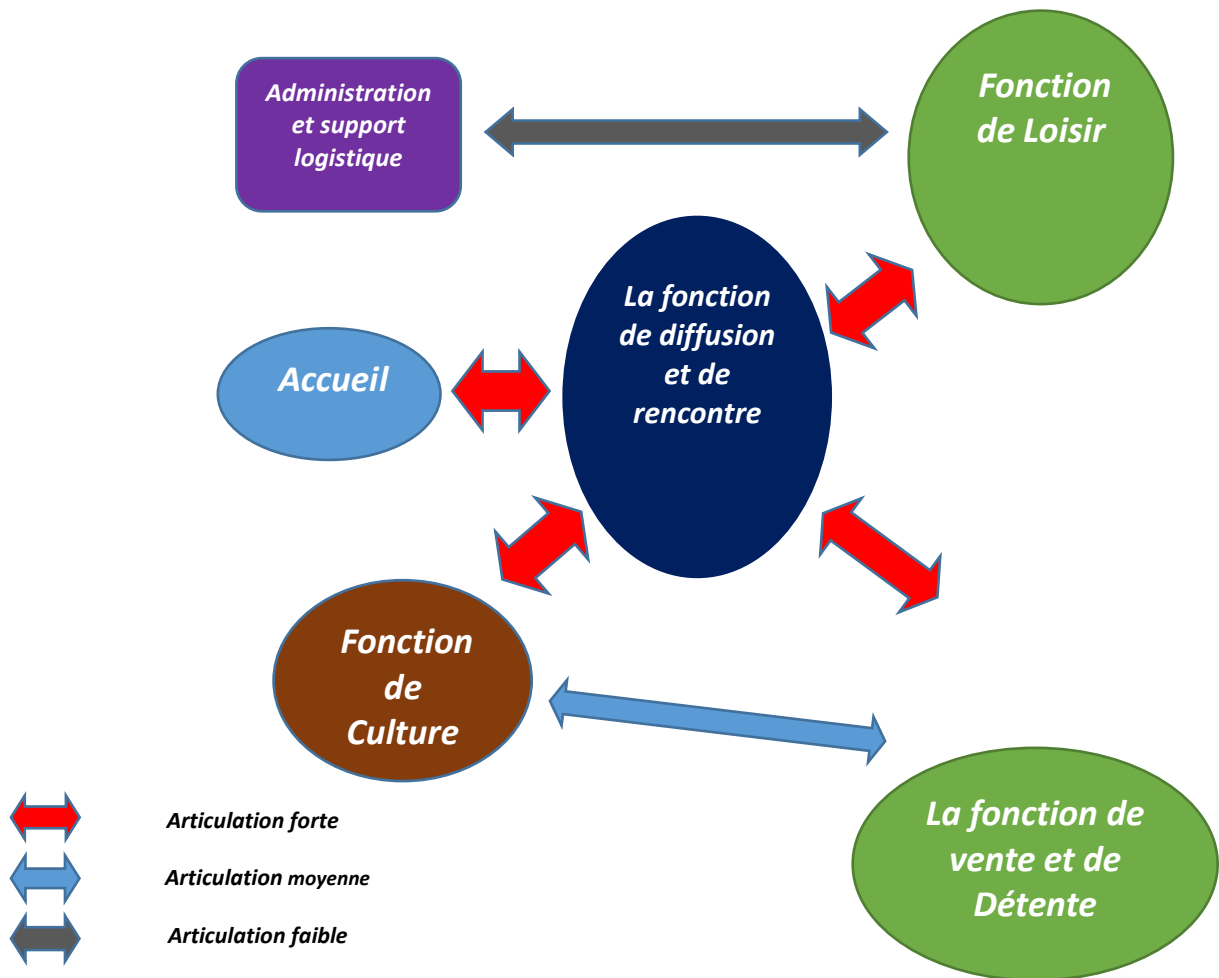
Les deux projets répondent à l'ensemble de ces exigences : flexibilité d'utilisation par la création des vastes espaces libres, équipements semi-indépendants et modifiable en fonction des besoins. D'après cette analyse, il y a une cohérence apparente dans toutes les critères ; fonctionnels, structurel et architecturale, c'est pour cela le programme de base d 'un équipement de loisir et de culture s'articule sur des activités de bases suivantes

- Musée ; expositions
- Cinémathèque
- Planétarium
- Forêt tropicale
- Planète de l'eau
- Cafétéria et restauration

Ces activités se déroulent comme un ensemble, composant un équipement culturel et de loisir. La lisibilité, la transparence, la flexibilité, la fluidité et la perméabilité ; sont des caractéristiques architecturales majeurs d'un équipement de loisir, à partir de ces dernières exigences on peut juger la qualité de projet, par exemple le système constructif avec, l'utilisation de l'ossature métallique est un moyen de juger que, ce type d'équipement utilise le métal comme une structure principale, avec des techniques très développé.

### 3. Le programme

#### 3.1. Organigramme des fonctions



### 3.2. Le programme quantitatif

La nature des espaces		Espaces
Espace Public	Espace d'accueil	Sas Espace d'accueil et d'orientation
	Espace de diffusion et de rencontre	Hall Boutiques Espace vert Expositions en plein air
	Les espaces du Loisir	Aquarium Dauphinitarium Planétarium Forêt tropicale Cinéma Salle des jeux Hall Salle de bowling Salle de patinage Salle escalade Salle de cinéma 7D
Espace Public	Les espaces de la culture	Salles d'expositions - permanentes - temporaire Cabinet d'Art

		graphique Salle d'Animation Auditorium Hall
Espace semi-privé	Les espaces du Loisir	Galerie des enfants
Espace privé	Administration et support logistique	Bureaux administratifs Bureaux de control Bureaux de sécurité Ateliers de maintenance Locaux techniques

## 4. Le choix et l'analyse de l'assiette

### 4.1. Choix de l'assiette d'intervention

Notre choix s'est porté sur l'assiette qui se trouve en plein port à proximité la mer de deux cotés, et en contact directe avec le centre historique, et le parc archéologique ouest, vue l'importance des avantages qu'elle offre à l'implantation du notre projet qui sont comme suite

L'assiette bénéficie des vues panoramiques sur la ville, la mer et les deux parcs archéologiques.

L'assiette ne présente pas de masques devant le soleil

L'assiette va beaucoup contribuer à l'articulation entre les trois volets terrestres, marins et archéologiques.

### 4.2.-Limite de périmètre

L'assiette d'intervention est délimitée par :

- La mer au Nord.
- Le parc archéologique à l'est.
- Le village colonial français

Ou le centre historique au sud.

- Le parc archéologique

À l'ouest.

### 4.3. Accessibilité

A partir de la ville à travers :

La RN11, l'axe culturel, les voies secondaires (l'axe de symétrie, l'axe de croissance et la coulée verte)

Qui s'articulent avec le port. A



Figure 67 : Carte des limites de la zone d'interventions.  
Source : GoogleEarth.traitée par auteur

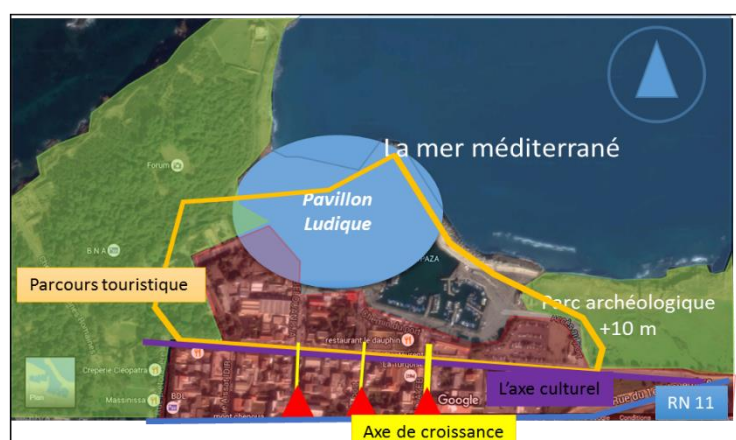


Figure68 : Carte d'accessibilité  
Source : GoogleEarth.traitée par auteur

partir De la mer, plus de 2 km de littoral.

#### 4.4. Forme et morphologie

Le site a une forme irrégulière , avec une surface de 15000 m2 .

#### 4.5. L'orientation

L'assiette est bien protégée des vents dominants par le promontoire OUEST. Et bien ensoleillé.

#### 4.6. Etat des lieux de l'assiette



Figure69 : Carte des limites de la zone d'interventions.  
Source : GoogleEarth.traitée par auteur

1	Parc archéologique E	7	L'assiette
2	Parking	8	La jette
3	Cafétéria + pêcheurie	9	Axe de croissance
4	Cafétéria + pêcheurie	10	Axe de symétrie
5	Ilot colonial	11	Collée verte
6	Parc archéologique O	12	L'axe culturel

## 5.Genèse du projet

La formalisation du projet est une mise en forme d'une manière combinatoire entre les contraintes contextuelles, thématiques, programmatiques et le corps de concepts. Chose qui nous permettra de dynamiser la géométrie en ramenant à la réalité ce qui existait dans la dimension imaginaire pour lui donner une matérialité concrète par la construction de l'image du projet.

### 5.1. Les éléments tirés du site

Dans la genèse de notre projet on a tiré des éléments a partir du site d'intervention qui sont considérés comme potentialité de ce dernier



Figure 70 : les éléments du contexte  
Source: GoogleEarth traitée par auteur

### 5.2. Première réflexion

#### *Articulation entre les deux parcs archéologiques*

Vu que notre assiette se trouve dans un contexte qui est , entre deux parcs archéologique, et que notre proposition urbaine opte pour articuler ces deux entités, notre réflexion a été de donner une image qui permet d'articulation par un parcours touristique qui va relier les deux parcs



Figure 71 : les éléments du contexte  
Source : Google Arth traitée par auteur



Figure 72 : les éléments du contexte  
Source : Google Arth traitée par auteur

### L'ouverture

Le prolongement de l'axe du tracé coloniale vers la mer ( la percée visuelle ), qui va participer a renouer le rapport ville mer et l'axe surlequel va structurer notre projet



Figure73 : les éléments du contexte  
Source : Google Arth traitée par auteur

### **5.3. Principes et concepts**

**1 la géométrie :** On a opté pour des formes simples qui sont une donnée du site .La géométrie permet de faciliter la lecture et la clarté du projet ; et comme disait le Corbusier "les formes primaires sont les plus belle formes car elles se lisent clairement " est donc un outil essentiel de la création formelle ,c'est à dire à la matérialisation des espaces .

**2 l'alignement :** Notre projet s'inscrit dans l'alignement par rapport au terrain

**3-le parcours :** sert à assurer la continuité entre les différents tissus d'un coté et entre la ville et la mer

**4-le mouvement :** Le mouvement : Représenté par la partie balnéaire avec des formes curviligne .

**5-la transparence :** l'utilisation du verre comme matériau de construction permet d'avoir une transparence avec la continuité visuelle de l'intérieur vers l'extérieur .

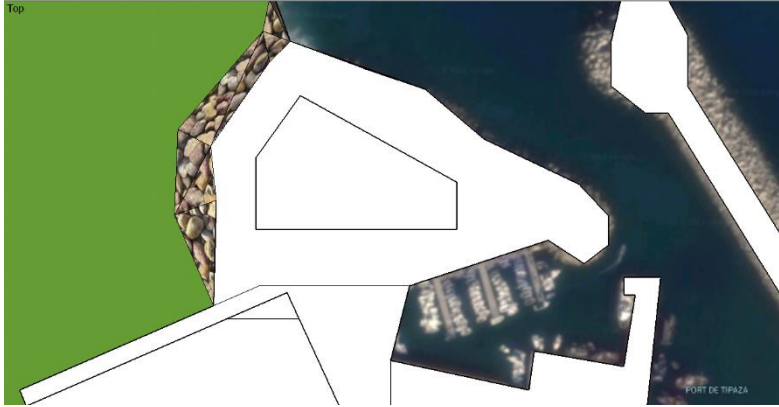
**6-l'articulation :** Lier les trois entités du projet par un espace central jouant le rôle d'ordonnateur, organisateur, de regroupement et de convivialité dans les fonctions et les espaces intérieur.

**7-l'horizontalité :** nous avons opté pour ce concept en référence au site , (la mer)

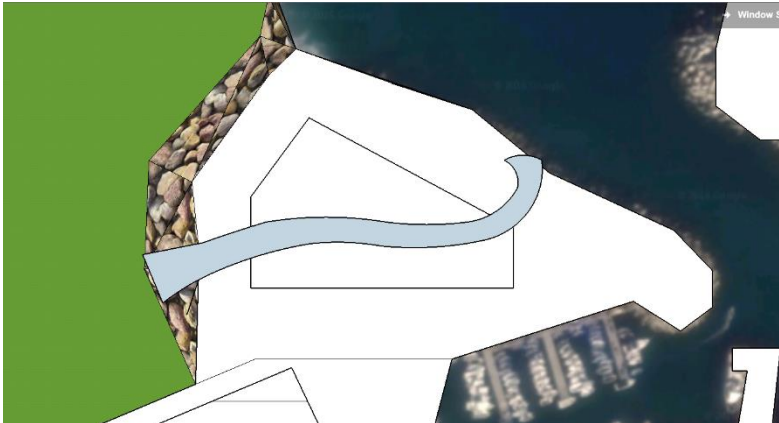
**8-La promenade et la découverte:** Une voie douce piétonne sera aménagée autour de notre projet à fin d'offrir des perspectives visuelles sur le paysage environnant

**9- L'échelle:**La monumentalité du projet exprime notre volonté à la fois de restituer à la ville de Tipasa son statut historique, son rétroactivité touristique et de protéger ses richesses naturelles et son patrimoine culturel

## 5.4. Genèse de l'idée

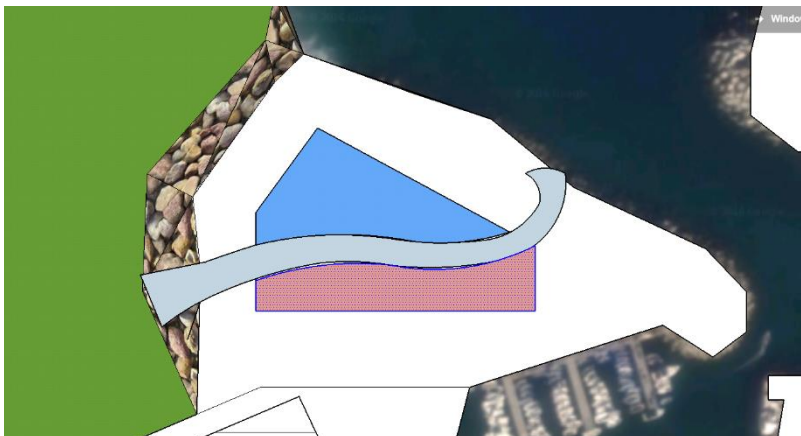


Etape 01 : les limites du projet sont définies à partir de la forme initiale du projet



La forme de la passerelle est en relation avec la mer

Etape 02 : Création d'un axe organique reliant les deux parcs archéologiques, cela est matérialisé par une passerelle, (parcours touristique proposé préalablement dans la proposition urbaine



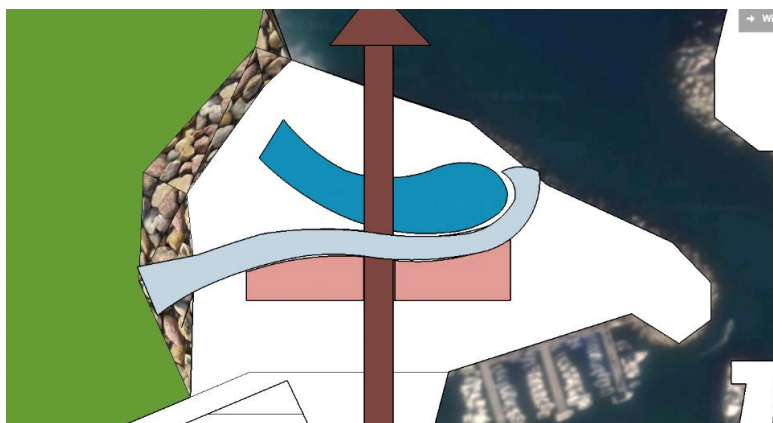
Etape 03 : la division de la parcelle par le biais de la passerelle nous a permis d'avoir deux entités distinctes (entité ville, entité mer)



Entité ville : une forme rectiligne simple en référence à l'urbain (tissu colonial)

Etape 04 :

Entité mer : utilisation du concept du mouvement, (métaphore inspirée du poisson afin de donner forme à la partie donnant sur la mer



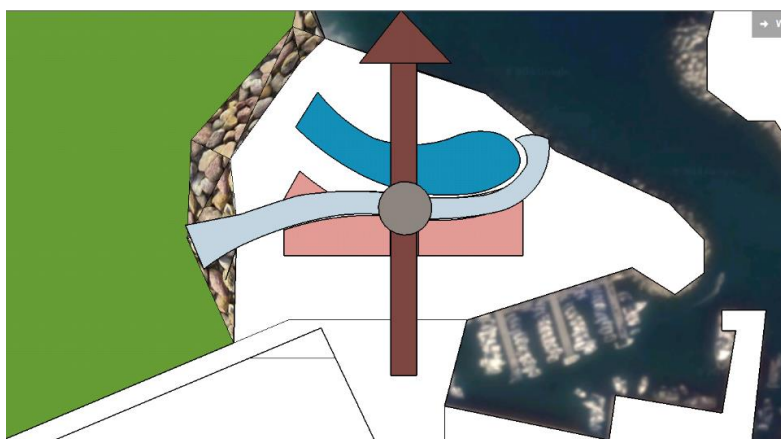
Aussi la création d'une percée visuelle, vers la mer dans le but de renouer le dialogue avec la mer

Etap05 prolongement de l'axe provenant de la trame coloniale, cela nous a permis d'obtenir trois différentes entités

Entité 1 -de loisir

Entité 2- muséale

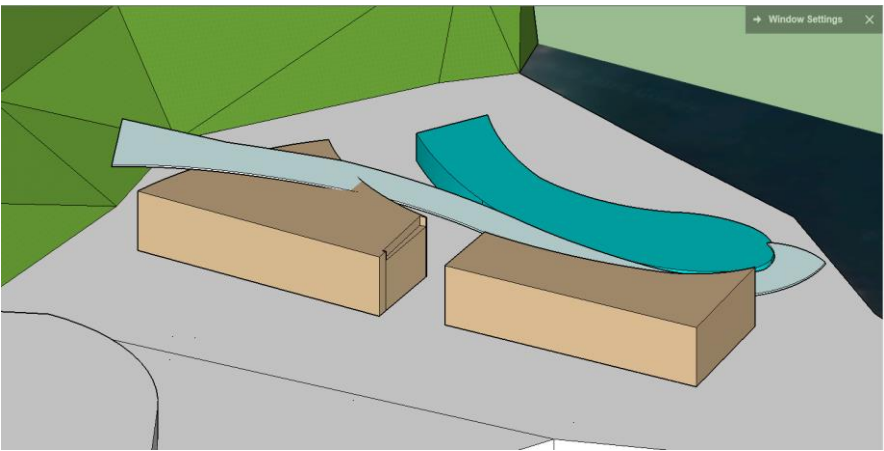
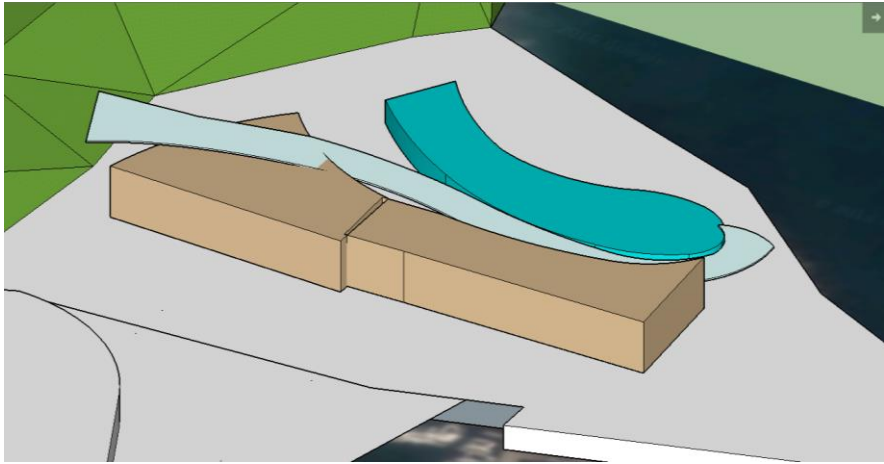
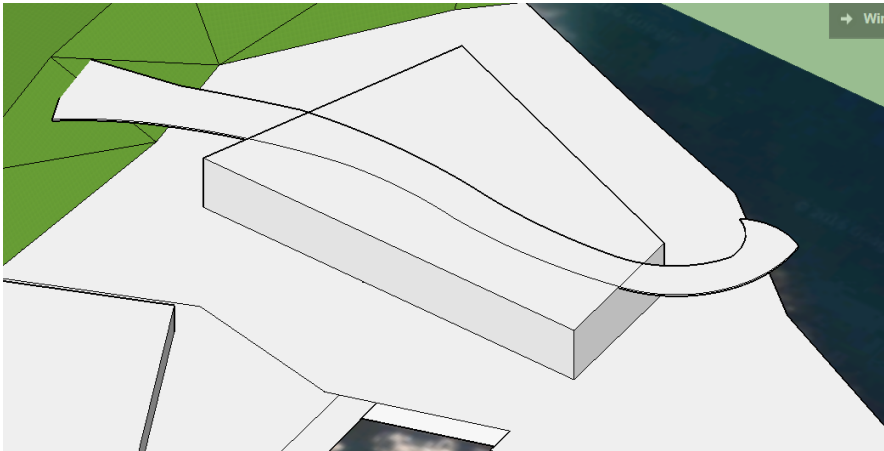
Entité 3-diffusion

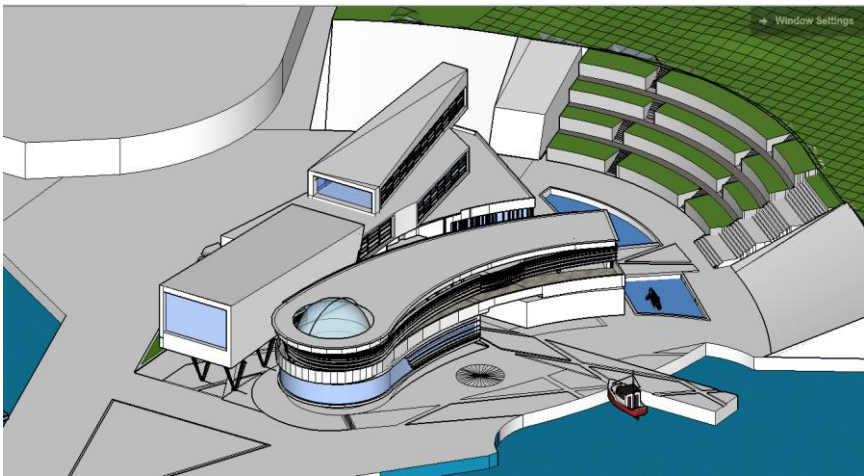
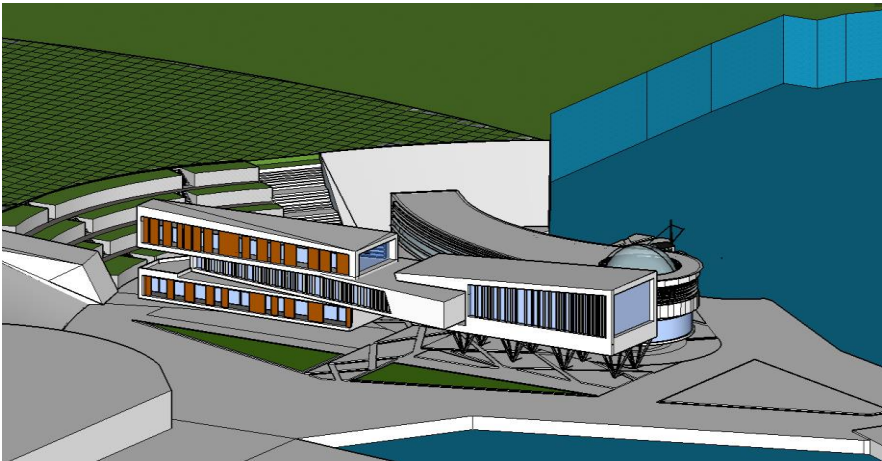
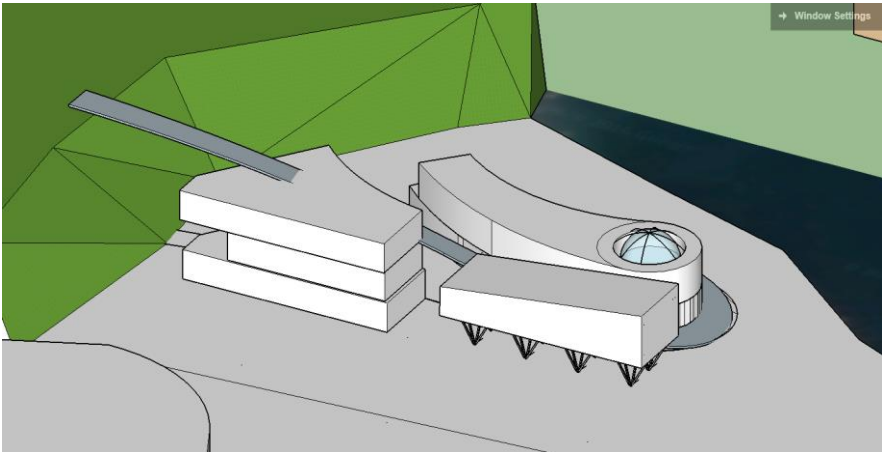


Etape 06 prolongement de la deuxième entité dans le but d'obtenir une forme homogène

L'intersection entre la passerelle et l'axe aussi a donné lieu à un espace de diffusion et de rencontre (forum) reliant les différentes entités entre elles

### 5.5 Evolution du projet





## **6. Description du projet**

Le pavillon ludique s'inscrit dans un paysage exceptionnel, à proximité de trois milieux riches (marin, terrestre, archéologique). Sa localisation permet de recréer à nouveau la liaison entre la ville et la mer, et aussi entre les deux parcs archéologiques. Aussi Afin de rehausser l'image de la ville de Tipasa comme une ville touristique, le pavillon ludique cherche la réconciliation entre les différentes structures de la ville par le respect des deux tracés antique et colonial tout en gardant les percées visuelles vers la mer.

### **6.1. La composition volumétrique du projet**

La composition volumétrique du projet se présente comme un ensemble de formes géométriques simples composées de carré, et de parallépipède pour le volume coté ville, quant à celui du côté mer il exprime une métaphore, d'un poisson en mouvement

Avec un gabarit de R+2 maximum configuré en dégradé, il s'intègre parfaitement dans son contexte et accentue le concept d'horizontalité.

Le projet est fragmenté en multitude d'entités distinctes afin d'éviter l'effet de masse et avoir un jeu entre le plein et le vide

Les différentes entités du projet sont interconnectées entre elles par le biais d'une passerelle

### **6.2. Accessibilité au projet**

Notre projet est constitué de plusieurs accès principaux et un accès réservé au personnel., d chaque entité possède un accès principal et un autre secondaire,

### **6.3. L'organisation spatiale du projet**

#### **Notre projet se subdivise en trois entités distinctes**

La première comprend l'entité muséal, ce volume se développe sur trois étages comportant des espaces de commerce et de consommation et d'expositions et une terrasse donnant sur le parc archéologique

La deuxième entité constitue la cinémathèque

La troisième entité constitue la partie dédiée au loisir, elle comporte un planétarium, des aquariums, salle de jeux, salle de bowling.

Donc notre projet était une réponse aux différents problèmes repérés du contexte et soulevés par les habitants

## 6.4. La lecture des façades

Les façades élaborées de manière contemporaine sont réfléchies et significative par rapport au contexte et le paysage. De ce fait celle qui est orientée vers la mer, exprime une ouverture envers cette dernière (verrière avec des éléments horizontaux tout au long de la façade rappelons l'horizontalité de la mer). La façade qui donne sur la ville, est traitée de façon à établir le dialogue entre l'intérieur et l'extérieur, tradition et modernité à travers :

Le rapport plein/vides, Horizontalité/verticalité,

## 6.5. Choix structurels et constructifs

Afin de répondre aux exigences contextuelles, thématique, et programmatique, nous avons opté pour l'utilisation de la structure métallique, elle nous permet de répondre à nos soucis de fait qu'elles présentent plusieurs avantages

La structure métallique

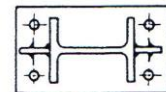
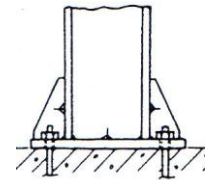
- La transparence et la flexibilité
- La grande portée.
- La rapidité d'exécution
- Un bon comportement au séisme, due à la légèreté de l'ossature.

Les inconvénients

La mauvaise résistance au feu

Mauvaise résistance aux actions du milieu marin la corrosion

Protection contre la corrosion



### **Conclusion générale**

A terme de ce travail, nous pouvons conclure que TIPAZA, avec son caractère historique très important peut porter des projets de requalification visant la tout en tiers, le plan d'action d'action proposé avec ces différentes actions telles que la prise en charge du paysage, renforcer l'accessibilité au port, réaménagement un port de plaisance., projection d'un pavillon ludique qui sera l'élément le plus important dans le dynamisme du port

A travers notre projet, nous avons essayé de répondre aux problématiques posées au début de notre travail, sachant que notre zone d'intervention souffre de rupture avec le contexte, d'abandon et de marginalisation, notre objectif est de résoudre ce manque en termes de dynamisme, revitaliser cette zone, qui fut longtemps dans l'oubli. Réinsérer cette zone dans le dynamisme et le développement de la ville, est un défi à relever par la projection de ce projet qui ambitionne à revitaliser, requalifier cette zone portuaire

## *CONCLUSION GENERALE*

# *Document Graphiques*

## *Bibliographie*

## Références bibliographique

1. « Ville portuaire en mutation » Mémoire de licence de H. MAGALY, sous la direction du JEAN-BERNARD RACINE faculté des lettres, Lausanne 2006.
2. Cherbi F, 2014-2015, cours M1 urbanisme, département d'architecture, UMMTO.
3. Hadj Abderrahmane S 2012, Mémoire de Magister, « *Etude de l'interaction d'un rideau de palplanche avec le solde fondation pour les ouvrages portuaires* ».
4. Direction de l'aménagement et de l'urbanisme, centre de documentation de l'urbanisme « Ville et Port mutation et recomposition », édition ville et territoire Arche de défense, Paris, octobre 1997.
5. FONDS EUROPEEN DE DEVELOPPEMENT REGIONAL INTERREG IIIC, Zone Ouest Programme cadre régional HANSE PASSAGE : Guide des bonnes pratiques, faire la ville avec le port, Novembre 2007.
6. Mr.Badji Amine ,Mr BELHADJ Rabah, Mr BOURBAS Ramdane, Mr BENSSAAD Athemane 'Pour la reconquête de la baie de sidi Yahia : un pôle culturel et de loisir, option requalification urbaine, département d'architecture session 2013.
7. Synthèse, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise Janvier 2009 AGAM'', intitulé 'centre-ville /vieux port '
8. M. A pasquera <vice-président de L'AIVP, et J R luiz. Géographe, ''Stratégies de développement durable pour les villes et les ports'', NATION UNIES NEW YORK et Genève, 1996.
9. AOUISSI Khalil Bachir, S 2013, « le clivage ville/port ' cas d'Alger Mémoire de Magister, '' le clivage ville/port ' cas d'Alger
10. Genès le renouvellement d'une ancienne villes maritimes, ''Phénoménologie des projets urbains et des villes d'eau'', Février 2009
11. M.A Pasquera Vice président de l'AIVPet J.R. RUIZ Géographe, Monographies établies pour la CNUCED en collaboration avec l'association internationale des ports (AIP) et, pour la présence monographie, l'association internationale Ville et port (AIVP à, '' stratégie de développement durable pour les villes et les ports, NATION UNIIES, New york et Genve 1996
12. JEAN BARADEZ Directeur des fouilles de TIPAZA TIPAZA Ville antique de MAURETQNie, Service des antiquités a été tirée en avril 1952 sur les presse.

13. 1 Révision du PDAU de la commune de TIPAZA, PDAU 17/DEO/1/06/CC. P 4.

14. Françoise Potier, Josette Sicsic, Vincent Kaufmann. Synthèse des connaissances sur les vacances et les temps libres des familles, des enfants et des jeunes, DOSSIER D'étude N° 61 Octobre 2004,

### **Sites internet**

Google Earth ,

<https://fr.wikipedia.org> ,

<http://www.leblogdeclementine.com/california-academy-of-sciences-san-francisco-californie/>

1[Http//](http://dreamstime.com) : dreamstime.com.

[www.planetizen.com](http://www.planetizen.com)

[www.a-insinoorit.fi](http://www.a-insinoorit.fi)