

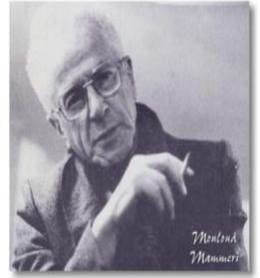


**MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE UNIVERSITÉ**

MOULOUD MAMMERRI DE TIZI-OUZOU

Faculté du Génie de la Construction

Département d'Architecture



MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

Option : architecture, ville et patrimoine

Atelier : Architecture et démarche projet urbain

La rampe du port, d'une friche portuaire vers un pôle touristique



Présenté par :

M^{elle} LOUMACHI Messad Samiha

M^{elle} MANSOUR Lidia

Encadré par :

M.KEBACHE Abderahim

Année universitaire 2016/ 2017

Remerciements

Ce mémoire représente l'achèvement d'une année de travail qui n'aurait jamais pu voir le jour sans l'aide et la bénédiction d'Allah, le tout puissant et miséricordieux qui nous a donné la force et la patience d'achever ce modeste travail, et la présence de nombreuses personnes.

On tient à remercier :

Nous adressons nos sincères remerciements à notre encadreur Monsieur KEBACHE Abderahim, pour la qualité de son encadrement exceptionnel, pour sa patience, sa rigueur et sa disponibilité durant notre préparation de ce travail. Nous remercions tous le personnel du département d'architecture et toutes les personnes qui ont contribué de prêt ou de loin à finaliser ce projet. Nous voudrions aussi exprimer notre grande gratitude à nos familles, pour leur soutien moral et leurs encouragements prodigués pendant toutes ces années d'étude ainsi qu'à tous nos amis.

Dédicace

Je dédie ce modeste travail

*A mes chers **PARENTS** qui m'ont donné tant d'amour et d'affection et m'ont appris à faire face aux difficultés et rester dans le droit chemin, je vous aime tellement et je ne vous remercierai jamais assez.*

*A mes chers frères **Mustafa, koussila et Nassim** et mon adorable sœur **Rania** que j'aime plus que tout*

A mon cher fiancé qui a été avec moi et m'a encouragé durant tout ce travail

*A ma chère binôme **Samiha** avec laquelle j'ai partagé joie, peur, peine le long de cette année, j'ai fait de toi ma deuxième sœur.*

*A l'ensemble de mes amis, spécialement **Mohamed Kahina Imen et Sabrina** qui m'ont vraiment aidé durant toute l'année*

Lidia .

Dzdicace

Je dzdie ce trađail :

*A ma chĹze et adđrable mĹze et mđn cher ĩ Ĺze ĩđur leur sđutien et leur
dzđđgement tđut au lđng de mes Ĺtudes.*

A ma chĹze et adđrable grand-mĹze.

*A mđn adđrable et chĹze sđeur Amal, Ĺ mes chĹzes frĹzes Menad et Tarek et ma
belle sđeur Sarah.*

*A tđus mes chers amis : Sabrina, Lynda, Ĺuisseem, Samira, Dyhia, Abdennđur,
Kahina, Dalila, Imen, Dalila, Sđumia, Lynda, Sihem, Zahia.*

A mđn binđme Lidia, adđc laquelle j'ai ĩ artagđ jđie, ĩ eine durant cette annđe.

*Et un grand remerciement Ĺ Sđfiane et Mđhammed qui đnt aidđ Ĺ l'đlabđratiđn
de ce ĩ rđjet.*

*A tđus les membres de l'atelier adđc qui nđus adđđns escartđ z cđte Ĺ cđte et ĩ as Ĺ
ĩ as les sđmmets de la difficultđ.*

Messad Samiha

Dédicace

*Je dédie ce modeste travail à : A mes chers **parents**.*

Qui ont consacré leur vie à veiller à ma réussite et mis tout en oeuvre afin que je puisse

*à mes frères, **Menad** et sa femme **Sara** et **Tarek** et ma chère sœur **Amal** qui m'ont soutenu tout le long de mon cursus*

Sans oublier mes chères amies ceux avec qui j'ai partagé des affinités. Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin

pour que ce projet soit possible, je vous dis merci.

*A celle qui m'a soutenu tout au long de ce projet : ma binôme **Lidia***

Messad samiha .

Démarche de l'atelier.

Le « Master 2 » constitue un moment clé de la vie d'un étudiant de surcroît en Architecture. Il s'agit durant cette période, dans un souci de capitalisation des acquis, de préparer l'étudiant à sa future vie professionnelle. Pour ce faire, il lui sera demandé la production d'un projet alliant architecture et urbanisme selon la démarche « Projet Urbain ». Une démarche qui, aujourd'hui, fait florès dans le monde.

La démarche Projet Urbain, autant réflexion méthodologique que proposition pratique constitue le fil d'Ariane de l'atelier. Ainsi, toutes les étapes, selon un processus itératif, s'inscrivent dans cette vision de « faire la ville sur la ville » : le diagnostic à l'aide de la méthode AFOM ; la problématisation ; la construction des corpus théorique et analytique ; les propositions urbaine et architecturale, etc.

Si le périmètre d'étude est indubitablement urbain, l'échelle de l'exercice, elle, varie de l'ilot au morceau de ville. Le travail présenté s'oriente alors vers des problématiques intégrant l'évolution actuelle du métier d'architecte : l'intégration de projets d'architectures dans des stratégies de développement urbain, économique, social, etc. ; la conception et la mise en œuvre de projets urbains ; la réalisation de diagnostics urbains ; l'intégration de la concertation comme moment fort du projet ; etc.

L'atelier s'inscrit aussi dans une démarche autant cognitive (qui se rapporte à la faculté de connaître) que projective, où il s'agit : d'emboîter les multiples temporalités du projet ; d'articuler différentes échelles et formes urbaines ; d'intégrer la conception architecturale dans un processus de réflexion global ; d'être attentif au contexte dans toute sa richesse.

En définitif, il s'agit, en haut lieu, d'initier l'étudiant à la « complexité » (urbaine, méthodologique, temporelle...) en intégrant le fait que l'analyse et le projet procèdent d'une même démarche insécable. Une démarche faite de « Feed Back » entre projet et théorie.

Abderahim KEBACHE

Décembre 2016

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE.....	01
PROBLEMATIQUE.....	02
METHADOLOGIE DE LA RECHERCHE.....	04

CHAPITRE I .DIAGNOSTIQUE AFOM

Introduction.....	06
1. Choix du site.....	06
2. La méthode AFOM.	06
2.1. Définition de la méthode.....	06
2.1.1. Les facteurs endogènes (internes).....	07
2.1.1.1. Les atouts	07
2.1.1.2. Les faiblesses	07
2.1.2. Les facteurs exogènes (externes).....	07
2.1.2.1. Opportunités.....	07
2.1.2.2. Les menaces.....	07
2.2. L'avènement de la méthode.	07
2.3. Le but de la méthode.....	07
2.4. La méthodologie de l'analyse.....	07
3. Situation et délimitation.....	09
3.1. A l'échelle de la ville.	09
3.2. A l'échelle du périmètre d'étude.....	10
4. L'accessibilité.....	11
4.1. A l'échelle de la ville.....	11

4.2. A l'échelle du site	12
5. Données naturelles.	17
5.1. A l'échelle de la ville.	17
5.1.1. Topographie.....	17
5.1.2. Climat.	17
5.2. A l'échelle du site.....	17
5.2.1. Topographie.....	17
6. Espaces publics.....	18.
6.1. Places publiques.	18.
7. Equipements publics.....	21
8. Cadre bâti.....	22
9. Données patrimoniales.....	24
9.1. Epoque phénicienne IV s av J.C.....	24
9.2. Epoque romaine 428 s av J.C	25
9.3. Epoque médiévale 429- 533 ap J.C	25
9.4. Epoque Espagnole 1509-1555.....	25.
9.5. Epoque coloniale De 1833 à 1848 :.....	26
10. Données environnementales.....	27
11. Données économiques et touristiques.....	27
CONCLUSION.....	31

Chapitre II: ENTRE L'IDENTITE DU LIEU ET LE TOURISME BALNEAIRE, UN POLE TOURISTIQUE EMERGE

Introduction.	33
1. La thématique : pôle touristique...../.....	33
1.1 . Choix du thème.....	33
1.2. Définition du tourisme.....	33
1.3. Définition du patrimoine	35
1.4. Critères de choix du pôle touristique.....	35
2. Analyse de l'exemple du projet urbain : requalification du port de la ville de Marseille.	35
2.1. choix du thème	36
2.2. Problématique du projet de Marseille.....	36
2.3. Objectifs du projet.....	36
2.4. Analyse de l'exemple.....	37
2.4.1. ZAC de la méditerranée.	37
2.4.1.1. L'esplanade de la J4.....	37
2.4.1.2. Boulevard Euro-méditerranéen.....	39
2.4.1.3. Synthèse : relation entre la ZAC de la méditerranée.....	40
et notre intervention.	
2.4.2. ZAC Joliette.....	41
2.4.2.1. Les Docks	42
2.4.2.2.Synthèse : relation entre la ZAC de la joliette et notre intervention.	42
3. Programmation	43
4. L'intervention sur le périmètre urbain de la rampe du port.....	44
4.1. État des lieux.....	44
4.2. Les concepts.....	46.
4.2.1. . Le projet urbain.....	46.
4.2.2. L'espace public.	47
4.3. Schéma de principes.....	47
4.4. Master plan.....	48
Conclusion.....	50

Chapitre III: UN COMPLEXE DE LOISIRS ET DE DETENTE POUR REDONNER UNE NOUVELLE VIE A LA RAMPE DU PORT.

Introduction.....	56
1. La thématique : complexe de loisir et de détente.....	56
1.1. Choix du thème.....	56
1.2. Définition du complexe.....	57
1.3. Définition de loisir.....	57
1.4. Définition de détente.....	58
2. Etude d'exemple de référence : complexe de loisirs de la Halle de Villars.....	58
2.1. Choix de l'exemple.....	58
2.2. Situation du projet :.....	59
2.3. Son accessibilité.....	59
3. Le projet architectural.....	60
3.1. Le programme.....	60
3.2. Présentation de la parcelle.....	61
3.3. La genèse du projet et les concepts utilisés.....	62
3.4. La description du projet.....	63
3.5. Programme quantitatif.....	65
Conclusion.....	67
CONCLUSION GENERALE	76

CHAPITRE I : DIAGNOSTIQUE AFOM

Chapitre II: ENTRE L'IDENTITE DU LIEU ET LE TOURISME BALNEAIRE, UN POLE TOURISTIQUE EMERGE

**Chapitre III: UN COMPLEXE DE
LOISIRS ET DE DETENTE POUR
REDONNER UNE NOUVELLE VIE A LA
RAMPE DU PORT**

INTRODUCTION GENERALE.

«La ville est désormais pensée comme un écosystème urbain, un système relationnel entre les différentes entités socioéconomique et paysagère qui évoluent constamment et s'imbriquent de manière harmonieuse, cohérente ou, au contraire, conflictuelle. Elle subit alors les défaillances et dysfonctionnements d'ordre qualitatif et quantitatif, qui peuvent nuire à son développement et qu'il faut corriger».¹

Les villes portuaires sont parmi les villes qui ont subi un dysfonctionnement dû notamment aux évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'étalement urbain. Ce qui a engendré une coupure entre la ville et le port. Bejaia n'échappe pas à cette situation, son évolution est rattachée à son port. Il était un comptoir commercial depuis l'antiquité d'où la création de la ville.

R.FERRAS décrit la ville portuaire : « elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts ».² Actuellement, les liens ville-port de Bejaia sont faibles et connaissent un dysfonctionnement.

Notre projet de fin d'étude³ vise à identifier les causes et les conséquences de ce clivage entre la ville historique et le port, afin de proposer, dans un premier temps, un projet urbain qui va remédier à cette rupture en exploitant les richesses patrimoniales et paysagères. Dans un second temps, un projet architectural viendra couronner notre réflexion.

Le travail est scindé en trois chapitres :

Un premier chapitre analytique basé sur un diagnostic urbain suivant la méthode d'analyse AFOM⁴ qui porte une synthèse des enjeux existants sur le site. Un second qui traitera l'intervention à l'échelle urbaine qui est le résultat du diagnostic urbain. Et un troisième qui comprend le projet architectural qui est un élément majeur de l'intervention urbaine.

¹ EWA BEREZOWSKA-AZZAG, *Projet urbain, guide méthodologique : comprendre la démarche du projet urbain* » ; Edition synergie, avril 2012, p66

² Mémoire de master présenté par Fekir Kenza et Bouabida Anissa: « *Conservatoire du musique et d'art dramatique : contribution à la réconciliation ville/ port* » encadré par Mr AICHE et Mme KORICHI, 2015/2016

³ Projet de fin d'étude : PFE

⁴ AFOM : atouts, faiblesses, opportunités et menaces, c'est une méthode d'analyse urbaine.

PROBLEMATIQUE.

Bejaia est une ville maritime connue par son port qui occupe le 2^{ème} rang à l'échelle nationale. Sa fonction commerciale est la raison primordiale de la naissance de son centre historique qui constitue une richesse patrimoniale inestimable. Riche de ses potentialités naturelles (mer, vallée, montagnes et végétation, climat), patrimoniale et culturelle, Bejaia a été pendant longtemps un lieu d'attractivité économique et touristique.

Dans les années 70, le centre historique a connu une croissance urbaine d'où l'extension de la ville qui a gardé une relation fonctionnelle et économique avec le port, mais nous avons remarqué une séparation sociale et paysagère entre ce dernier et le centre historique.

D'une manière plus spécifique, le centre historique est doté d'une richesse patrimoniale mal exploitée, tels que la Casbah, le Musée fort moussa, une richesse naturelle (présence de la mer), il est en rupture avec le port. Cette rupture est due à la fonction industrielle et portuaire, elle est matérialisée par la présence de friches portuaires datant de l'époque coloniale et post coloniale (anciens hangars et entrepôts).

Dans l'optique du Projet Urbain, ces friches sont considérées comme une opportunité pour la réhabilitation de cet espace de point de vue économique, patrimonial, social et environnemental. A cet effet, le but de notre projet de fin d'étude consiste à :

- Redéfinir les liens ville, mer et patrimoine ;
- Renforcer l'économie locale et la vocation touristique ;
- Mettre en valeur et sauvegarder le patrimoine (casbah et la porte sarrasine) ;
- Exploiter les potentialités naturelles afin de relier la ville à la mer ;
- Accentuer l'attractivité et créer une dynamique touristique par la création des espaces publics.

Pour cela, notre questionnement se décline comme suit :

- Comment remédier à la rupture ville, patrimoine et mer ?
- Comment tirer profit des potentialités dont dispose le site de la rampe du port pour renforcer l'attractivité d'un point de vue patrimoniale, touristique et économique ?

Pour répondre à notre problématique, nous avons soulevé trois scénarios:

- Remédier à la rupture ville-mer :

La réconciliation de la ville avec la mer en exploitant le potentiel naturel (présence de la promenade Léonardo Fibonacci) et la vocation actuelle permet de renforcer le lien ville-mer.

- Remédier à la rupture ville-patrimoine

L'identification du potentiel patrimonial et sa valorisation renforcent l'identité de la ville et lui assurent une bonne attractivité et dynamique.

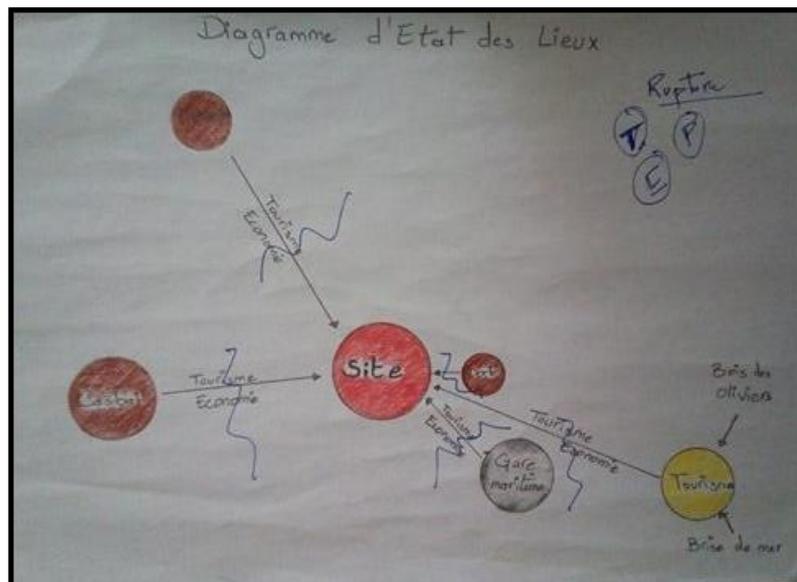
- Réconcilier la rupture ville-mer-patrimoine

Remédier à la rupture ville-mer et ville-patrimoine par un pôle touristique qui renforce la mixité sociale et fonctionnelle et accentue la vocation patrimoniale et économique.

Notre site d'étude profite d'une situation charnière vu son emplacement près du port (richesse paysagère, fonction portuaire) et sa situation dans le centre historique.

Nous ne pouvons pas remédier à une situation sans profiter de l'autre.

Figure 1 Diagramme des vocations et état des lieux



Source: Auteurs

Afin de choisir le scénario adéquat, nous allons élaborer un diagnostic urbain suivant la méthode AFOM⁵ qui sera développée dans le premier chapitre.

⁵ Voir chapitre I p.6.

METHODOLOGIE DE RECHERCHE.

Afin de mieux évaluer la question du renouvellement urbain, nous avons opté pour une méthodologie de travail qui nous a nécessité des déplacements sur le site et vers les institutions locales tels que le siège de l'APC, les institutions portuaires de Bejaia ainsi que les interviews avec les citoyens et les fonctionnaires de ces institutions.

Notre mémoire est structuré comme suit :

-Une introduction générale, une problématique et une méthodologie de travail;

-Trois chapitres qui s'ordonnent comme suit :

Chapitre I: DIAGNOSTIC AFOM.

Il nous permettra de connaître l'état des lieux, tirer toutes les potentialités et les carences du site en appliquant la méthode AFOM afin de définir les enjeux.

La méthode AFOM est une analyse combinatoire qui consiste à étudier un territoire ou un site et son environnement pour tirer tous les facteurs exogènes et endogènes afin de valider le scénario adéquat.

Chapitre II: entre identité du lieu et tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge.

Dans ce chapitre, nous allons définir la notion du tourisme et du pôle touristique.

Ensuite, une analyse d'exemples sera faite, elle nous sera nécessaire pour améliorer notre connaissance, tirer profit des expériences des villes étrangères et locales et pour nous donner une image plus claire et plus nette sur le thème choisi et la programmation.

Après ces deux étapes, nous allons développer le projet urbain matérialisé par des actions à l'échelle du périmètre d'intervention.

Chapitre III: un complexe de loisirs et de détente pour redonner une nouvelle vie à la rampe du port.

Le projet architectural vient compléter le projet urbain et apporte une réponse à la problématique.

Une étude du thème et une analyse d'exemple seront établit pour améliorer notre savoir et enrichir notre programme.

Introduction.

Dans ce chapitre, nous allons étudier une partie de la ville de Bejaia et son environnement (le site de la rampe du port et son périmètre). Nous allons l'analyser selon la méthode AFOM dans le but de tirer tous les facteurs exogènes et endogènes du site pour arriver, dans un premiers temps, de faire ressortir les enjeux, et dans un second temps, de choisir le scénario adéquat.

1. Choix du site.

Notre choix s'est porté sur la rampe du port, les deux ilots des hangars et le jardin de la Casbah, pour leur situation stratégique donnant sur la mer, leur richesse en patrimoine bâti, culturel et naturel et pour ses potentialités économiques et touristiques.

Cette séquence comporte trois entités, qui sont :

-Entité patrimoniale : la Casbah, le Fort Moussa, la porte Sarrasine et le Fort Abd El Kader ;

-Entité urbaine ;

-Entité portuaire. (Voir fig.2)

2. La méthode AFOM.

L'approche AFOM est une méthode d'analyse qui se définit comme suit :

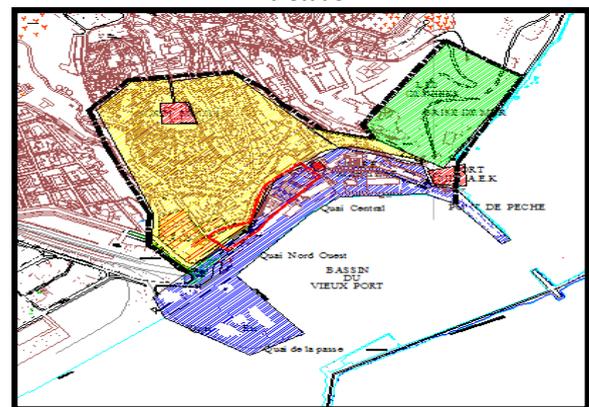
2.1. Définition de la méthode.

L'Analyse SWOT¹ ou AFOM² appliquée dans le cadre d'une analyse d'un ensemble urbain, (quartier, ville, agglomération...) est une méthode d'analyse orientée essentiellement sur la recherche objective pour les besoins de l'élaboration d'une stratégie de développement urbain

¹ SWOT : strengths – weaknesses – opportunities –threats

² AFOM : atouts-faiblesses- opportunités- menaces

Figure2: Carte des entités composant le périmètre d'étude



Légende: ● Entité patrimoniale ● Entité urbaine
● Entité portuaire ● Trame verte

Source 2: siège de l'APC, adapté par les auteurs

(restructuration, aménagement, ou projets urbains...). C'est un outil d'analyse stratégique qui combine l'étude des forces et des faiblesses d'un territoire, d'un site, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

2.1.1. Les facteurs endogènes (internes).

2.1.1.1 Les atouts : Ce sont les aspects positifs internes que contrôle la collectivité locale sur lesquels on peut bâtir le futur.

2.1.1.2. Les faiblesses : Ce sont les aspects négatifs internes également contrôlé par la collectivité

2.1.2. Les facteurs exogènes (externes).

2.1.2.1. Opportunités: Ce sont les possibilités extérieures positives dont la collectivité locale peut éventuellement tirer parti dans le contexte des forces et des faiblesses.

2.1.2.2. Les menaces: Ce sont les problèmes, obstacles ou limitations extérieures qui peuvent empêcher ou limiter le développement de la collectivité locale.

2.2. L'avènement de la méthode.

La méthode SWOT est apparue suite à la crise énergétique des années 70 (notamment le choc pétrolier de 1974) afin de préserver les ressources naturelles pour les générations futures. Elle est utilisée en urbanisme, économie.

2.3. Le but de la méthode.

Son but majeur est de :

- viser les points essentiels pour définir la stratégie du développement ;
- Maximiser les atouts, potentialités et minimiser les impacts des faiblesses et menaces.

2.4. La méthodologie de l'analyse.

La méthode AFOM est appliquée suivant 02 étapes essentielles :

-État des lieux: se solde généralement par une carte d'enjeux.

-Analyse combinatoire: se fait par l’intermédiaire d’une matrice combinant les actions endogènes et exogènes, il en résulte une carte de proposition ou d'enjeux. (Voir tableau.1et 2)

Tableau1 : méthodologie de l'analyse AFOM

<p>ETAT DES LIEUX</p>	<p>Étape 1: un scanning de l’environnement du programme</p>	<p>Cette étape permet la perception des problèmes qui peuvent affecter l’avenir du territoire à l’étude. Cette étape ne devrait pas être exhaustive puisque le but est d’obtenir une image globale.</p>
<p>ANALYSE COMBINATOIRE</p>	<p>Étape 2: la préparation d’un inventaire des actions possibles</p>	<p>Cette étape implique l’identification des actions possibles, formulées généralement par rapport aux principaux problèmes identifiés</p>
	<p>Étape 3: l’analyse extérieure des opportunités et des menaces</p>	<p>Cette étape se compose d’une liste de paramètres de l’environnement qui ne sont pas sous le contrôle direct des autorités publiques et qui influencerons fortement le développement socio-économique.</p>
	<p>Étape 4: analyse intérieur des atouts et des faiblesses</p>	<p>Cette étape implique de faire un inventaire des facteurs qui sont au moins partiellement sous le contrôle de l’autorité publique, et qui peuvent promouvoir aussi bien que bloquer le développement.</p>
	<p>Étape 5: Classification des actions possibles</p>	<p>Cette étape vise à souligner les actions (indications stratégique) qui peuvent, plus probablement, réduire les problèmes du développement en se concentrant sur les forces et en réduisant ou</p>

		même en éliminant les faiblesses, afin de maximiser les opportunités et les menaces.
ETAPE FACULTATIF	Etape 6: Evaluation de la stratégie	Cette étape facultative peut être incluse, si elle est appropriée, pour juger la pertinence d'une stratégie qui a été déjà mise en œuvre ou planifiée.

Source : www.wikiterritorial.fr

La matrice S W O T.

Tableau2: la matrice AFOM

	Positif	négatif
Internes (Endogènes)	Atouts A	Faiblesses F
Externes (Exogènes)	Opportunités O	Menaces M

3. Situation et délimitation.

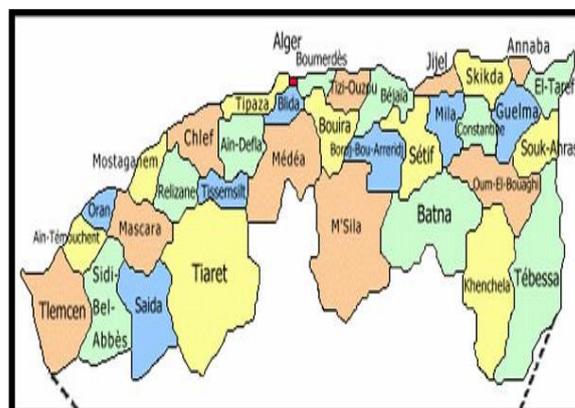
3.1. A l'échelle de la ville.

La wilaya de Bejaia se situe au nord-est de la côte algérienne à 230km de la capitale Alger.

Elle est limitée par :

- La wilaya de Jijel à l'Est ;
- La wilaya de Tizi-Ouzou à l'Ouest ;
- La wilaya de Bordj Bou Arreridj au Sud ;

Figure3: situation de la wilaya de Bejaia



Source : [http://www.carte-algerie.com/carte-algerie-departement.jpg](http://www.carte-algerie.com/carte-algerie/carte-algerie-departement.jpg)

- La wilaya de Sétif au Sud-est ;
- La wilaya de Bouira au Sud-ouest. (voir fig3)

Bejaia est le chef-lieu de la wilaya, d'une superficie de 3261,26 km². Elle comprend 52 communes regroupées dans 19 daïras.

Ses limites par communes :

- La Commune de Toudja au Nord-Ouest ;
- La Commune de Tala hamza au Sud et au

Sud-ouest ;

- La Commune de Oued Ghir au Sud et Sud-est ;
- La Commune de Boukhelifa au Sud. (voir fig4)

3.2. A l'échelle du périmètre d'étude

Le site de la rampe du port se situe au Nord-Est de la ville de Bejaia dans le centre historique. Il occupe une place stratégique donnant sur la mer. Il se situe à proximité du port, de la gare maritime. Il est aussi un passage vers la brise de mer et le bois des oliviers.

La rampe du port est délimitée par :

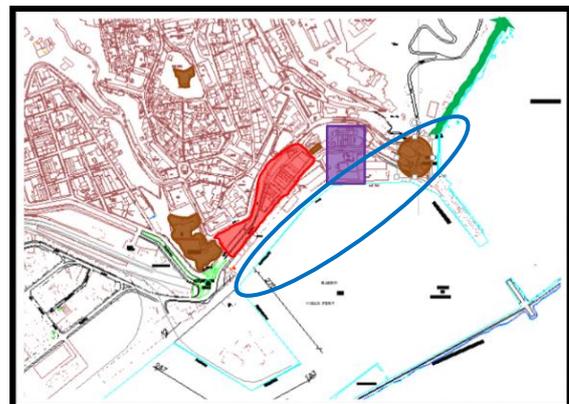
- Le centre historique au Nord-Ouest ;
- La Porte Sarrasine au Nord-Est ;
- La mer au Sud-Est ;
- La Casbah au Sud-Ouest. (Voir fig5)

Figure 4: Carte de la wilaya de Bejaia



Source : <http://www.kabyle.com/archives/cartes-kabylie-tamazgha/article/carte-wilaya-de-bejaia-bgayet>

Figure 5 : Situation de la rampe du port



Légende ● Site d'étude ● nouvelle gare maritime
 ● Sites historiques ● brise de mer
 ○ Mer

Source : siège de l'APC adapté par les auteurs

Synthèse.

Tableau3: Tableau AFOM de la situation

Opportunités	Atouts
<p>Situation stratégique vue son emplacement par rapport à :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La capitale Alger ; -Le centre historique ; -Le port ; -La proximité de la nouvelle gare maritime ; -La proximité de la brise de mer et bois des oliviers. 	<p>Situation stratégique :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La proximité de la gare maritime fait du site un lieu d’attractivité touristique; -La richesse du potentiel naturel (mer, montagnes et végétation) offrant un paysage panoramique depuis la rampe du port ; -La proximité des monuments historiques (porte sarrasine, casbah) ; -La rampe du port constitue une zone intermédiaire entre le centre historique et le port.

4. L’accessibilité.

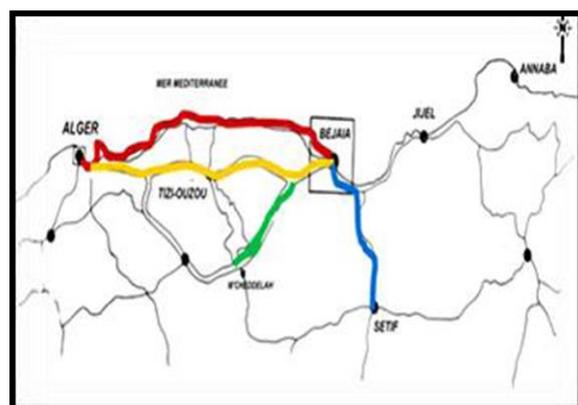
4.1. A l’échelle de la ville.

La ville de Bejaia dispose d’une infrastructure de desserte et de communication qui joue un rôle dans le bon fonctionnement de la ville.

Réseau routier :

- RN 12 reliant Bejaia à Alger passant par Tizi Ouzou ;
- RN24 reliant Bejaia à Alger par la cote ;

Figure 6 : Carte du réseau routier



Légende : ■ RN12 ■ RN09 ■ RN24

Source :

<http://www.kabyle.com/archives/image/cartebejaia.j>

- RN 09 reliant Bejaia à Jijel et Sétif. (Voir fig.6)

D'autres réseaux :

- La nouvelle gare maritime (en cours d'achèvement) ;
- Gare ferroviaire ;
- Aéroport international ;
- Gare routière. (voir fig.7).

Figure7: Carte des infrastructures



Légende : ● Nouvelle gare maritime ● Gare routière
● Gare ferroviaire ● Aéroport

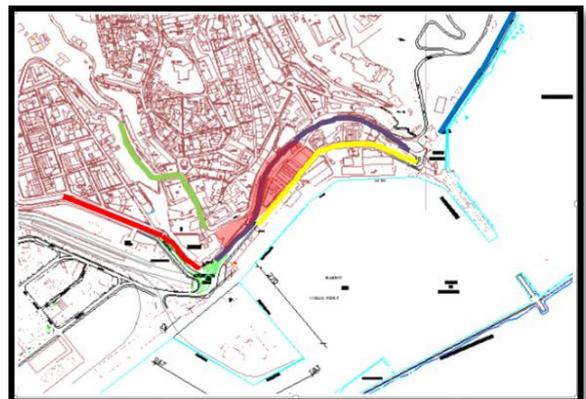
Source : carte des servitudes du PDAU, adaptée par les auteurs

4.2. A l'échelle du site

Notre site est desservi par plusieurs axes important de différents ordres, tels que :

- Boulevard Ben Boulaid ;
- Boulevard Colonel Amirouche ;
- Boulevard du front de mer;
- Boulevard des frères Amrani ;
- Rue de brise de mer. (Voir fig8)

Figure8 : Carte du système viaire



Source : siège de l'APC, adapté par les auteurs

- **Systeme viaire.**

-Les voies.

-Boulevard Ben Boulaid : Il relie le site avec le reste de la ville. Il aboutit au carrefour du port, doté d'une richesse patrimoniale (bordé de la casbah) et paysagère (bordé d'une promenade planté), offre une perspective vers la mer, un flux mécanique important. (Voir fig.9)

Figure9: Vue en plan du boulevard



Légende : ● Bvd Ben Boulaid ● Carrefour du port
■ La Casbah ○ Site

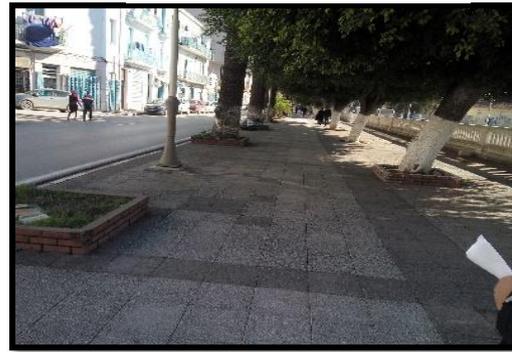
Source: siège de l'APC, adapté par les auteurs

Figure 10 : le boulevard BOULAID



Source : photo prise par les auteurs le 26/12/2016

Figure 11 : le boulevard BOULAID



Source : photo prise par les auteurs le 26/12/2016

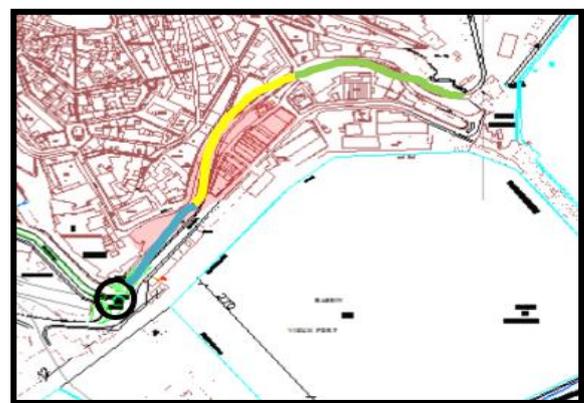
-Boulevard de front de mer : il commence par la casbah, passant par la place de la marine et la Porte Sarrasine aboutissant au fort Abd el Kader.

Il est scindé en trois séquences (rampe du port, boulevard Bouchebi Youcef, rampe Ali Rabhi).

Il abrite des locaux, services et logements.

C'est un élément structurant de la façade maritime.

Figure12 : vue en plan du boulevard de front de mer



Légende : ■ Rampe du port

■ Bvd Bouchebi Youcef

■ Bvd Bouchebi Youcef

Source: siège de l'APC, traitée par auteurs

Figure13: bvd de front de mer



Source: photo prise par auteurs le 08/01/2017

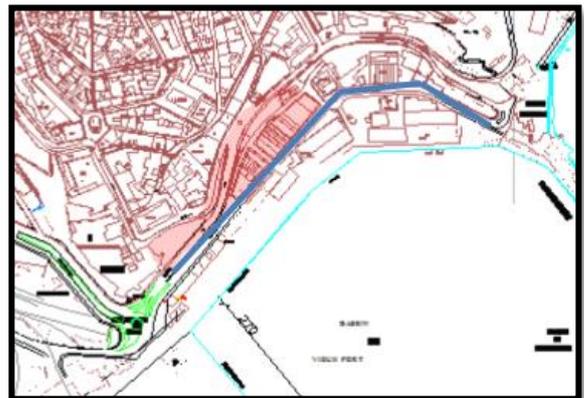
Figure14: bvd de front de mer



Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

-Boulevard des frères Amrani : Axe de deuxième ordre constitue une voie de desserte pour la zone portuaire à flux mécanique important avec des trottoirs étroits, des voies en état dégradé et un stationnement en ras. Bordé par des hangars des deux cotés.

Figure15 : vue en plan du boulevard des frères Amrani



Source: siège de l'APC, traitée par auteurs

Figure 16 : boulevard des frères Amrani



Source: photo prise par auteurs le 08/01/2017

Figure 17 : boulevard des frères Amrani



Source: photo prise par auteurs le 08/01/2017

-Les nœuds.

-Carrefour du port : il constitue le croisement des voies à très grand flux mécanique. Il se situe à l'entrée Sud-Ouest de notre site d'étude, matérialisé comme un rond-point. Il est mal structuré vue son importance de gérer un grand flux mécanique.

Figure 18 : vue en plan du carrefour



Source: siège de l'APC, traitée par auteurs

Figure19 : carrefour du port



Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

Figure20 : carrefour du port depuis la rampe du port



Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

-Nœud de la rampe du port : c'est un composant du site, structuré par un rond-point qui permet de gérer le flux mécanique important. Il est mal structuré vue son importance par rapport à la façade maritime.

Figure21 : vue en plan du nœud de la rampe du port



Source: siège de l'APC, traitée par les auteurs

Figure22 : nœud de la rampe depuis la place Geydon



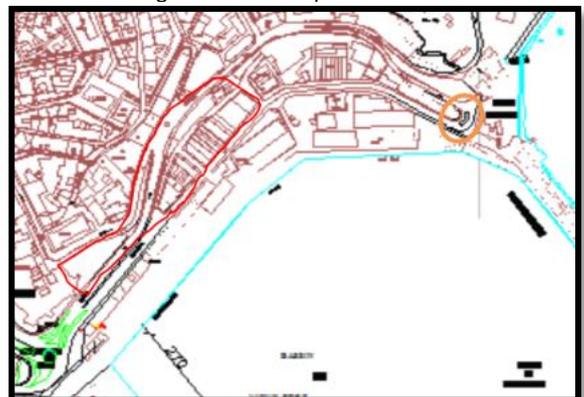
Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

Figure 13: nœud de la rampe du port



Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

Figure24 : vue en plan du nœud



Source: siège de l'APC, traitée par auteurs

-Nœud du fort Abd El Kader :

Se situe au Nord-Est de périmètre d'étude, il est ponctué par le Fort AbdelKader. Il gère un flux important surtout en période estivale vue qu'il est un passage vers la brise de mer et les bois des oliviers.

Figure25 : nœud du fort Abdelkader



Source : photo prise par auteurs le 08/01/2017

Tableau4 : tableau AFOM de l’accessibilité

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> -Les infrastructures assurent une bonne accessibilité à la ville et au site -La situation de la nouvelle gare maritime va aider à la gestion du port -Le périmètre d’étude est bien desservit 	<ul style="list-style-type: none"> -L’état dégradé des voies mécaniques et piétonnes -Mal structuration des nœuds
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> -Le site est bien desservit de tous les côtés : du centre historique, de la ville, de la brise de mer et bois des oliviers et aussi du côté de la mer par la gare maritime. -présence d’un arrêt de bus -proximité de la nouvelle gare maritime et la gare ferroviaire -La proximité de la nouvelle gare maritime va faire du site un lieu dynamique et d’attractivité. 	<ul style="list-style-type: none"> -Dégradation des voies mécanique et piétonnes -Mal structuration des carrefours et nœuds par rapport à l’échelle du site (façade maritime)

Source : les auteurs

5. Données naturelles.

5.1. A l'échelle de la ville.

5.1.1. Topographie.

La ville de Bejaia se distingue par son paysage rocheux et montagneux qui représente 85% environ de la superficie totale. Elle est limitée géographiquement par 3 montagnes importantes traversées par la vallée Soummam qui sépare les massif « Babors » situé à l'Est de la ville, « Bibans » au Sud du massif Djurdjura marquant une ligne de crête qui continue jusqu'au Mont Gouraya dont il s'étend jusqu'à la mer méditerranée.

Figure26 : vue sur la ville de Bejaia



Source : photo prise par auteurs le 07/02/2017

5.1.2. Climat.

Bejaia bénéficie d'un climat méditerranéen doux et tempéré qu'elle doit à sa topographie et la présence de la mer méditerranée.

5.2. A l'échelle du site.

5.2.1. Topographie.

Le périmètre d'étude prend la forme d'un amphithéâtre qui s'ouvre sur la mer.

Il y a une partie sur un terrain plat (les hangars) et une partie qui épouse la topographie (rampe du port et jardin de la Casbah).

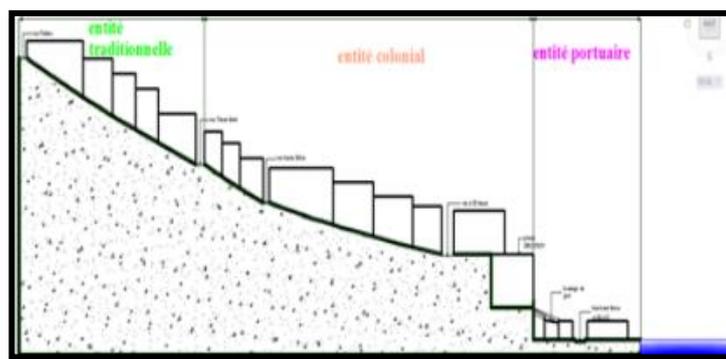
Figure27: vue sur Bejaia depuis la mer



Source : photo prise par auteurs le 07/02/2017

Notre site constitue l'entité intermédiaire entre la zone portuaire et l'ancienne ville.

Figure 28 : topographie du site en coupe schématique



Source : mémoire d'une ville historique un pôle touristique'2015/2016

Synthèse.

On constate qu'il y a une rupture entre l'ancienne ville et la zone portuaire (mer).

Tableau 5: tableau AFOM des données naturelles

Opportunités	Atouts
-Bejaia est dotée d'un potentiel naturel (la mer, les montagnes, la végétation)	-Richesse naturelle offre un paysage panoramique depuis notre site -le site est l'élément articulateur entre la mer et la ville historique

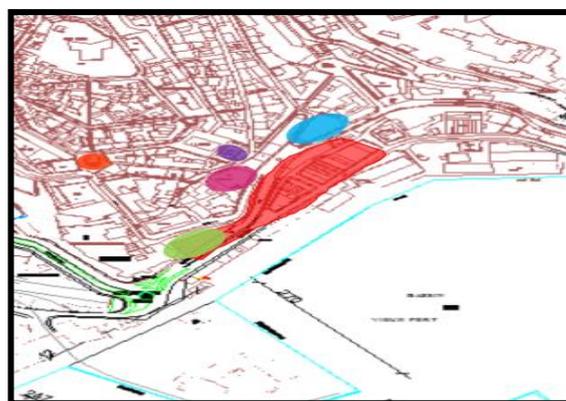
Source : les auteurs

6. Espaces publics.

6.1. Places publiques.

Le périmètre d'étude est doté de plusieurs places publiques qui jouent un rôle important dans la mixité sociale, favorisent la rencontre et la détente. On cite :

Figure29: cartes des places et jardins



Source : siège de l'APC, traitée par auteurs

-La place Geydon : Située au centre du noyau historique; créer à l'époque coloniale pour la classe bourgeoise. Ponctué par un élément singulier (BNA), elle est bordé par des parois avec galeries qui renforcent son ouverture à l'urbain. Elle est présentée sous forme d'un balcon qui donne des vues panoramique sur la mer.

Figure 30 : vue en plan sur la place Geydon



Source : siège de l'APC, traitée par auteurs

C'est la seule place encore vivante et attrayante avec ses vue panoramique et les activités par lesquelles elle est prise en charge

Figure 31 : vue depuis la place Geydon



Source: photo prise par auteurs le 07/02/2017

Figure32: la place Geydon



Source : la place Geydon

-Place Lumumba : Située au centre du noyau historique près de la place Geydon, la place Lumumba est mal vécue malgré sa position centrale, et cela est dû à la proximité de la place Gueydon.

Figure 33 : vue en plan sur la place Lumumba



Source : siège de l'APC, traitée par auteurs

Figure34 : la place Lumumba



Source : photo prise par les auteurs le 07/02/2017

-Place de la marine : située à l'une des entrées du noyau historique (la porte sarrasine), elle est à l'intersection de deux voies (front de mer reliant la casbah au fort Abdelkader et le boulevard Bouaouina). Elle est exploitée uniquement par les collégiens du CEM qui est juste en face.

Figure 36 : place de la marine



Source: photo prise par auteurs le 07/02/2017

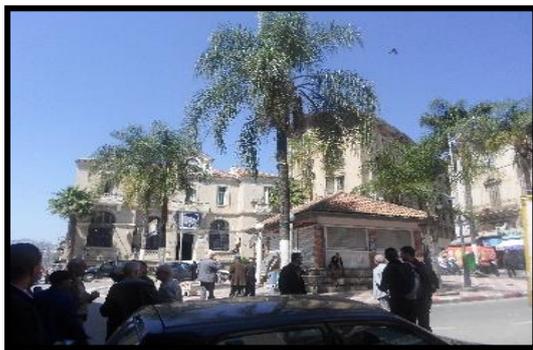
Figure 35 : vue sur la place de la marine



Source : siège de l'APC, traitée par auteurs

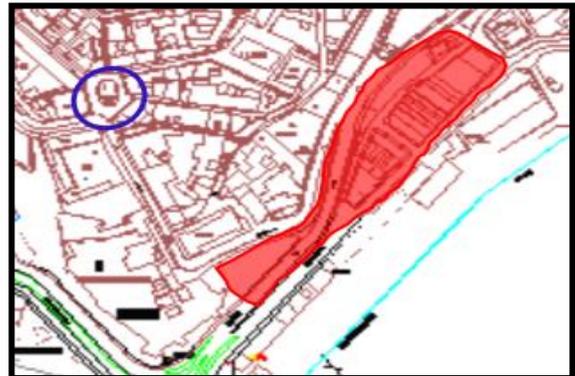
-Place de l'Arsenal : elle matérialise le début de plusieurs voies (rue ben Mhidi, rue Fatima, rue Aissat Idir). C'est un patrimoine mal exploité, espace de transit malgré sa position stratégique.

Figure 38 : la place de l'arsenal



Source: photo prise par auteur le 8/01/2017

Figure37: vue sur la place de l'arsenal



Source : siège de l'APC, traitée par auteurs

-Jardin de la Casbah : Il est exploité par des marginaux, car il permet de voir sans être vu.

Figure 40 : jardin de la casbah



Source: photo prise par auteur le 8/01/2017

Figure39: vue en plan sur le jardin de la Casbah



Source: siège de l'APC, traitée par auteurs

7. Equipements publics

Figure 41: carte d'équipements publics



Source : siège de l'APC, traité par auteurs

<p>Equipements administratifs</p>	 Tribunal	 BNA	 APC
<p>Equipements éducatifs</p>	 Cem IBN Badis	 CEM Ibn Toumert	  Lycée Ibn Sina Lycée Houria
<p>Équipements culturels</p>	 Musée Fort Moussa	 Théâtre	
<p>Équipements militaires</p>	 Fort Abdelkader (caserne)		
<p>Équipements cultuels</p>	 Mosquée Sidi Mouhoub		

Tableau 6 : tableau AFOM des espaces et équipements publics

Opportunités	Menaces
<p>-Présence de plusieurs espaces publics tel que la place Geydon qui joue un rôle important dans la mixité sociale et qui donne une vue sur notre site (attraction).</p> <p>-Le site est doté de plusieurs équipements de différentes échelles (quartier, région) faisant de lui un centre d'attraction.</p>	<p>-Mal exploitation de ces espaces publics mis à part la place Geydon.</p>
Atouts	Faiblesses
<p>-Présence du jardin de la Casbah.</p>	<p>-Mal exploitation du jardin de la Casbah.</p>

Source : les auteurs

8. Cadre bâti

Le site d'étude

Le site se compose principalement de 3 parties : les ilots des hangars, la rampe du port et le jardin de 3la Casbah.

Les ilots :

Figure 42: Les hangars



Source : photo prise par auteurs le 8/01/2017

Figure 43 : vue sur les hangars



Source: photo prise par auteurs le 8/01/2017

Figure 44 : vue sur les hangars depuis la rampe



Source : photo prise par auteurs le 8/01/2017

Localisés principalement sur la zone portuaire, ils constituent des hangars de RDC et R+1, ils sont caractérisés par l'absence d'architecture, des façades aveugles avec toiture en tuile incliné.

Sur son emplacement actuel, la zone portuaire constitue la source majeure de la rupture ville/ mer.

Elle influe négativement sur l'image du centre historique.

Malgré le potentiel architectural, historique, et culturel que possède le périmètre, le site représente une rupture dans la structure globale engendrée par l'absence d'homogénéité et de continuité entre l'entité portuaire et le reste de la ville.

La rampe du port :

C'est une route mécanique qui loge en dessous des logements, services et habitations sur leur terrasse, de gabarit RDC, R+1, R+2 et R+3 avec un RDC commercial. Sa façade est en état dégradé qui nuit à l'image de la façade maritime.

Figure45 : la rampe du port



Source : vue sur les hangars depuis la rampe

Figure46: terrasse de la rampe du port



Source : vue sur les hangars depuis la rampe

Figure47: terrasse de la rampe du port



Source : vue sur les hangars depuis la rampe

Le jardin de la casbah

Il ne joue aucun rôle dans la structure urbaine, utilisé comme un espace de transition entre la casbah et la rue.

Figure 48 : jardin de la casbah



Source : photo prise par auteurs le 8/01/2017

Atouts	Faiblesses
-La présence du jardin de la Casbah ; -La rampe du port présente un atout pour le site par le paysage qu’offre et sa gestion du flux mécanique	-Mal exploitation du site -Mal exploitation du jardin de la Casbah -Manque de style architectural
Opportunités	Menaces
- ces friches constituent une possibilité de requalification.	-Les hangars du port constituent un obstacle des vue vers la mer depuis notre site -dégradation de la façade maritime

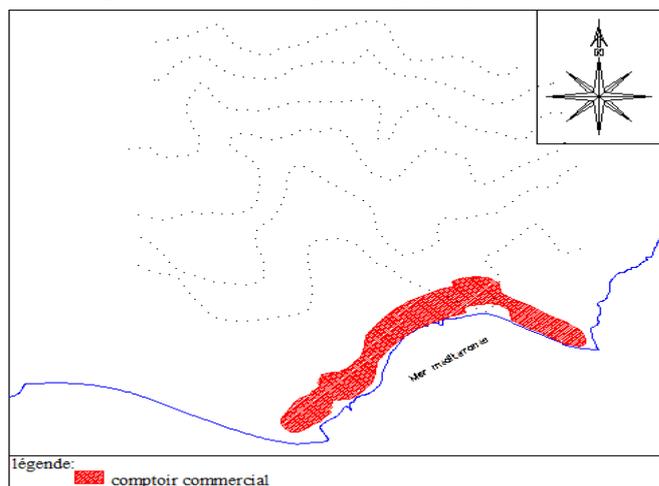
9. Données patrimoniales

Aperçu historique

9.1. Epoque phénicienne IV s av J.C

Les phéniciens découvraient en Bejaia un site riche en potentialités naturelles (mer, montagnes), sa topographie qui lui permet de se dresser comme un amphithéâtre vers la mer, ce qui a leurs permis de réaliser un comptoir commercial et un port.

Figure 49 : la ville de Bejaia à l’époque phénicienne

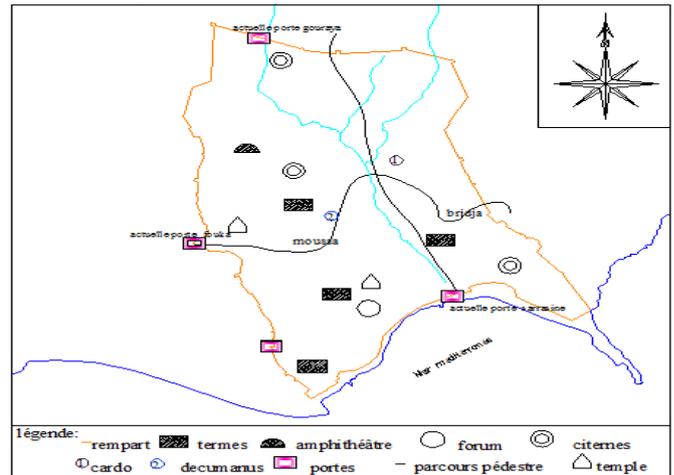


Source: mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique' 2015/2016

9.2. Epoque romaine 428 s av J.C

-Edification d'un mur d'enceinte d'environ 3000m en suivant la topographie du site qui est structuré par 2 axes (Décumanus et Cardo) et par 4 portes urbaines (gouraya, fouka, sarrasine et casbah)

Figure50: la ville de Bejaia à l'époque romaine



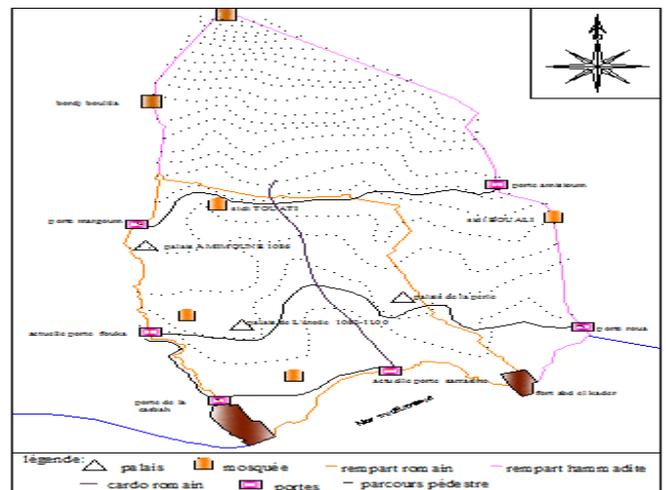
Source : mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique'2015/2016

9.3. Epoque médiévale 429- 533 ap J.C

-Cette période regroupe l'époque Hammadite, Almohade et Hafside.

-cette période est marquée par l'élargissement de l'enceinte et la fortification de deux Fort : la Casbah et le Fort Abdelkader.

Figure 51 : la ville de Bejaia à l'époque médiévale



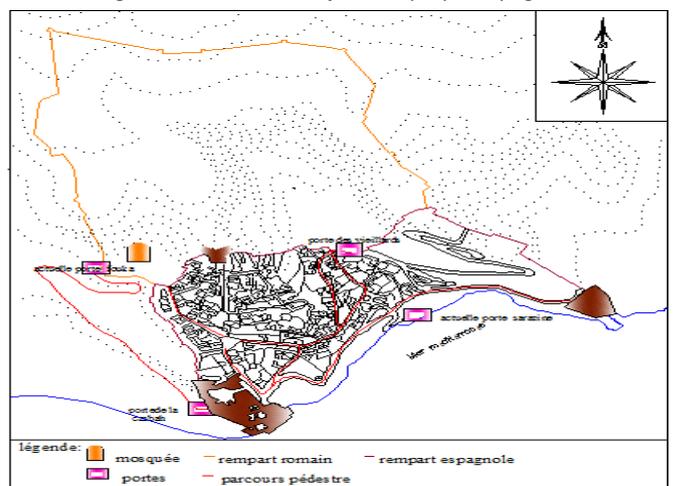
Source : mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique'2015/2016

9.4. Epoque Espagnole 1509-1555

-Réduction de l'enceinte pour des raisons sécuritaires.

-construction de la haute Casbah et le Fort Moussa l'actuel musée

Figure 52 : la ville de Bejaia à l'époque espagnole



Source : mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique'2015/2016

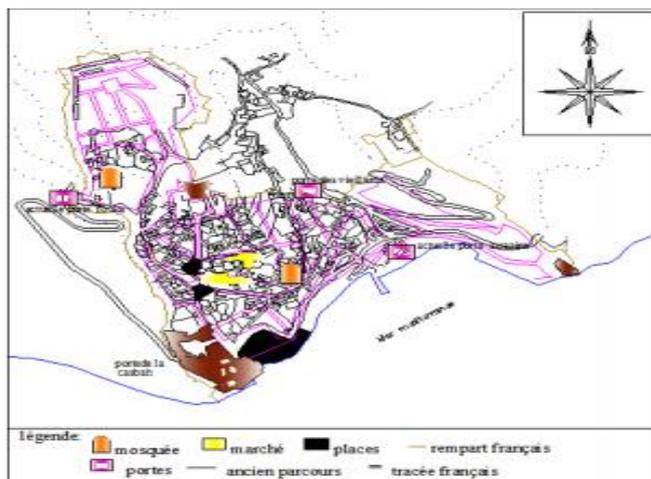
9.5. Epoque coloniale

De 1833 à 1848 :

-La superposition d'une nouvelle structure sur l'ancienne qui est caractérisée par des lignes droites.

-La construction de plusieurs espaces publics tels que le jardin de la Casbah.

Figure 53: la ville de Bejaia à l'époque coloniale



Source: mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique' 2015/2016

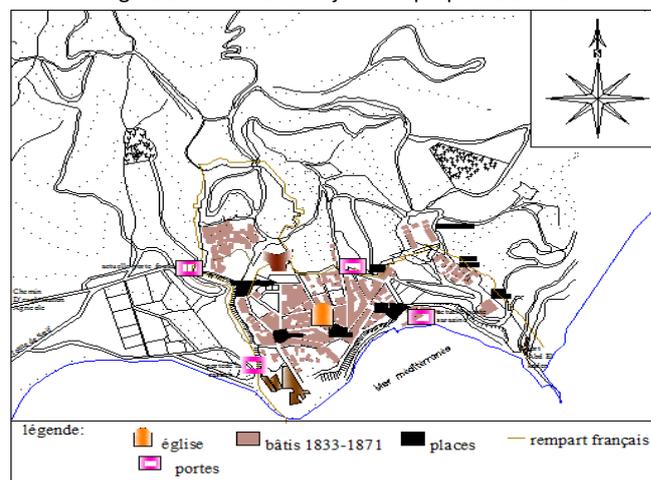
De 1848 à 1871 :

-Structuration de la zone portuaire

-Création d'une façade urbaine maritime

-Création d'une nouvelle place : la place Geydon

Figure 54 : la ville de Bejaia à l'époque coloniale



Source : mémoire de master 'BEJAI, d'une ville historique à un pôle touristique' 2015/2016

Opportunités	Atouts
<p>-richesse du patrimoine bâti : la Casbah, le fort moussa, le fort abdelkader, la porte sarrasine, jardin de la casbah et la place geydon</p>	<p>-Le site fait partie de la façade maritime</p> <p>- tous les monuments patrimoniaux participent à l'attraction et l'animation du site</p>

10. Données environnementales

Notre périmètre d'étude bénéficie d'un potentiel naturel par la présence de la mer, espaces vert (jardin de la casbah), la végétation, les bois des oliviers.

Et aussi il offre un tourisme balnéaire par la proximité de la brise de mer.

Figure 55 : la casbah



Source : photo prise par auteurs
le 08/01/2017

Figure56: jardin de la casbah



Source : photo prise par auteurs
le 08/01/2017

Figure 57 : jardin de la casbah



Source: photo prise par auteurs
le 08/01/2017

Figure 58 : porte sarrasine



Source : photo prise par auteurs
le 07/02/2017

-mal exploitation de ces espaces ;

-la casbah est en cours de restauration.

11. Données économiques et touristiques

Présence de différentes infrastructures :

La nouvelle gare maritime et le port qui occupe la 2^{ème} classe à l'échelle nationale (échanges commerciales, tourisme)

Figure59 : le Port



Source : auteurs le 21/02/2017

Figure 60 : nouvelle gare maritime



Source : auteurs le 21/02/2017

Une gare ferroviaire et un aéroport jouent un rôle important dans le tourisme et l'économie de la région.

Figure61: gare ferroviaire



Figure 62 : l'aéroport

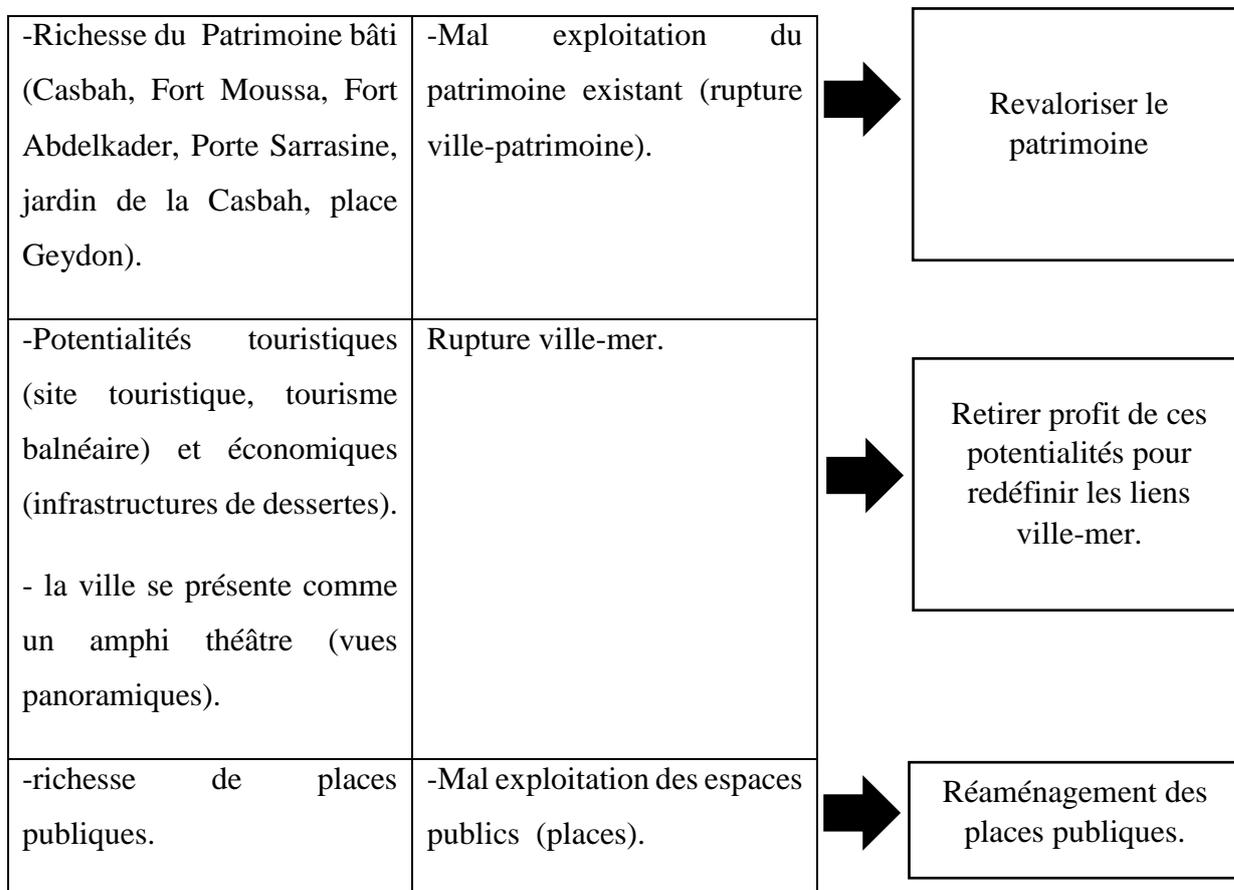


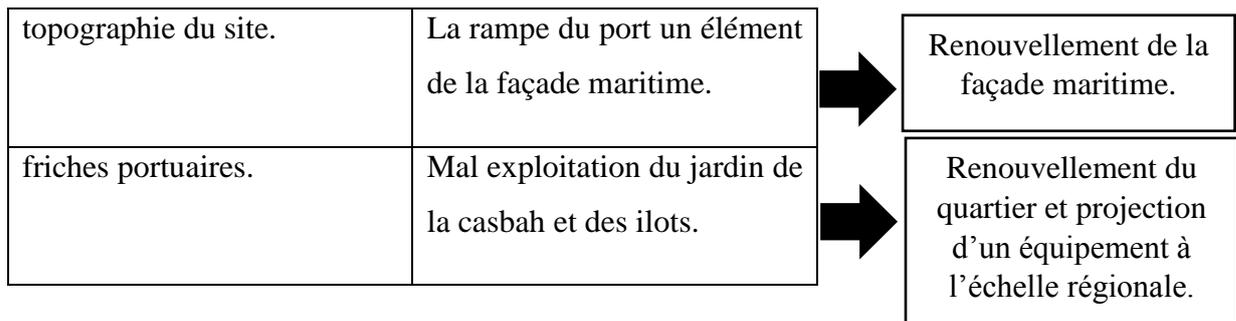
La matrice SWOT

	POSITIF	NEGATIF
FACTEURS EXOGENES	-situation stratégique -Bonne accessibilité -Richesse du potentiel naturel (front de mer, montagnes, végétations, bois des oliviers) -Richesse du Patrimoine bâti (Casbah, fort moussa, fort Abdelkader, porte sarrasine, jardin de la casbah, place Geydon) -Potentialités touristiques (site touristique, tourisme balnéaire) et	-Mal exploitation du patrimoine existant (rupture ville-patrimoine) -Mal exploitation des espaces publics (places) -Mal structuration et aménagement des nœuds et carrefours -Dégradation des voies mécaniques

	économiques (infrastructures de dessertes) - Mise en valeur de certains monuments historiques (casbah, musée fort moussa)	-Dégradation du cadre bâti ancien (ex tribunal) - Rupture ville-mer
FACTEURS ENDOGENES	-Situation stratégique par rapport aux équipements, au port, la proximité des gares et façade maritime. -Bonne accessibilité.	-Dégradation du cadre bâti. -Dégradation de la façade maritime due au bâti existant. -Dégradation des voies mécanique et piétonnes. -Mal exploitation du jardin de la casbah et des ilots.

Tableau combinatoire.





Après avoir fait le tableau combinatoire des facteurs exogènes et endogènes, nous avons pu tirer les enjeux suivant :

-Exploiter l'opportunité de site de sa situation stratégique.

-Remédier à la rupture :

Ville/mer :

-tirer profit du potentiel naturel (mer).

-établir une articulation entre la ville et la mer.

Ville/patrimoine :

-sauvegarder le patrimoine.

-valoriser et exploiter le patrimoine bâti (la Casbah, la Porte Sarrasine).

-Sauvegarder et mettre en valeur le cadre bâti ancien.

-Renforcer les vocations et leur valeur d'usage, pluralité des activités.

-Renforcer la vocation du tourisme en profitant de la gare maritime qui est en état de construction.

-Profiter de l'accessibilité variée pour l'attractivité et l'animation du site.

-Améliorer l'état actuel de l'accessibilité et du système viaire.

-Redonner aux espaces publics leur rôle structurant.

Conclusion.

Après avoir fait le diagnostic urbain, à l'aide de la méthode AFOM, où nous avons tiré les facteurs exogènes et endogènes, nous avons fait ressortir tous les enjeux inhérents au site et à la ville.

A cet effet, nous avons posé la question suivante : comment tirer profit des potentialités dont dispose le site de la rampe du port pour renforcer l'attractivité d'un point de vue patrimonial, touristique et économique.

Pour répondre à cette question, nous avons soulevé trois scénarii qui sont :

- Remédier à la rupture ville-mer ;
- Remédier à la rupture ville-patrimoine ;
- Remédier à la rupture ville-mer-patrimoine.

Finalement, nous avons choisi le scénario qui englobe tous les enjeux et qui est de remédier à la rupture ville-mer-patrimoine et qui va être développé dans le chapitre suivant, à travers un projet urbain.

Chapitre II: ENTRE L'IDENTITE DU LIEU ET LE TOURISME BALNEAIRE, UN POLE TOURISTIQUE EMERGE

Introduction.

D'après le diagnostic élaboré dans le chapitre précédent¹, nous avons choisi le scénario adéquat qui va répondre à notre problématique de rupture entre la ville et son patrimoine et qui va être matérialisé par le projet urbain.

L'intervention urbaine effectuée dans le but de la requalification urbaine de la rampe du port visera à redéfinir les liens entre la ville et son patrimoine bâti et naturel afin de renforcer l'attractivité touristique.

Ce chapitre traitera le thème choisi qui est un pôle touristique, la programmation urbaine basée sur l'analyse de l'exemple de Marseille à l'échelle urbaine, les concepts et la proposition urbaine ponctuée par le master plan.

1. La thématique : pôle touristique.

Afin de mieux cerner notre projet urbain, l'approche thématique est une phase indispensable dans la proposition urbaine, car elle présente des données et des informations qui sont indispensables et qui enrichissent notre réflexion.

1.1. Choix du thème.

Après le diagnostic urbain du périmètre d'intervention, notre choix s'est porté sur un pôle touristique qui comprend une partie de la ville historique, notre site de la rampe du port et le front de mer en créant une relation entre eux en exploitant toutes les potentialités et faisant face aux carences. Ce pôle va mettre en valeur le patrimoine bâti (la Casbah, le Musée Fort Moussa, la Porte Sarrasine et le Fort Abdelkader) et le patrimoine naturel (trames bleue, verte et piétonne) tout en renforçant l'animation et l'attractivité touristique.

1.2. Définition du tourisme.

Pour l'Organisation Mondiale du Tourisme: «Le tourisme est un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel (tourisme d'affaire) ou un but sanitaire (tourisme de santé)»². D'après les recommandations de l'OMT³ élaborées en 1991 à la conférence internationale sur

¹ Voir chapitre I p6.

² Définition du tourisme, [http:// www.unwto.org/fr](http://www.unwto.org/fr).

³ OMT : Organisation Mondiale du Tourisme.

Chapitre II : Entre l'identité du lieu et le tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge

les statistiques des voyages et du tourisme d'Ottawa, et qui ont été approuvées en 1993 par les Nations Unis: « Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs ». ⁴

- **Types du tourisme.**

-**Tourisme d'agrément et de loisir** : Recherche les loisirs, englobe le tourisme récréatif, le tourisme sportif (golf...) balnéaire (sports nautiques ...) et détente (festivals, excursions...).

-**Tourisme d'affaire** : Se pratique à toutes saisons et fréquents, il est d'intérêt professionnelle (congres et séminaire, des colloques...)

-**Tourisme de santé** : ce type de tourisme occupe une place importante dans le marché car il joint l'utile et l'agréable (thalassothérapie, thermalisme, climatisation ...).

-**Tourisme social** : concerne les déplacements concernant les relations sociales (immigrés, voyage de prestige social ...).

-**Tourisme culturel** : lié aux explorations, découvertes (religion, art ...).

-**Tourisme balnéaire** : Tout séjour touristique en bord de mer où les touristes disposent, en plus des loisirs de la mer, et d'autres activités liées à l'animation en milieu marin. Ce type de tourisme est le plus répandu ans le monde.

- **Tourisme en Algérie.**

Malgré les potentialités touristiques que l'Algérie possède, elle souffre d'un manque flagrant d'équipement d'accueil, de loisir et d'infrastructures touristiques pour attirer les touristes. ⁵

Malgré la richesse des sites en Algérie, l'impact du tourisme sur l'économie nationale reste limité. Le manque d'infrastructure touristique ignore des masses des touristes étrangères qui viennent en Algérie pour se détendre et découvrir le pays. ⁶

⁴ Définition du tourisme par Alain Laurent in [http:// www.unwto.org/fr](http://www.unwto.org/fr).

⁵ Catégorie de touristes en Algérie 2012- 2014, ministère du tourisme.

⁶ Office national des statistiques (ONS) des chiffres sur le tourisme, 2013, site officiel de l'ONS.

1.3. Définition du patrimoine.

Plusieurs définitions s'appliquent sur la notion du patrimoine, nous avons choisi celles qui reflètent notre cas.

En général, le terme patrimoine désigne : « les biens matériels qu'un individu tient par héritage, de ses ascendants et qu'il transmet à ses descendants. Par extension, cet héritage peut être commun aux membres d'un groupe social, par exemple une nation ».⁷

Françoise Choay en donne une définition plus appropriée : « le patrimoine historique est l'expression qui désigne un fond destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires, constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé : œuvre et chefs d'œuvres des beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoirs faire des humains... il renvoie à une institutions et à une mentalité ».⁸

1.4. Critères de choix du pôle touristique.

Afin d'être identifiés comme pôles touristiques, les territoires doivent répondre à un certain nombre de critères. Ainsi doivent-ils connaître déjà une activité touristique par leur fréquentation, leur accessibilité ou encore leurs capacités d'hébergement, les pratiques de loisirs, le tourisme d'affaires, et par l'existence d'au moins un office de tourisme. Ils doivent aussi présenter un potentiel de développement qui, pour se réaliser, nécessite un appui des pouvoirs publics, en matière d'accessibilité, d'infrastructures, de promotion, d'organisation des acteurs, d'accueil ou d'information.⁹

2. Analyse de l'exemple du projet urbain : requalification du port de la ville de Marseille.

L'opération de requalification du vieux port de Marseille s'étend sur une superficie de 480ha, regroupant à la fois une partie du port, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation. Le projet comporte 3 zone d'aménagement concerté: ZAC¹⁰ de la Cité de la méditerranée, ZAC Joliette, ZAC Saint-Charles.

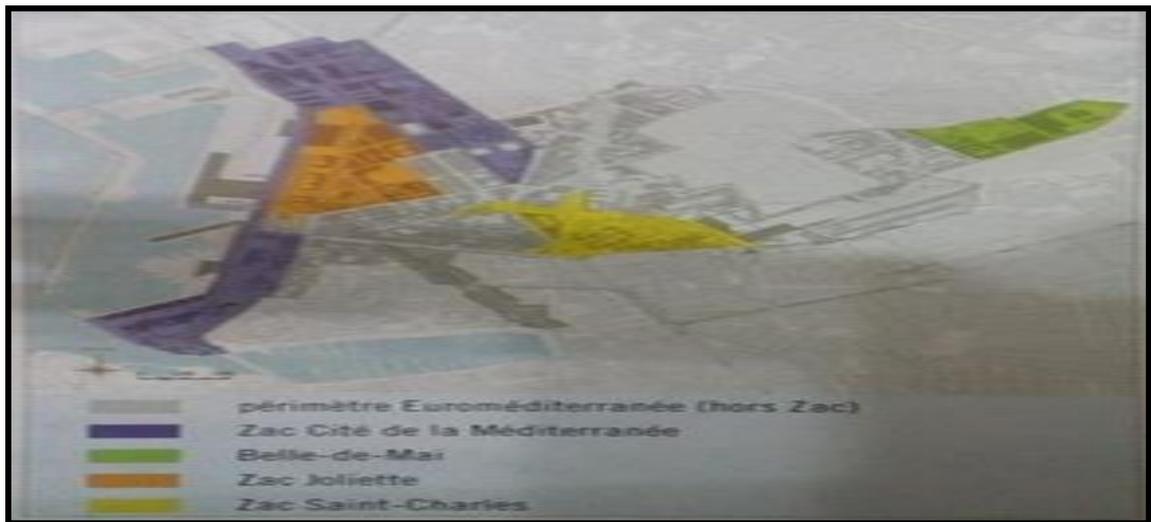
⁷ Grand dictionnaire encyclopédique Larousse, Paris, 1984.

⁸ Françoise Choay : « *l'allégorie du patrimoine* », édition du seuil, 1992, p9.

⁹ https://www.iau-idf.fr/fileadmin/...369/nr_414_les_poles_touristiques_regionaux.pdf

¹⁰ ZAC: zone d'aménagement concerté.

Figure62 : plan masse du projet de Marseille



Source : ouvrage; Marseille Euro-méditerranée : accélérateur de métropole

2.1. Choix de l'exemple.

La ville de Marseille est une ville portuaire riche en potentiel naturel et patrimoine bâti.

Les critères de choix de cet exemple sont :

- Le centre historique de Marseille connaît une rupture avec le port.
- L'objectif majeur de cette opération est de faire une ville sur la ville.
- Cette opération peut nous fournir des outils de réponse à notre problématique.

2.2. Problématique du projet de Marseille.

Comment réaménager la ville de Marseille tout en conservant son potentiel historique, renforçant son potentiel paysager et en supprimant la rupture entre la ville et la mer ?

2.3. Objectifs du projet.

- Etendre le centre-ville vers le nord ;
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti ;
- Améliorer le paysage urbain de la ville et notamment sa vitrine maritime ;
- Renforcer les activités touristiques et économiques en lien direct avec le port ;
- Redynamiser et réanimer les quartiers existants ;

- **Le Mucem.**

Figure64: le Mucem



Source : www.euromediterranee.fr

Figure65: articulation entre le Mucem et le Fort S.J



Source : www.euromediterranee.fr

Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée intègre les collections de l'ancien Musée des arts et traditions populaires et du Musée de l'Homme, des expositions permanentes et temporaires.

Le Mucem se compose de deux bâtiments : le Fort Saint-Jean réhabilité, au travers de l'espace Georges Henri Rivière déjà ouvert au public, abrite les expositions temporaires, tandis que le bâtiment sur l'esplanade du J4 accueille les expositions permanentes. (Voir fig64 et 65)

- **Réhabilitation du Fort Saint-Jean.**

Le Fort S-J a été restauré en vue de l'ouverture du Mucem, il est accessible au public, il abrite des expositions, des spectacles, un parcours historique qui retrace l'histoire du lieu.

La liaison entre le Fort et le Mucem s'effectue par une passerelle pour en faire une entité culturelle. (Voir fig. 66 et 67)

Figure66 : le Fort Saint Jean



Source : www.euromediterranee.fr

Figure 17 : vue du Fort S-J et le Mucem



Source : www.euromediterranee.fr

- **Esplanade du J4.**

C'est un espace public et un lieu d'accueil de grands événements abritant des spectacles et des expositions temporaires. (Voir fig.68 et 69)

Figure68 : vue sur l'esplanade J4



Source : <http://www.tourisme-marseille.com>

Figure69 : esplanade du J4



Source : <http://www.clipimage.net>

2.4.1.2. Boulevard Euro-méditerranéen.

Appelé aussi le boulevard du littoral, cet aménagement de front de mer qui s'étend sur 2.5 km de long et 45m de large permet d'ouvrir le littoral aux Marseillais. Il comporte des trottoirs élargis plantés d'arbres et longés de pistes cyclables. (Voir fig.70 et 71)

Figure70 : une partie du boulevard du littoral



Source : <http://madeinmarseille.net>

Figure 71: une partie du boulevard du littoral



Source : <https://destimed.fr>

- **Gare maritime de la Major.**

Réhabilitation de la cathédrale de la Major en la transformant en une gare maritime et la création d'un tunnel pour gérer la circulation des véhicules et dégager son parvis pour l'aménager en esplanade. (Voir fig.72 et 73)

Figure72 : la cathédrale de la Major



Source : <https://encrypted-tbn3.gstatic.com>

Figure73 : l'esplanade de la Major



Source : <https://media-cdn.tripadvisor.com>

- **Terrasses du port.**

Les terrasses du Port offrent aux Marseillais une nouvelle ouverture sur la mer au cœur d'un quartier en plein renouvellement ce complexe abrite un centre commercial, un lieu de promenade et de détente, avec des terrasses vue sur mer. (Voir fig.74 et 75)

Figure74 : vue d'ensemble des terrasses du port



Source : www.lefigaro.fr

Figure 75 : les terrasses du port



Source : <https://i.ytimg.com>

2.4.1.3. Synthèse : relation entre la ZAC de la méditerranée et notre intervention.

Dans le tableau suivant, nous avons fait une comparaison entre les opérations qui ont été faites à Marseille, plus précisément dans la ZAC de la méditerranée et ce que nous allons effectuer comme propositions urbaines sur le périmètre de la rampe du port.

Chapitre II : Entre l'identité du lieu et le tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge

Tableau9 : comparaison des interventions urbaines

Marseille	Zone d'intervention
-Réhabilitation des monuments historiques (le Fort Saint Jean, la cathédrale de la Major) et tirer profit de l'existant.	-Réhabilitation du musée Fort Moussa, théâtre, la Casbah, la porte Sarrasine, Fort ABK et prévoir des expositions et des spectacles.
-Créer un lien entre les équipements culturels (Mucem et Fort Saint Jean).	-Créer un parcours de mémoire qui relie les monuments historiques cités aux préalables.
-Créer des espaces publics pour renforcer la mixité sociale et remédier à la rupture ville-mer (esplanade de la J4 et l'esplanade de la Major). -Renforcer la vocation culturelle et économique (centre culturel).	-Réaménagement des espaces publics existants (jardin de la Casbah, place Geydon, place Lumumba et place de la marine).
-Richesse des activités des terrasses du port (commerce, loisir et détente).	-Tirer profit du programme de ce projet et le réaménagement de ces dernières pour enrichir le programme de la rampe du port.

Source : les auteurs

2.4.2. ZAC Joliette.

La Joliette a une position stratégique entre le port et le centre-ville, elle profite d'une bonne accessibilité (liaisons aéroport, gare TGV, autoroutes, lignes interurbaines) et une desserte urbaine appropriée pour un quartier d'affaires (métro M2 et les nouvelles lignes de tramway - T2 Blancarde et T3 Castellane-Euroméditerranée Gantes). Elle s'étend sur une superficie de 22ha.

Figure76 : plan de masse de la ZAC Joliette



Source : ouvrage: Marseille Euro-méditerranée : accélérateur de métropole

2.4.2.1. Les Docks

Les bâtiments des Docks avaient une fonction industrielle qui permettait le stockage des marchandises du port.

La ZAC comporte sa restauration en un immeuble de bureaux avec 250 entreprises et des RDC destinés au commerce. (Voir fig.77 et 78)

Figure77 : les Docks village de Marseille



Source : <http://mind-architecture.com>

Figure 78 : les Docks



Source : <https://www.myprovence.fr>

2.4.2.2. Synthèse : relation entre la ZAC de la joliette et notre intervention.

Tableau 10 : comparaison entre les zones d'intervention

Marseille	Zone d'intervention
Réaffectation de l'immeuble des Docks, d'une vocation industrielle à une vocation commerciale.	Réaffectation des îlots d'une vocation commerciale et industrielle à une vocation touristique.

Synthèse

La ville de Marseille constitue une référence pour notre projet urbain, car l'analyse de cet exemple nous a permis, dans un premier temps, d'améliorer notre réflexion de l'intervention urbaine et dans un second temps, d'enrichir notre programme de la proposition urbaine en s'appuyant sur les concepts utilisés.

3. Programmation

L'analyse de l'exemple a participé à enrichir notre programmation initiale qui va répondre à nos objectifs cités au préalable.

Articulation ville-patrimoine.

- Restauration du musée Fort Moussa et lui redonner sa fonction de musée. Renforcer l'exposition en aménageant le jardin extérieur pour un lieu de spectacle ;
- Organisation des expositions permanentes et temporaires dans la Casbah qui est en cours de restauration afin de diffuser l'histoire du lieu et de la ville ;
- Restauration de la porte Sarrasine et réaménagement de la place autour du monument ;
- Réaffectation du Fort Abd El Kader, caserne actuellement, vers une vocation culturelle ;
- Créer un parcours de mémoire qui relie tous ces monuments commençant par le musée Fort Moussa, le théâtre, la Casbah, jardin de la Casbah, passant le boulevard des Frères Amrani, la porte Sarrasine, aboutissant au fort Abd El Kader ;
- Réaménagement des espaces publics :
 - place Geydon, Lumumba et la place Arsenal qui ont une forte valeur historique.

Articulation ville-nature.

- Créer un parcours paysager qui commence du boulevard Ben Boulaid, passant par le jardin de la Casbah, rue des Frères Amrani, brise de mer arrivant aux bois des oliviers ;
- Prolongement de la nature à l'intérieur du périmètre d'étude par la projection d'espaces vert :
 - réaménagement du jardin de la Casbah et de l'espace vert existant sous la rampe ;
 - réaménager la place de la marine et implanter plus de végétation.

-Réhabilitation de la façade maritime ;

-Restructuration du carrefour de port pour lui donner une valeur importante qui va être structuré comme un seuil à notre projet ;

-Renforcer l'attractivité et l'animation de la rampe par la projection d'un hôtel touristique qui va accueillir les activités suivantes :

- divertissement ;
- activités relaxantes (thermes, activités sportives) ;
- projeter des commerces (boutiques artisanale) au RDC de l'immeuble de la rampe, restaurants, cafétéria pour une continuité panoramique ;
- hébergement (réhabiliter l'immeuble de la place de la marine).

-Restructuration de la rampe du port.

4. L'intervention sur le périmètre urbain de la rampe du port

L'intervention urbaine sur le périmètre de la rampe du port est basée sur la programmation urbaine qui s'appuie sur l'analyse de l'exemple de référence et qui va être structuré comme suit :

-La carte d'état des lieux ;

-Le schéma de principes ;

-Le plan master.

4.1.État des lieux.

- Le périmètre urbain est doté de plusieurs monuments historiques :

-le Musée Fort Abdelkader ;

-la Casbah qui est en cours de réhabilitation ;

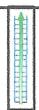
-la Porte Sarrasine qui a perdu sa valeur historique et qui est abrite un arrêt de bus;

-le Fort Abdelkader occupé comme caserne militaire.

- Présence d'importantes trames bleue (mer, brise de mer) et trame verte (les bois des oliviers) qui sont un atout pour la rampe du port (le site est un lieu de passage vers ces lieux importants).
- Proximité de la nouvelle gare maritime qui va gérer un flux important de voyageurs.
- Richesses des places publiques : la place Geydon, la place Lumumba, la place Arsenal, la place de la marine et le jardin de la Casbah.



CARTE ETAT DES LIEUX

	FLUX MARITIME
	FLUX MECANIQUE
	FLUX piéton
	la ville historique
	monuments historique
	les espace publics
	le site
	zone portuaire

- L'emplacement stratégique de la place Geydon permet d'avoir une vue d'ensemble sur la rampe du port.
- Le terminus de plusieurs lignes de transport passe par le site de la rampe du port.

La carte d'état des lieux présentée sur la fig.18 permet d'expliquer tous ces points.

4.2. Les concepts.

Afin d'obtenir un projet urbain cohérent nous devons opter pour une approche conceptuelle où nous définirons les différents concepts important utilisés dans notre démarche.

4.2.1. Le projet urbain.

« Le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville. Il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux (...). Le projet urbain organise un territoire afin d'en améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales (...). Il représente un avenir désirable mais non certain ».¹²

Le projet urbain¹³ constitue un guide d'action pour :

- Améliorer la qualité de vie en ville (milieu urbain/ l'évolution de la société) ;
- Améliorer le niveau de vie (le développement économique et social) ;
- Améliorer la qualité du milieu de vie et de cadre de vie ;
- Améliorer l'efficacité et l'efficience de l'action urbaine.

Le P.U est quelque part le meilleur garant d'un passage vers une ville durable

Le P.U constitue actuellement l'un des outils d'aménagement le plus efficace (l'élément de base de la mise œuvre d'une stratégie de développement durable de la ville) et considéré comme outil par excellence de maîtrise de DDU¹⁴.

Parmi les actions traitées dans le projet urbain, la requalification urbaine qui se définit comme suit : nouvelle qualification urbaine, un fait de satisfaire à un ensemble de conditions afin de

¹² Ariella MASBOUNGI in Ewa AZZAG, *Projet urbain, guide méthodologique : comprendre la démarche du projet* urbain; p 64.

¹³ Projet urbain : PU.

¹⁴ DDU : Développement Durable Urbain.

repandre au maximum d'exigence qui améliore le confort des habitants et l'image urbain.

Opération qui vise à donner une nouvelle qualité, à ajuster aux besoins d'un espace densément bâti dans lequel l'homme habite au sens large.

4.2.2. L'espace public.

Les espaces publics significatifs sont des lieux qui portent avec eux l'image, l'identité, les valeurs d'une ville ou d'un centre urbain. Ils tiennent leurs valeurs symboliques de leurs fonctions et leurs usages. Ce sont des lieux d'échange, de communication et d'expression.

Il y a plusieurs définitions de ces espaces, nous avons retenus quelques-unes que nous les trouvons les plus pertinentes. Selon Philippe Pannerai « L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues et ruelles, boulevards et avenues, parvis et places, promenades et esplanades, quais et ponts mais aussi rivières et canaux, berges et plages. Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation»¹⁵.

Le dictionnaire « Larousse » définit l'espace public comme étant « une surface, un volume, une étendue affectée à un usage public »¹⁶.

Ce sont des espaces formels, définis par les bâtiments qui les bordent et peuvent être la continuité de ceux-là. Il s'agit d'espaces de vie et de socialisation où se déroulent les activités propres à la vie collective d'une ville, un endroit dédié aux manifestations et expressions publiques.

4.3. Schéma de principes.

D'après l'état des lieux, nous avons pu ressortir les vocations existantes sur le site de la rampe du port et qui sont : le tourisme, le patrimoine et l'économie.

-La vocation du tourisme : notamment grâce à la présence de vestiges historiques qui sont des lieux d'attraction des touristes, à la brise de mer et les bois des oliviers qui sont des lieux de détente et de loisir.

- la vocation patrimoniale : qui revient aux monuments historiques de grandes valeurs.

-la vocation économique : par la proximité du port de 2^{ème} classe à l'échelle nationale et bientôt la nouvelle gare maritime.

¹⁵ <http://fr.slideshare.net/Saamyaami/espaces-publiques-01>.

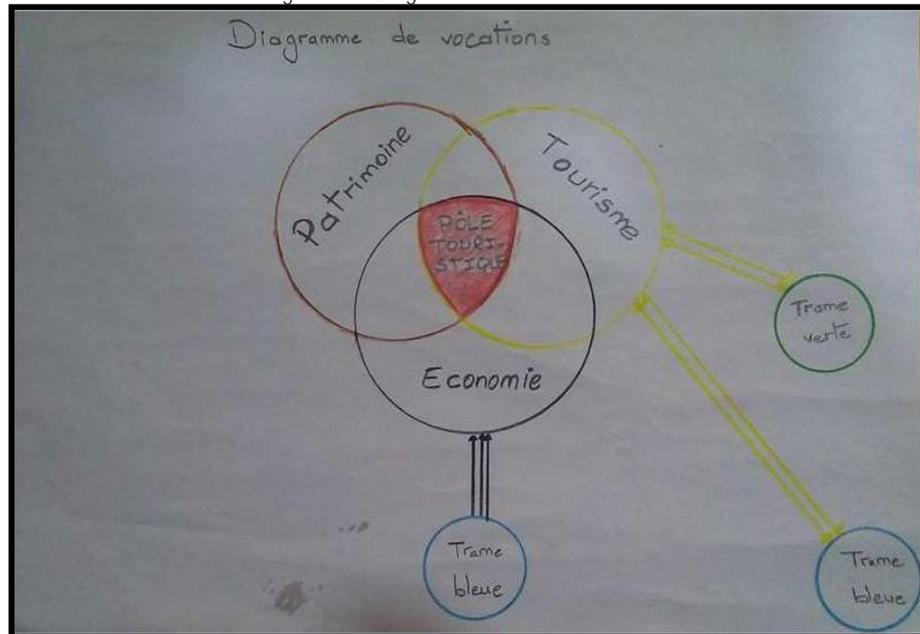
¹⁶ Dictionnaire Larousse 1998

Chapitre II : Entre l'identité du lieu et le tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge

Notre projet urbain vise à remédier à la rupture ville/ nature et ville/histoire en exploitant les richesses naturelles et patrimoniales ainsi que toutes les vocations cités en haut, à travers la réalisation d'un pôle touristique de grande envergure.

Le diagramme de vocation (Voir fig79) résume cela.

Figure 79 : Diagramme de vocations



Source : les auteurs

5.4. Master plan

Comme matérialisation de nos concepts majeurs, le master plan résume l'ensemble des actions.

1. Articulation ville/ patrimoine.

● **Parcours de mémoire** : ce parcours va restituer la mémoire du lieu et fait rappel aux monuments historiques, sensibiliser les gens à la protection de ce patrimoine de valeur.

Il va relier tous les monuments patrimoniaux, commençant par le Musée Fort Moussa, ensuite le théâtre, la Casbah et le jardin de la Casbah, en passant par notre site et arrivant au Fort Abdelkader.

Il sera matérialisé par :

- la projection de commerce artisanale au RDC tout au long du boulevard Colonel Amirouche.
- la projection de statuettes tout au long de la Casbah ;
- la projection de commerce artisanale aux RDC de la rampe du port ;

Chapitre II : Entre l'identité du lieu et le tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge

-la projection des tableaux urbains historiques qui renvoie à l'histoire de la ville sur la muraille de la rampe du port. (Voir fig.80)

- Réhabilitation du Musée Fort Moussa et aménagement d'une esplanade de spectacles en plein air. (Voir fig.81)

- Organisation des expositions permanentes et temporaires dans la Casbah.

- réaménagement des places publiques pour renforcer la mixité sociale :

- injecter des jumelles panoramiques dans la place Geydon ;

- retirer la clôture de la place de la marine et projeter un jet d'eau et du mobilier urbain, (Voir fig.82) ;

- renforcer la liaison entre la place de la marine et la place de la porte Sarrasine par un escalier urbain. (Voir fig.83) ;

- réhabilitation de la Porte Sarrasine :

- retirer la clôture existante ;

- aménager l'espace qui l'entoure en un espace d'expositions temporaires ;

- injecter des points d'eau et implanter des arbres. (Voir fig.83).

- délocaliser le terminus de plusieurs lignes bus à proximité de la porte sarrasine. (Voir fig.84)

- restructuration des voies mécaniques et piétonnes

2. Articulation ville/ nature.

- **parcours paysager** : ce parcours va être matérialisé par des trames et points bleus et vert. Il commence par le boulevard Ben Boulaid, passant par le site, la brise de mer, arrivant aux bois des oliviers.

Il est ponctué par des places et esplanade publiques.

- Le jardin de la Casbah : garder la structure du jardin en injectant un jet d'eau, (Voir fig.85) ;

- La placette de l'équipement : elle abrite le terminus de bus, un circuit de jeux, (Voir fig.86) ;

- L'esplanade de la porte sarrasine, c'est un espace dédié aux expositions temporaires où nous avons implanté des arbres et injecter des points d'eau ;

Chapitre II : Entre l'identité du lieu et le tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge

- Implantation des arbres et injection des points d'eau tout au long des trottoirs et des plantes grimpantes sur le mur de la rampe du port. (Voir fig.87)

●Restructuration du carrefour Ben Boulaïd comme un seuil à notre projet urbain. (Voir fig.88)

Et comme un élément en commun qui va répondre aux deux ruptures, nous allons projeter un centre de loisir et détente sur la rampe du port et les deux îlots. (Voir fig.89)

Conclusion.

A travers le chapitre II, nous avons répondu à notre problématique qui est la rupture entre ville/mer et ville/patrimoine en suivant une démarche de projet urbain.

Cette démarche est matérialisée, dans un premier temps, par le diagnostic urbain d'où nous avons tiré toutes les potentialités et les carences du périmètre de la rampe du port, faire ressortir le scénario adéquat qui est de réconcilier la rupture entre la ville, le patrimoine et la nature et, dans un second temps, nous avons pu intervenir par la proposition urbaine.

Les actions majeures de la proposition urbaine se résument comme suit :

- Un parcours de mémoire qui retrace l'identité et l'histoire du lieu par l'intégration des expositions permanentes et temporaires, du commerce artisanale.

- Un parcours paysager qui reflète le patrimoine naturel de la ville, par l'injection et la valorisation des espaces publics pour une meilleure mixité sociale ;

-La réalisation d'un équipement à l'échelle régionale (un complexe de détente et de loisir) qui regroupe les vocations de tourisme, de patrimoine et d'économie.

Ce dernier va être développé dans le chapitre suivant.

Figure 80: tableau urbain historique



Figure 81 fort moussa



Figure 82: place de la marine c

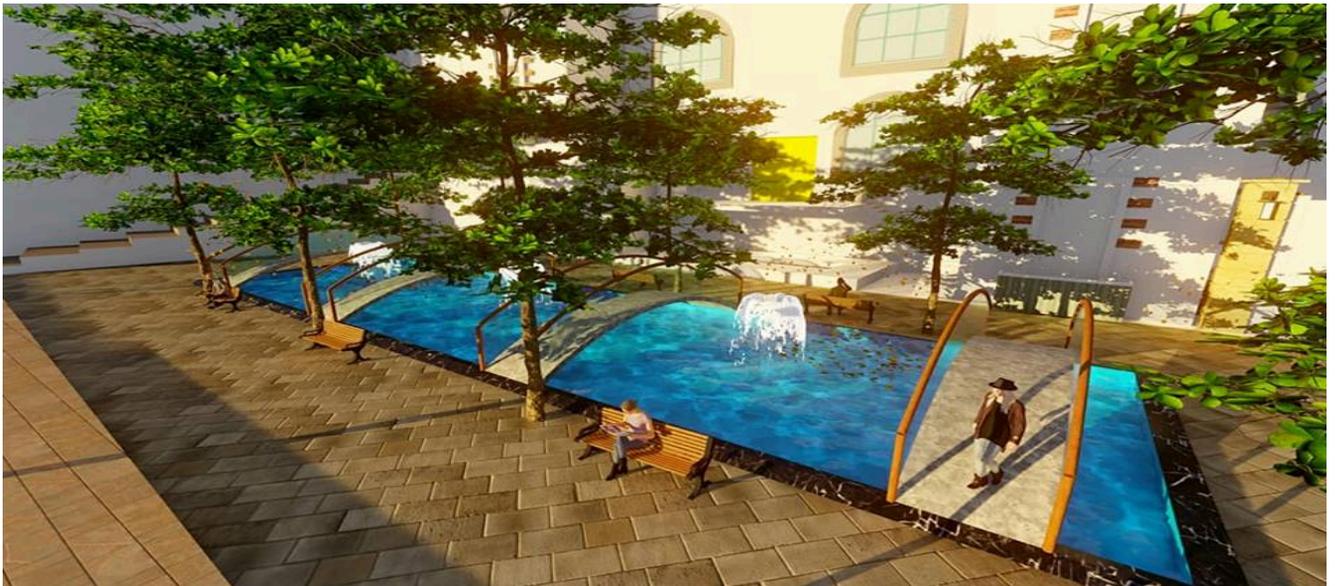


Figure 83: escalier de la porte sarrasine



Figure 85: jardin de la casbah



Figure 86: placette de l'équipement



Figure 87: parcours piéton



Figure 88: carrefour du port



**Chapitre III: UN COMPLEXE DE
LOISIRS ET DE DETENTE POUR
REDONNER UNE NOUVELLE VIE A LA
RAMPE DU PORT**

Introduction.

Malgré qu'elle soit classée comme ville touristique à l'échelle nationale, Bejaia semble ne pas exploiter ses richesses naturelles, patrimoniales et architecturales, et pour cela des actions menées au cœur de l'opération urbaine¹ ont été réfléchit de manière à rétablir les liens ville/nature et ville/patrimoine afin d'affirmer l'identité de Bejaia et de renforcer sa vocation touristique.

Dans la même logique de l'intervention urbaine matérialisée par le projet urbain, nous avons opté pour concevoir un projet structurant qui consiste en un complexe de loisir et de détente. Il offre de multiples activités qui ont pour mission la rencontre, la découverte, la communication et la détente.

De cet objectif, un questionnement découle :

-Comment ce complexe de loisirs et de détente va assurer la liaison entre ville, nature et patrimoine ?

-Comment ce projet renforcera l'attractivité touristique ?

Pour répondre à ces questions, nous allons étudier la thématique du complexe, analyser un exemple de référence et définir les concepts majeurs utilisés dans la conception de ce projet architectural.

1. La thématique : complexe de loisir et de détente.

A travers la compréhension de cette thématique, nous allons développer notre réflexion sur le projet architectural et avoir une idée globale sur son fonctionnement.

1.1.Choix du thème.

D'après les enjeux tirés dans le chapitre du diagnostic urbain² et le projet urbain (le pôle touristique), nous avons opté pour un complexe de loisir et de détente vue les potentialités qu'offre notre périmètre : touristiques (la brise de mer, le bois des oliviers), paysagères (mer et montagnes) et patrimoniales (la Casbah, le Musée Fort Moussa, la Porte Sarrasine et le Fort Abdelkader), ainsi que la position charnière de la rampe du port entre la ville, le patrimoine et la mer.

Le pôle touristique développé dans le chapitre précédant rassemble plusieurs activités : l'exposition qui reflète l'histoire et l'identité du lieu, la diffusion de cette histoire dans la Casbah et la rampe du port, le loisir et détente dans la brise de mer et les bois des oliviers et dans le

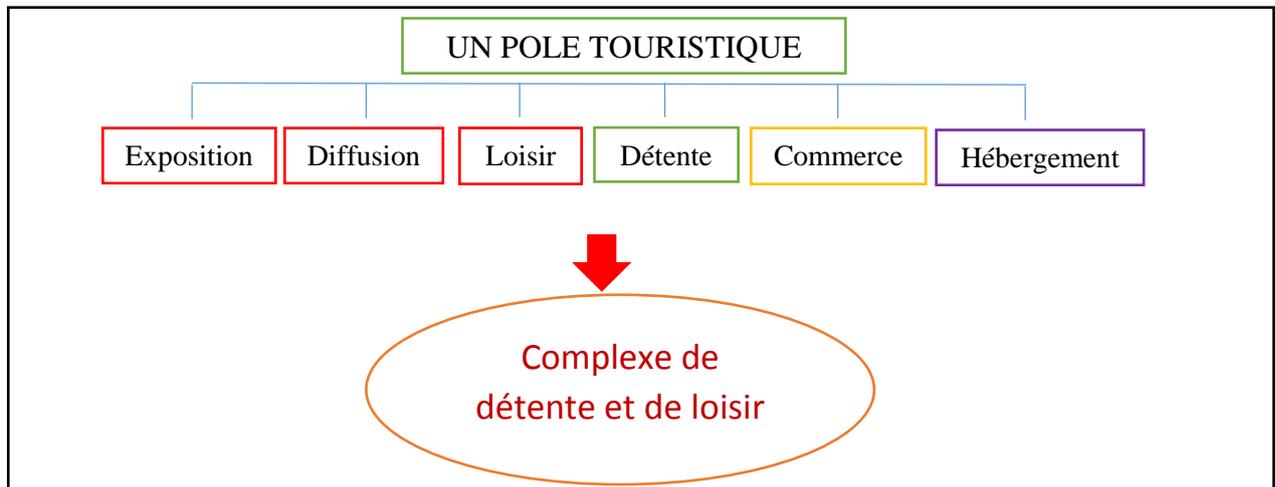
¹ Voir chapitre II p.27.

² Voir p.6.

complexe projeté, le commerce artisanale qui est un élément composant du parcours de mémoire. Et aussi l'hébergement dans le complexe.

Le schéma ci-dessous résume toutes ces activités. (Voir fig.1)

Figure90: schéma structurant les activités d'un pôle touristique



Source : les auteurs

1.2.Définition du complexe.

- Un complexe contient plusieurs parties ou plusieurs éléments combinés d'une manière compliqué.³
- Un complexe comprend plusieurs éléments ayant de nombreux rapport entre eux.⁴

1.3.Définition de loisir.

- Temps libre dont on dispose en dehors des occupations imposées, obligatoires, et qu'on peut utiliser à son gré.⁵
- Selon la commission de « la base de loisirs » de France : « le loisir est un espace libre animé à l'ensemble de la population. C'est un équipement qui offre à ses usagers les possibilités d'expressions les plus variées, permettant la détente et la pratique d'activités sportives, culturelles, de plein air et de loisir dans un cadre naturel ».⁶

³ Dictionnaire Larousse.

⁴ Dictionnaire L'Internaute.

⁵ Dictionnaire Larousse.

⁶ Mémoire de fin d'étude, BELDJILALI HOCINE, « centre de loisirs socio-éducatifs », octobre2011, p8.

- « le loisir est un ensemble d’occupations auxquelles l’individu peut s’adonner de plein gré après s’être dégagé de ses obligations professionnelles, familiales ou sociales, soit pour se reposer, pour se divertir ou pour développer de façon désintéressée son information et sa formation ». ⁷

1.4. Définition de détente.

Décontraction, repos, délassement du corps ou de l’esprit, relaxation. ⁸

2. Etude d’exemple de référence : complexe de loisirs de la Halle de Villars.

Figure91 : le complexe de loisirs de la halle de villars.



Source : <http://www.lemoniteur77.com>.

2.1. Choix de l’exemple.

Les critères de choix de cet exemple sont présentés dans le tableau ci-dessous. (Voir tableau 1)

Tableau 1: comparaison entre l'exemple de Fontainebleau et le projet de la rampe du port.

Complexe de la Halle de Villars	Notre complexe
<ul style="list-style-type: none"> -Ce projet renforce la vocation culturelle et de loisir sur le territoire de Fontainebleau ; -Son but est de préserver et revaloriser le patrimoine architecturale; -Redynamiser le quartier au carrefour Fontainebleau ; -Favoriser la mixité des usages ; -Offre un espace de loisirs plus familiale. 	<ul style="list-style-type: none"> -Le complexe à une vocation de loisir et détente ; -Le projet a pour but la revalorisation de la rampe du port ; -Son but est de redynamiser et animer le quartier de rampe du port ; - Favoriser la mixité sociale ; -Offre un espace de loisir et détente pour toutes tranches d’âges, aux citoyens et aux touristes.

Source : Les auteurs

⁷ Mémoire de fin d’étude, BELDJILALI HOCINE, « *centre de loisirs socio-éducatifs* », octobre2011, p8.

⁸ Dictionnaire Larousse.

2.2. Situation du projet :

Le complexe de la Halle de Villars se situe dans le quartier de Fontainebleau à côté du château de Fontainebleau.

Figure92 : situation du complexe



2.3. Son accessibilité.

Le bâtiment est accessible par :

- La rue du Bas Moulin au Nord ;
- L'avenue Henri Barbusse au Sud ;
- La rue Charles de Gaulle à l'Est ;
- La rue Jean-Baptiste Colbert à l'Ouest.

Figure 93: accessibilité

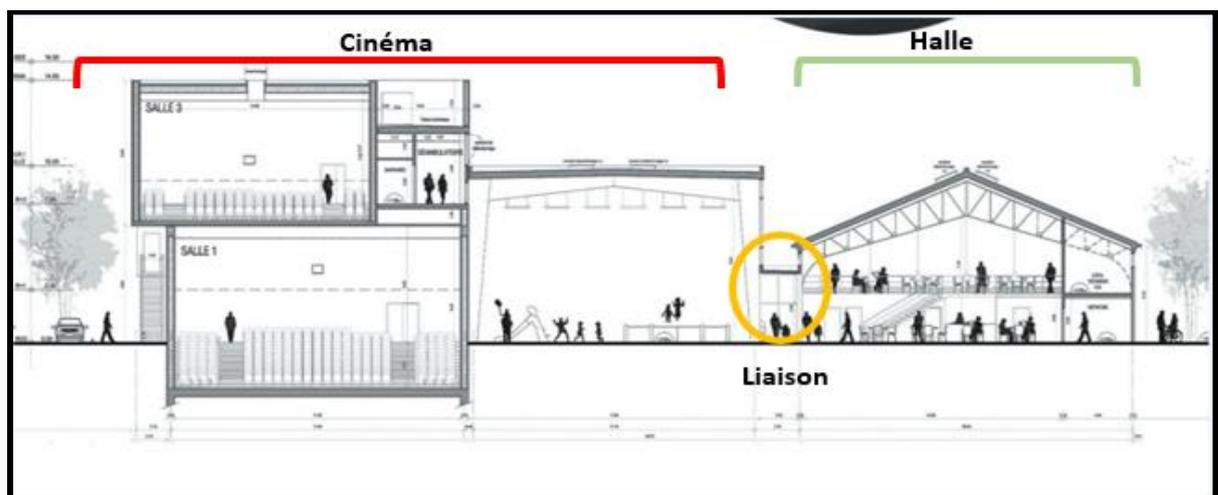


Naissance du projet.

Pour réaliser un projet à l'échelle régionale, renforcer la vocation culturelle et de loisir, et redynamiser le quartier de Fontainebleau, et dans le but de relier le patrimoine et la modernité, des hangars militaires ont été détruits et la halle a été rénovée en lui donnant une structure moderne.

A l'image de notre site, les ilots étaient occupés par des hangars industriels que nous avons détruits et nous avons gardé l'aspect rigide de la rampe du port.

Figure94 : coupe schématique sur le complexe



Source : www.pays-fontainebleau.fr

Programme.

Le projet se constitue de deux bâtiments, la halle et la cinémathèque dont les espaces se répartissent comme suit :

Figure 95 : les deux entités du complexe



Légende : ■ la cinémathèque ■ la halle

Source : www.quienette.fr traité par les auteurs

-**La halle** : abritera l'accueil du complexe, deux restaurants (un de 250m² et un de 150 m²) avec une terrasse, des jardins paysagés, la plaine de jeux indoor de 1500m², avec un espace pour les enfants de 18 mois à 3 ans (trampoline, toboggans, château gonflable...), un espace pour les 7-12 ans.

Figure96 : espace de jeux



Figure97 : restaurant



Figure98 : espace de jeux



Le bâtiment de la cinémathèque comprend six salles de cinéma ultramodernes dont deux grandes salles de 340 et 250 places (Cinéparadis) et une salle de sport et un parking de 250 places.

3. Le projet architectural.

Dans cette partie, nous allons arrêter un programme de notre complexe de loisirs et de détente, présenter la parcelle d'étude.

3.1. Le programme.

D'après la définition de la thématique et l'analyse de l'exemple, nous avons enrichi le programme du complexe qui va abriter les activités suivantes :

Loisirs	Détente	Hébergement	Commerce
-Des ateliers de dessin, poterie, de musique (existante) ; -Des espaces d'expositions ; -Des espaces de jeux.	-Hammam ; -Sauna ; -Des espaces de massage ; -Des salles de sport.	-Des chambres ; -Des suites.	-Des boutiques ; -Artisanat ; -Des restaurants ; -Des cafétérias ; -Salon de thé.

3.2. Présentation de la parcelle.

La parcelle se présente sous 2 entités : la rampe du port et les deux îlots, elle est d'une superficie d'environ 1ha.

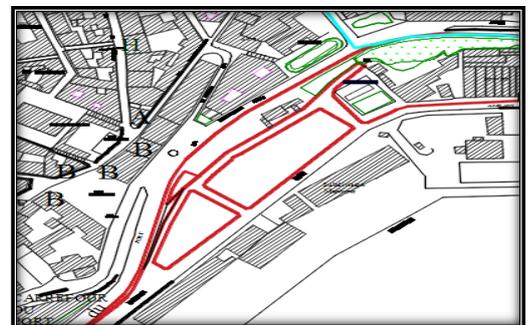
Topographie : les deux îlots se présentent sur un terrain plat.

Il y a une partie construite sous la rampe du port.

Accessibilité : le site est accessible par tous les côtés :

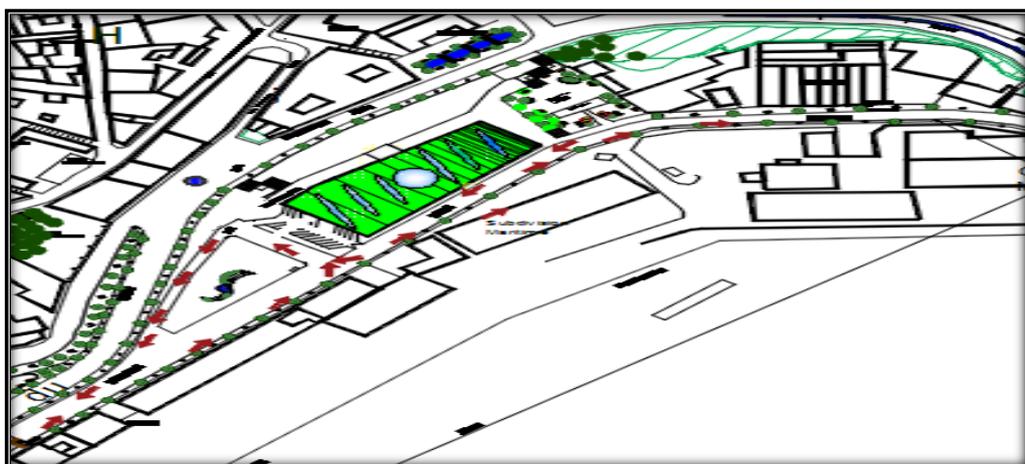
- Terminus de plusieurs lignes de bus à proximité ;
- Proximité de la nouvelle gare maritime ;
- Il est desservi par des voies mécaniques et piétonnes depuis la ville et depuis la brise de mer.

Figure99 : présentation de la parcelle



Source : les auteurs

Figure100 : accessibilité au site



Source : Les auteurs

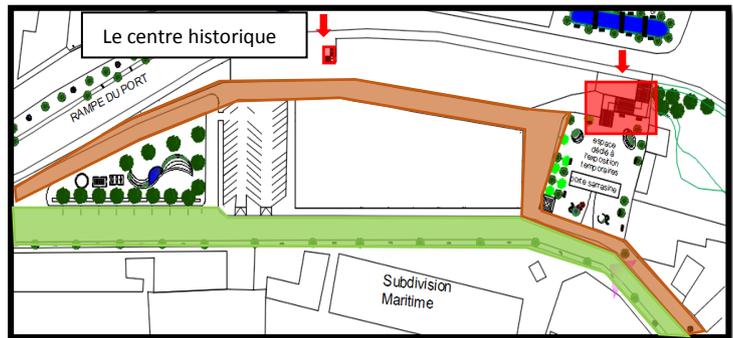
3.3. La genèse du projet et les concepts utilisés.

Etape 1 : continuité urbaine.

Accessibilité : relier l'assiette avec l'urbain par les parcours de mémoire, paysager, piéton et les escaliers urbains.

- **Cinquième façade** : notre projet offre une cinquième façade vue depuis la ville grâce à sa topographie.

Figure101 : continuité urbaine



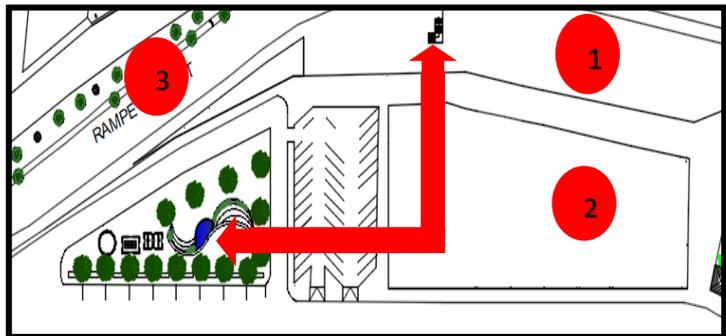
Légende : ■ parcours de mémoire ■ parcours paysager
■ escaliers urbains

Source : les auteurs

Etape 2 : l'unité formelle.

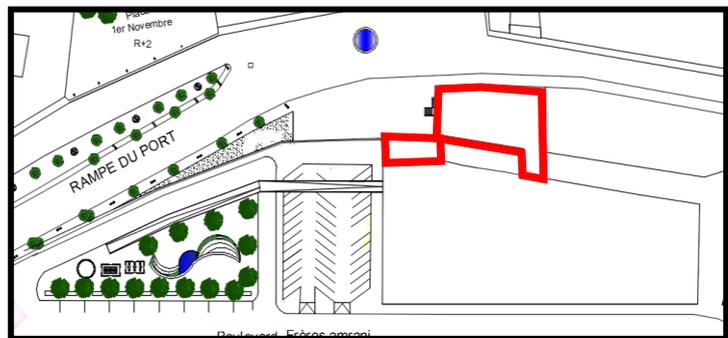
Grouper les trois entités (la rampe du port et les deux îlots) pour avoir un projet homogène et cohérent. C'est la raison pour laquelle toutes les entités du projet sont reliées entre elles dans le but d'avoir l'unité formelle. En continuité avec l'existant (la rampe du port) nous allons créer un volume développé en deux niveaux et une place publique tout en créant des éléments d'articulation entre eux (concept d'articulation).

Figure102 : La relation entre les entités



Source : les auteurs

Figure103: l'articulation des entités



Source : les auteurs

Etape 3 : centraliser les flux.

Le flux qui arrive depuis la gare maritime, terminus de plusieurs lignes de bus le port et la ville se focalisent dans un moment fort qui va être un accueil pour notre projet dont l'utilisation du concept de **centralité**.

Etape 4 : vues et paysage.

Nous avons dégagé des terrasses afin de mieux profiter des vues panoramiques vers la mer, l'esplanade de la Porte Sarrasine et la place de l'équipement.

Etape 5 : cinquième façade.

Nous avons intégré le concept de cinquième façade en offrant au projet une vue depuis la ville et surtout depuis la place Geydon grâce à la topographie du site.

3.4. La description du projet.

Notre projet se situe dans un contexte riche en patrimoine culturel et en nature, donc il doit être en cohérence avec ce contexte en respectant l'identité du lieu et en intégrant la nature dans sa conception et cela dans le but de répondre à notre problématique qui est la rupture entre la ville, le patrimoine et la nature.

Le projet combine une partie existante (la rampe du port) et une autre partie projetée (les deux ilots), dont l'âme et l'aspect rigide de la structure de cette rampe sont préservés. Cette dernière est articulée à un volume géométrique simple avec un aspect moderne qui est projeté sur l'un des deux ilots. Sur le second ilot, un espace public est aménagé en plein air. Ces trois entités sont articulées entre eux en assurant une unité formelle homogène. Sans oublier que ce complexe joue un rôle structurant.

L'accessibilité de ce projet est assurée par un accès mécanique depuis la rue des Frères Amrani, un parcours piéton qui est la continuité des deux parcours de mémoire et paysager, et un accès piéton depuis la rampe du port et cela représente la spécificité de notre projet.

L'accès principal vers cet équipement se fait depuis l'entité de loisirs. Cet accès donne vers un accueil central distributeur qui s'organise autour d'un ascenseur panoramique entouré d'un escalier monumental.

Le RDC de cette entité est destiné au large public, il regroupe diverse activités : un grand espace de jeux, un espace dédié à l'exposition, des boutiques, un restaurant qui donne sur une terrasse sous pilotis et un salon de thé.

Le RDC de la rampe abrite des boutiques d'objets artisanales, c'est l'activité du commerce artisanal qui domine. Mais nous trouvons aussi deux ateliers de dessin et de poterie et l'association de musique NEGHEMA (existante) qui font partie de l'activité de loisir.

Le 1er étage de l'entité de loisir abrite un espace administratif, une piscine publique, un espace de jeux aquatique et un espace intime destiné à l'hébergement où nous trouverons des chambres spacieuses et luxueuses qui donnent vers des terrasses offrant une vue sur la mer.

Un parcours fermé relie cet étage à celui de la rampe. Il dessert un cinéma. Il mène aussi vers l'entité détente qui abrite un SPA, des salles de fitness et de bien-être.

Arrivant au 2ème étage, un restaurant et une crèmerie s'ouvrent sur une terrasse avec une aire de jeux dotée de vues panoramiques sur mer.

Cette terrasse est reliée, d'une part, aux suites situées au niveau de la rampe, et d'autre part, à la place publique projetée sur le second îlot par une passerelle qui vient renforcer le parcours paysager.

Le dernier niveau offre un toit-terrasse accessible depuis la terrasse de l'étage. Ce dernier constitue la cinquième façade de notre équipement, il se présente sous forme d'une toiture inclinée végétalisée qui permet aux visiteurs la détente et la relaxation.

Le dernier étage de la rampe est occupé par un restaurant de luxe avec une terrasse panoramique.

Traitement de façade.

-Nous avons gardé la façade de la rampe du port telle qu'elle est pour garder l'âme des lieux. Cette dernière se présente sous la forme d'une structure rigide et orthogonale ;

-Sur les façades de l'entité de loisirs, nous avons utilisé le concept de **transparence** en reprenant la structure (la trame) de la rampe du port avec un aspect moderne, pour l'ouverture sur la mer et afin d'être en continuité avec l'extérieur et pour créer un équilibre avec la façade opaque de la rampe du port.



Source : les auteurs

Nous avons aussi opté pour un maillage léger métallique sur les façades principale et postérieure, pour rappeler la structure de la rampe.

-L'utilisation des couleurs blanche et bleue en se référant à la façade maritime ainsi qu'à l'architecture méditerranéenne.

3.5. Le programme quantitatif.

Accueil principal	Accueil : 170m² - Réception 20m ² -2 salons d'accueil de 20m ² -escalier et ascenseurs principaux 110m ²
Administration et services logistique.	<u>Services</u> - Salle caméras de surveillance 32m ² - Bureau de sécurité 17.50m ² - Vestiaires et sanitaire 23.50m ² - Locaux techniques 119.50m ² - 2 Ascenseurs de services 5m ² <u>Administration</u> 250m² - Bureau du directeur 30m ² - Secrétariat 17m ² - Bureau de comptabilité 18m ² - Bureau de gestion 25.50m ² - Bureau d'employés 51m ² - Salle de réunion 39m ² - 2 Sanitaires (H-F) 10m ²
Loisirs	Espaces d'exposition 252.50m² - Salle d'expositions 220m ² - Dépôt 20m ² - WC 12.50m ² Espaces de jeux 640.50m² - Salles de jeux pour adultes - Salle de jeux pour enfants - WC 20m ² - Guichet 6m ² - Dépôt 20m ² - Bureau de gestion 17m ² Ateliers 610m² - Atelier de dessin 122m ² - Atelier de poterie 122m ² - Association de musique 137.00m ² - 3 bureaux de gérant 11.00m ² - 3 Vestiaires 8.00m ² - 3 espaces de stockage 15.00m ²

	<p>Espaces de jeux aquatiques 1109.12m²</p> <p>Cinéma 449 00m²</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salle d'honneur 18.00m² - Salle de presse 18.00m² - Cabinet de contrôle 32.50m² - Salle d'habillage et maquillage 24.00m² - Scène 14.00m² - Arrière scène 10.00m² - Dépôt 9.00m² - WC 27.00m² - Cabinet de projection 4.50m²
Détente	<p>SPA et bien être</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 Hammam H-F + vestiaires 123m² - 130m² - Accueil 26m² - 4 Sauna H-F + vestiaires 66m² - WC 17.00m² - Salles de massage H-F+ vestiaires+ WC 204.00m² - Accueil 19.00m² - Salon de beauté 61.00m² <p>Sport et fitness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salle d'aérobic 88.00m² - Accueil 17.50m² - Stockage 22.50m² - Salle de musculation+ vestiaires 220.00m² - Accueil 15.00m² - Stockage 10.00m² - Buanderie 44.00m²
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> - 11 Boutiques 1053.00m² - Boutique ISELMAN existante 251.50m² - Restaurants (RDC) + terrasse+ WC 460.50m² - Restaurants (2^{ème} étage) +WC 374.00m²

	- Restaurant (3 ^{ème} étage) +terrasse	800.00m ²
	- Salon de thé	210.00m ²
	- Buvette	215.00m ²
Hébergement	- 14 Chambres	30m ² x14
	Terrasses	de 10m ² à 33m ²
	- 11suites	de 37.50m ² à 65.00m ²
	Terrasses	10.00m ²
	Accueil	36.00m ²
	2salons d'accueil	40m ²
	Conciergerie	27.00m ²
	Blanchisserie	17.00m ²
Espaces extérieurs	- Espaces de jeux pour enfants	1300m ²
	- Terrasse de la rampe (niv2.50m)	1250m ²
	- Parking de 37 places	953m ²
	- Terrasse (2 ^{ème} étage)	2240m ²
	- Toit-terrasse	2900m ²

Conclusion.

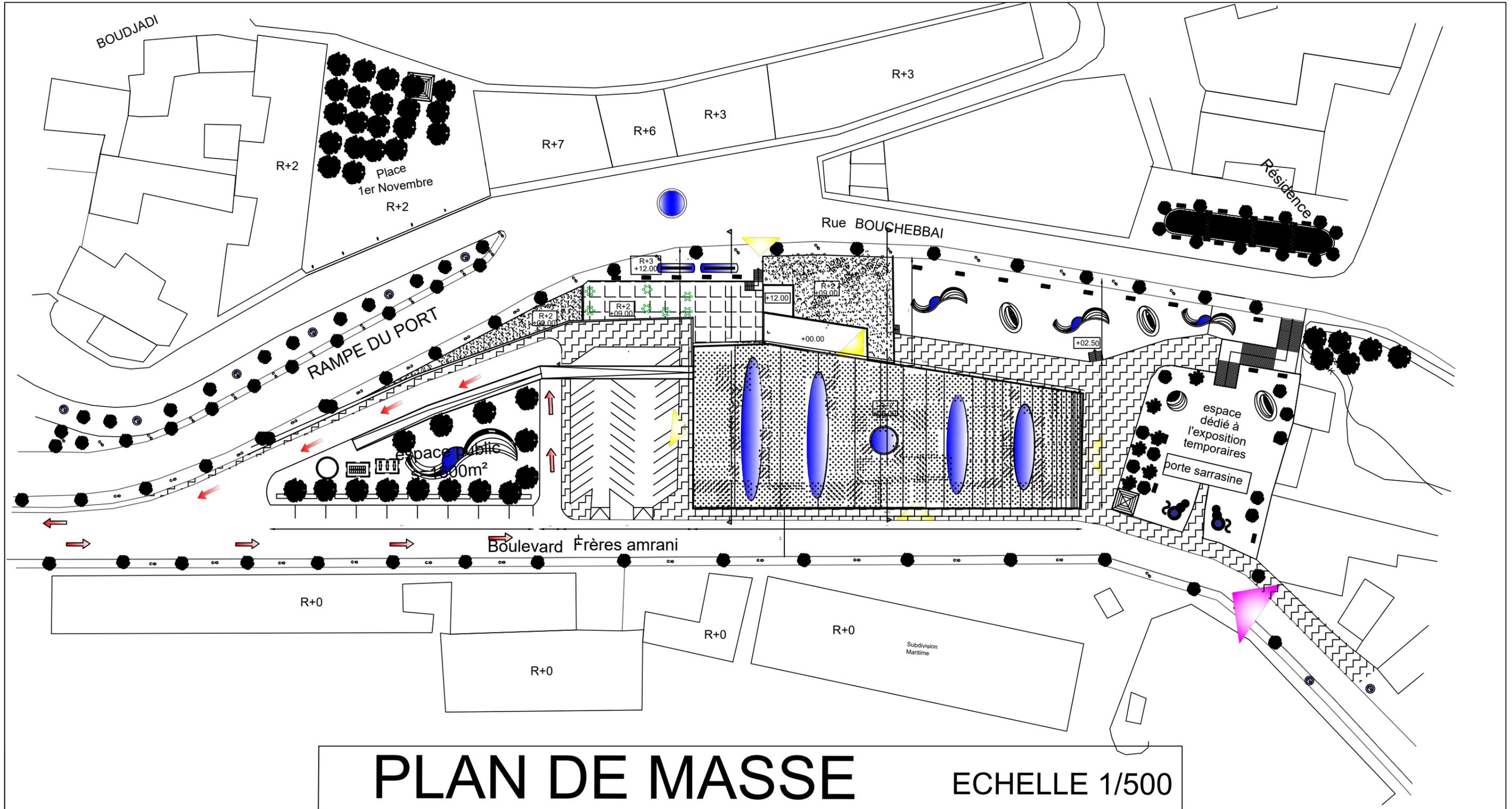
A travers ce chapitre, nous avons développé le projet architectural (le complexe de loisirs et de détente) qui constitue un élément important du projet urbain développé dans le chapitre précédent⁹.

Ce projet vient apporter une réponse à la problématique de rupture entre la ville, le patrimoine et la nature tout en reliant ces trois éléments majeurs et en s'intégrant dans son environnement.

Le complexe comporte deux grandes fonctions majeures qui sont le loisir et la détente tout en intégrant les activités de commerce et d'hébergement.

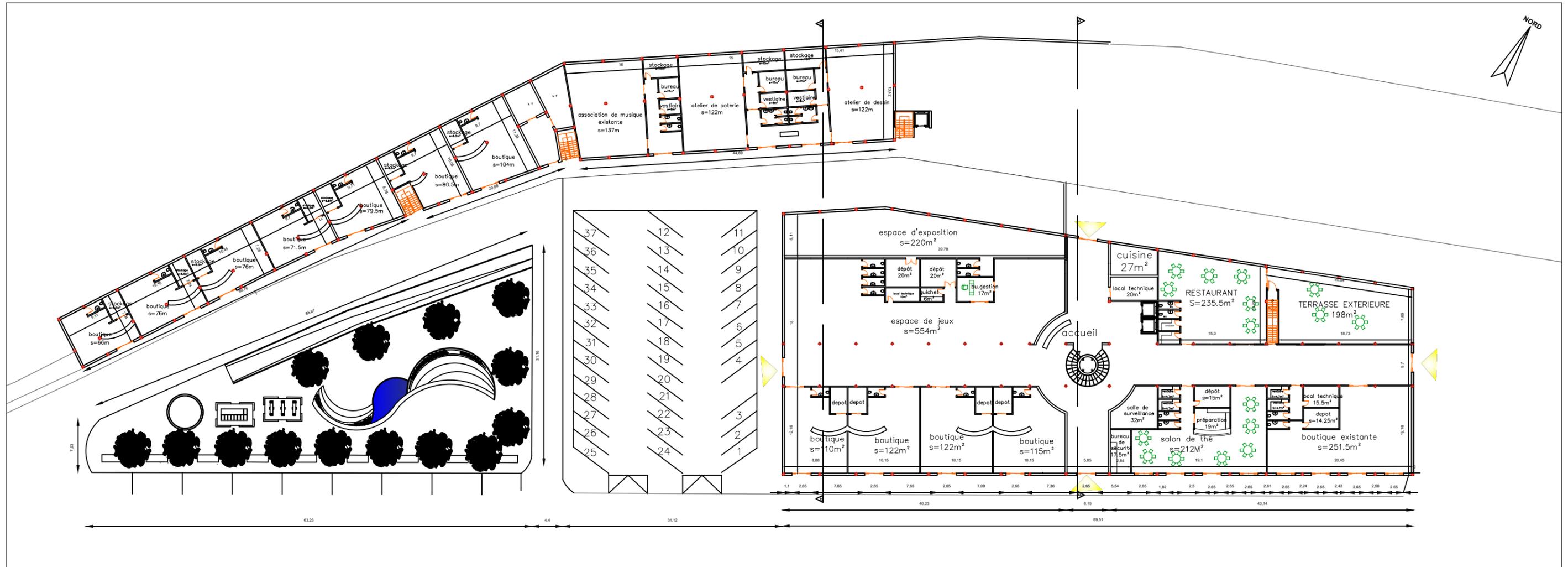
Il correspond à un projet qui favorise, en même temps, l'attractivité touristique, l'animation d'une ville et la mixité sociale et fonctionnelle.

⁹ Chapitre II : entre identité du lieu et tourisme balnéaire, un pôle touristique émerge, p.26.



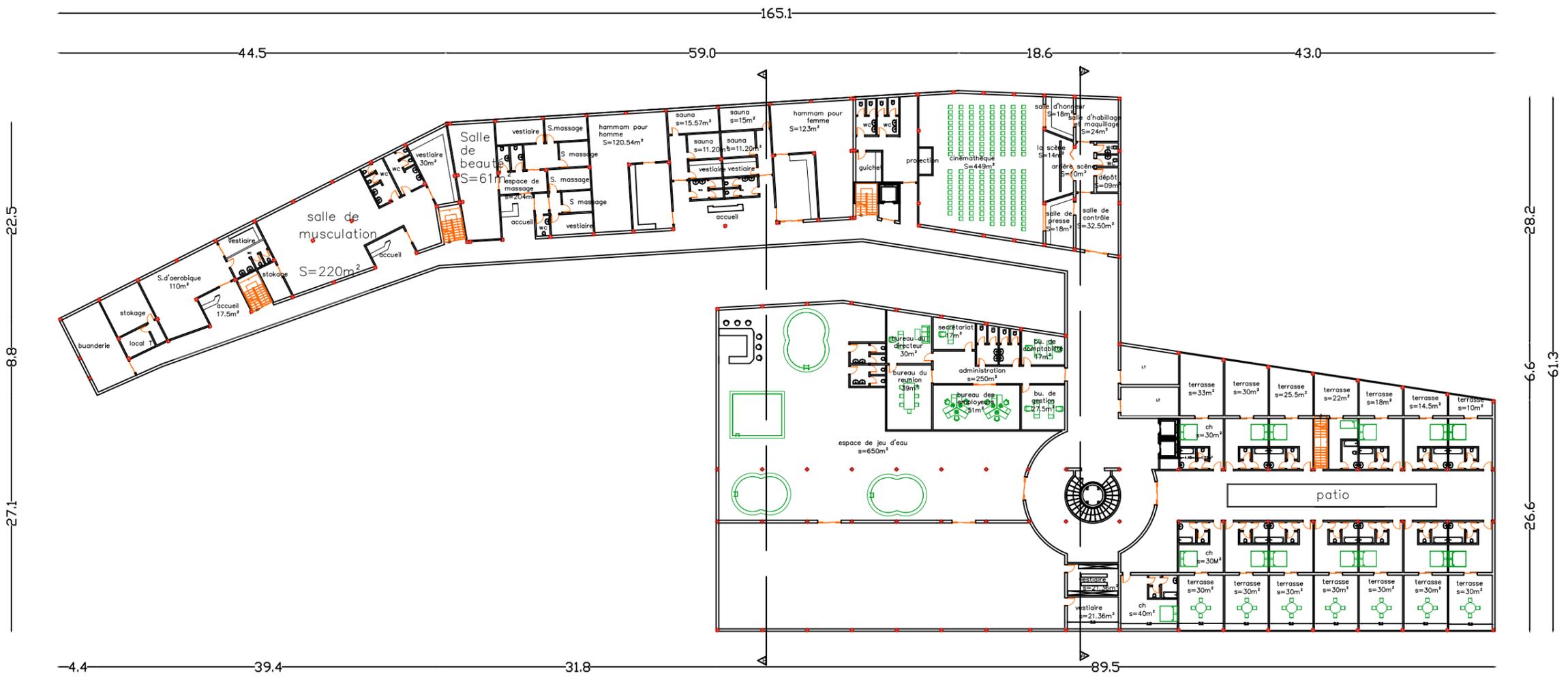
PLAN DE MASSE

ECHELLE 1/500



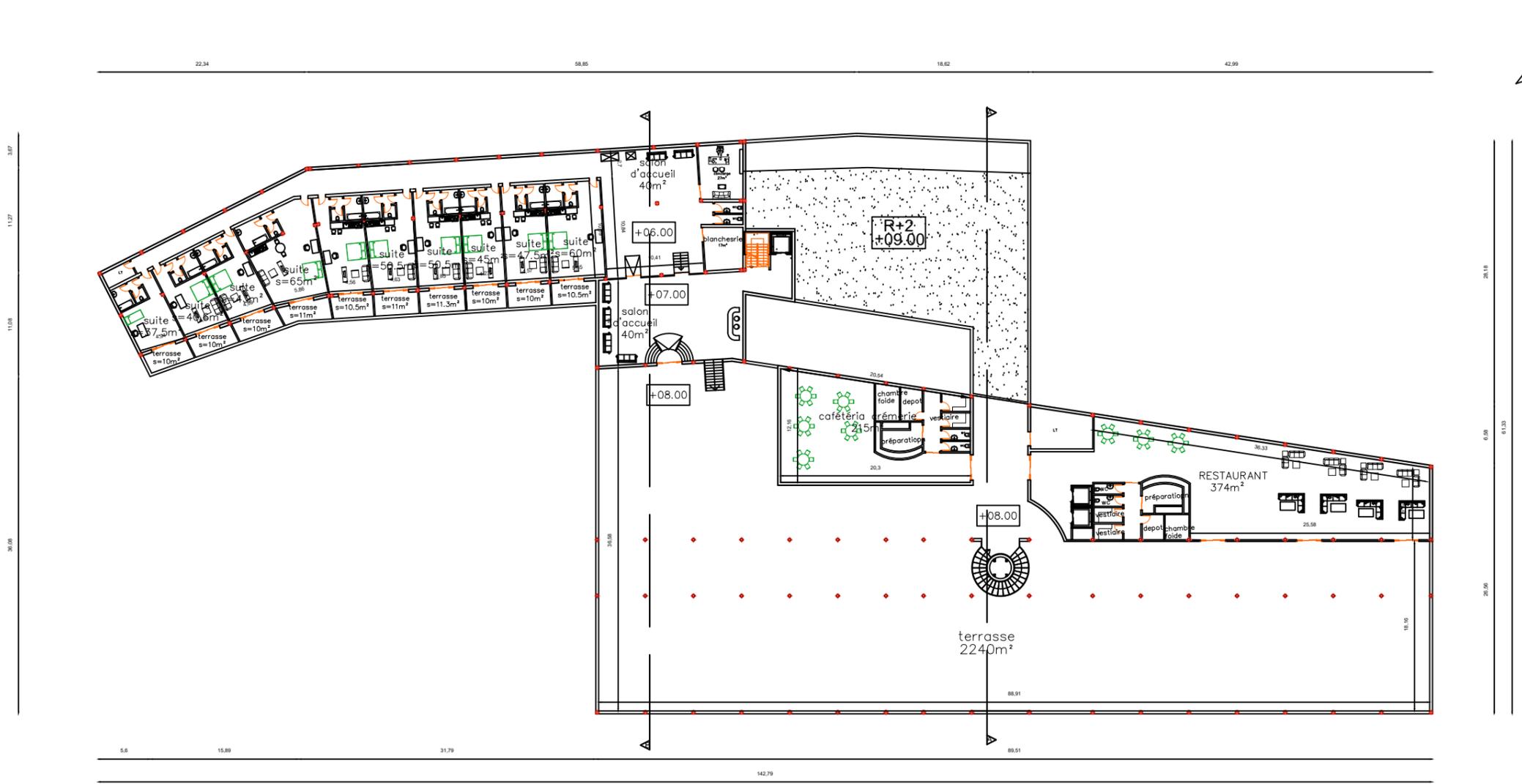
plan de rez de chaussée

échelle:



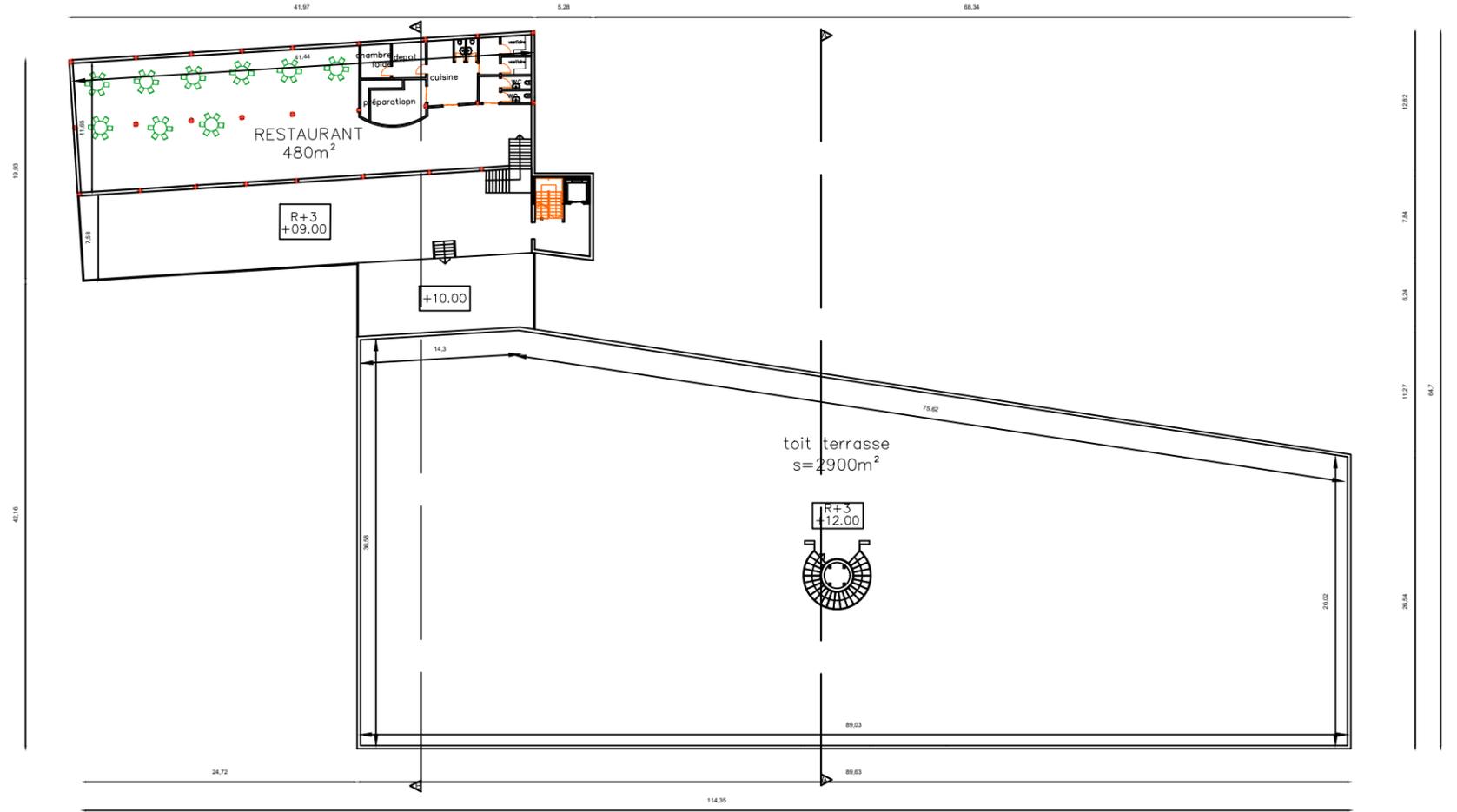
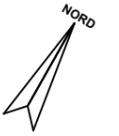
plan de 1 er étage

échelle:



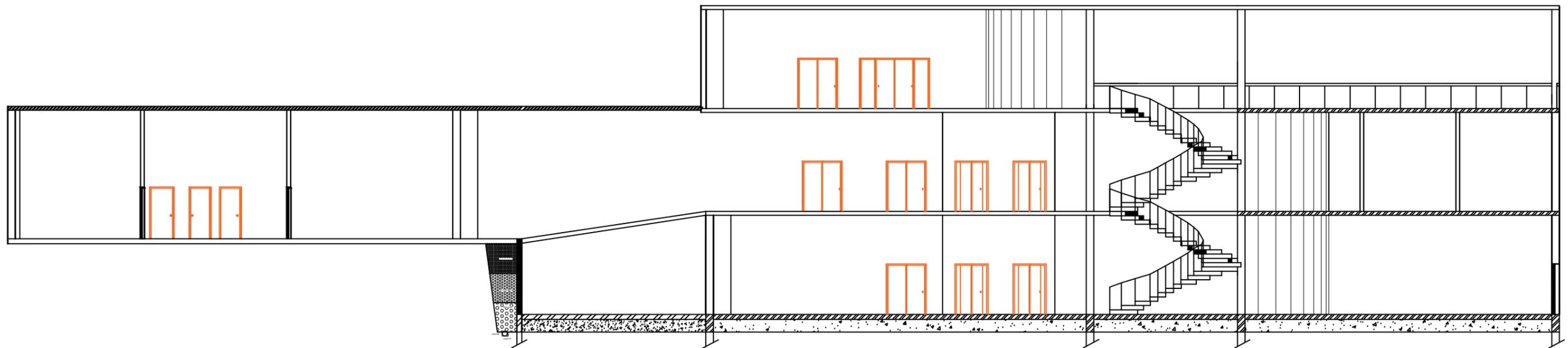
plan du 2eme étage

échelle:

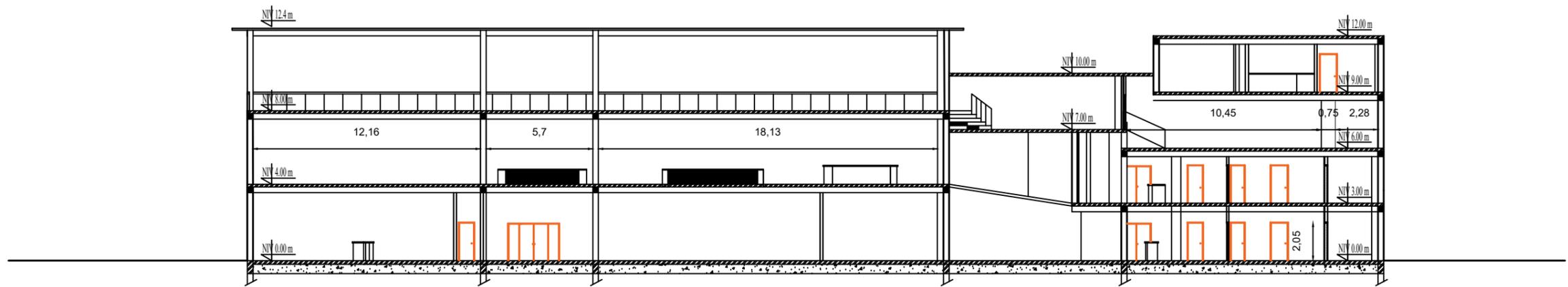


plan de 3eme étage

échelle:



coupe:AA



coupe:BB

CONCLUSION GENERALE.

Au long de notre démarche du projet urbain effectuée sur la ville de Bejaia et plus précisément le périmètre de la rampe du port et dans une logique de « faire la ville sur la ville », notre préoccupation est de mener des interventions urbaines et un projet architectural afin de répondre à la problématique soulevée.

Et cela à travers le PU qui a pour but de remédier à la rupture ville, patrimoine et nature par des propositions à l'échelle urbaine qui se présentent comme suit :

- Un parcours de mémoire qui retrace l'identité et l'histoire du lieu en reliant tous les vestiges historiques du lieu, par l'intégration des expositions permanentes et temporaires, du commerce artisanale, qui a pour objectif de lier la ville au patrimoine;
- Un parcours paysager qui reflète le patrimoine naturel de la ville, par l'injection de la nature et la valorisation des espaces publics pour une meilleure mixité sociale. Cette action vient apporter une réponse à la rupture ville et nature.
- La réalisation d'un équipement à l'échelle régionale (un complexe de détente et de loisir) qui regroupe les vocations de tourisme, de patrimoine et d'économie. Ce dernier vient renforcer l'attractivité et l'animation de la rampe du port.

Ce projet architectural comprend une diversité fonctionnelle (loisirs, détente, commerce et hébergement).

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

















Table des illustrations

Figure 1 : Diagramme des vocations et état des lieux.....	3
Figure2: Carte des entités composant le périmètre d'étude.....	6
Figure3: situation de la wilaya de Bejaia.....	9
Figure 4: Carte de la wilaya de Bejaia.....	10
Figure 5 : Situation de la rampe du port.....	10
Figure 6 : Carte du réseau routier.....	11
Figure7: Carte des infrastructures.....	12
Figure8 : Carte du système viaire.....	12
Figure9: Vue en plan du boulevard.....	12
Figure 10 : le boulevard BOULAIID.....	13
Figure 11 : le boulevard BOULAIID.....	13
Figure12 : vue en plan du boulevard de front de mer.....	13
Figure13: bvd de front de mer.....	13
Figure14: bvd de front de mer.....	13
Figure15 : vue en plan du boulevard des frères_Amrani.....	14
Figure 16 : boulevard des frères Amrani.....	14
Figure 17 : boulevard des frères Amrani.....	14
Figure 18 : vue en plan du carrefour.....	14
Figure19 : carrefour du port.....	15
Figure20 : carrefour du port depuis la rampe du port.....	15
Figure21 : vue en plan du nœud de la rampe du port.....	15
Figure22 : nœud de la rampe depuis la place Geydon	15
Figure23: nœud de la rampe du port.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure24 : vue en plan du nœud.....	15
Figure25 : nœud du fort Abdelkader.....	16
Figure26 : vue sur la ville de Bejaia.....	17
Figure27: vue sur Bejaia depuis la mer.....	17
Figure 28 : topographie du site en coupe schématique.....	18
Figure 29 : vue en plan sur la place Geydon.....	18

Figure 30 : vue depuis la place Geydon.....	19
Figure31: la place Geydon.....	19
Figure32 : vue en plan sur la place Lumumba.....	19
Figure33 : la place Lumumba.....	19
Figure 34 : vue sur place de la marine.....	20
Figure 35 : la place de la marine.....	20
Figure36: vue sur la place de l'arsenal.....	20
Figure 37 : la place de l'arsenal.....	20
Figure38: vue en plan sur le jardin de la Casbah.....	20
Figure 39 : jardin de la casbah.....	20
Figure 40 : carte d'équipements publics.....	22
Figure 41 : Les hangars.....	22
Figure 42 : vue sur les hangars.....	22
Figure 43 : vue sur les hangars depuis la rampe.....	22
Figure44 : la rampe du port.....	23
Figure45: terrasse de la rampe du port.....	23
Figure46: terrasse de la rampe du port.....	23
Figure 47 : jardin de la casbah	23
Figure 48 : la ville de Bejaia à l'époque phénicienne.....	24
Figure49: la ville de Bejaia à l'époque romaine.....	25
Figure 50 : la ville de Bejaia à l'époque médiévale.....	25
Figure 51 : la ville de Bejaia à l'époque espagnole.....	25
Figure 52: la ville de Bejaia à l'époque coloniale.....	26
Figure 53 : la ville de Bejaia à l'époque coloniale.....	26
Figure 54 : la casbah.....	27
Figure55: jardin de la casbah.....	27
Figure 56 : jardin de la casbah.....	27
Figure 57 : porte sarrasine.....	27
Figure58 : le Port.....	28

Figure 59 : nouvelle gare maritime.....	28
Figure60: gare ferroviaire.....	28
Figure 61 : l'aéroport.....	28
Figure62 : plan masse du projet de Marseille.....	36
Figure63 : plan de masse du projet de requalification du port de Marseille.....	37
Figure64: le Mucem.....	38
Figure65: articulation entre le Mucem et le Fort S.J.....	38
Figure66 : le Fort Saint Jean.....	38
Figure 17 : vue du Fort S-J et le Mucem.....	38
Figure68 : vue sur l'esplanade J4.....	39
Figure69 : esplanade du J4.....	39
Figure70 : une partie du boulevard du littoral.....	39
Figure 71: une partie du boulevard du littoral.....	39
Figure72 : la cathédrale de la Major.....	40
Figure73 : l'esplanade de la Major.....	40
Figure74 : vue d'ensemble des terrasses du port.....	40
Figure 75 : les terrasses du port.....	40
Figure76 : plan de masse de la ZAC Joliette.....	40
Figure77 : les Docks village de Marseille.....	40
Figure 78 : les Docks.....	40
Figure 79 : Diagramme de vocations.....	48
Figure 80 : master plan.....	51
Figure 81 : les tableaux urbains.....	52
Figure 82 : musée fort moussa.....	52
Figure 83 : place de la marine.....	52
Figure 84 : porte sarrasine.....	53
Figure 85 : terminus de bus	53
Figure 86 : jardin de la Casbah.....	53
Figure 87 : placette de l'équipement.....	54
Figure 88 : parcours piéton.....	54

Figure 89 : carrefour du port.....	54
Figure90: schéma structurant les activités d'un pôle touristique.....	57
Figure91 : le complexe de loisirs de la halle de villarss.....	58
Figure92 : situation du complexe.....	59
Figure 93: accessibilité.....	59
Figure94 : coupe schématique sur le complexe.....	59
Figure 95 : les deux entités du complexe.....	60
Figure96 : espace de jeux.....	60
Figure97 : restaurant.....	60
Figure98 : espace de jeux.....	60
Figure99 : présentation de la parcelle.....	61
Figure100 : accessibilité au site.....	61
Figure101 : continuité urbaine.....	62
Figure102 : La relation entre les entités.....	62
Figure103: l'articulation des entités.....	62

Bibliographie

Ouvrages.

1. BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, *MARSEILLE EUROMEDITERRANEE : ACCELERATEUR DE METROPOLE*, Editions parenthèses, 2010.
2. Charles FERAU « *Histoire de la ville de Bejaia* », édition TALANTIKIT.
3. EWA BEREZOWSKA-AZZAG « *PROJET URBAIN, GUIDE METHODOLOGIQUE : comprendre la démarche du projet urbain* » ; édition synergie, avril 2012.
4. PATRIZIA ANGILLINA « *projet urbain* ».
6. Marseille Euro-méditerranée : accélérateur de métropole.

Mémoires.

1. Karima BENAZOUZ, « *sauvegarde du patrimoine culturel dans le contexte du développement durable : cas de la ville de Bejaia* », mémoire magister UMMTO ,2009
2. Kahina BOUAIFEL, « *étude pour la sauvegarde et la mise en valeur des éléments patrimoniaux du paysage urbain de la vieille ville de Bejaia* », mémoire magister UMMTO ,2010.
3. Mémoire de master présenté par Fekir Kenza et Bouabida Anissa: « *Conservatoire de musique et d'art dramatique : contribution à la réconciliation ville/ port* » encadré par Mr AICHE et Mme KORICHI, 2015/2016.
4. Mémoire de master présenté par KHALFOUNI et Yassa « *Bejaia; d'une ville historique à un pôle touristique, une cité du patrimoine* » ; encadré par Mme MEZEGHRANE, 2015 /2016.
5. Mémoire de magister présenté par Mlle KORICHI Amina « *la sauvegarde et la réutilisation des monuments du système défensif de la ville de Bejaia* ».

Documents.

1. Document de l'association de sauvegarde de Bejaia.

2. Direction de l'urbanisme et de la construction de Bejaia/PDAU intercommunal de Bejaia/2008
3. Direction de l'urbanisme et de la construction de Bejaia/rapport d'orientation/2008.
4. Catégorie de touristes en Algérie 2012- 2014, ministère du tourisme.
5. Françoise Choay : « *l'allégorie du patrimoine* », édition du seuil, 1992,

Sites internet

Sites web

- www.euromediterranee.fr
- Office national des statistiques (ONS) des chiffres sur le tourisme, 2013, site officiel de l'ONS.

Résumé

Les villes portuaires souffrent de certains dysfonctionnements précisément, la présence de friches portuaires d'un côté et la rupture de ses ports avec les centres urbains d'un autre côté.

La ville de Bejaia ne fait pas exception à ce cas de figure, elle est riche en patrimoine naturel et culturel dont le port est l'élément générateur de la création et le développement de son centre historique mais il est en rupture avec le reste de la ville.

Toutefois notre site de la rampe du port présente des qualités paysagères et richesse patrimoniale. Afin de mieux comprendre ce phénomène et apporter des solutions nous avons fait un diagnostic AFOM d'où nous avons tiré des actions susceptibles d'apporter des solutions. Nous avons essayé à travers notre intervention urbaine de remédier à la rupture ville mer et patrimoine. L'une de ses actions découle notre projet architectural qui contribuera à cette réconciliation. Notre souci à travers ce projet est de créer un certain dynamisme et de renforcer l'attractivité de ce site.

Mots clés : Bejaia, patrimoine, paysage, tourisme, projet urbain.

Summary

The port cities suffer from some problems, precisely the presence of wastelands and their ports are in rupture with the urban centers.

The city of Bejaia is not expected from this problem, it is rich of natural and cultural heritage and the city's port is the generating element of the creation and the development of its historical center but it is in breach with the rest of the city.

Our ramp site of the port presents also great landscapes and heritage richness. In order to better understand this phenomenon and to provide solutions we did a diagnostic SWOT from which we brought actions that can bring solutions. We have tried through our urban intervention to remedy the rupture between the city the sea and the heritage. Our architectural project is based on one of those actions that will contribute to this reconciliation. The aim of our project is to create a dynamism and bring an attractiveness to this site.

Keywords: Bejaia, heritage, landscape, tourism, urban project.