

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

**Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté du Génie de la Construction
Département d'Architecture**

MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

Option : Architecture urbaine

*L'embarcadère de la mémoire
au quartier de la marine d'Alger*



Elaboré par :

- *BESSAD Djamel*

Encadré par :

Mme Atek Amina

Soutenu le 26.11.2021

Remercîments

Ma reconnaissance va à dieu tout puissant qui m'a montré la voie et ma donné la volonté et le courage d'arriver là où j'en suis aujourd'hui.

Mes remerciements sont exprimés à toute l'équipe pédagogique et le personnel du département d'architecture de l'UMMTO particulièrement Mme HAMDANI, Mme CHERADI, Mme AOUDIA, Mr SELMI et Mr CHABI qui ont gravé leur empreinte sur l'Architecte que je deviendrai.

Merci à Mme ATEK de m'avoir poussé et encore poussé à atteindre ce résultat, sans vous je serai resté dans les années 70.

Merci à Farés tirage d'avoir mis tous les moyens à ma disposition.

Je remercie l'équipe d'Alger Call Lamali Corp. de m'avoir soutenu et m'avoir permis d'assurer un travail à temps plein au même temps de continuer mes études.

Je tiens à remercier toute personne ayant contribué de près ou de loin à l'achèvement de ce modeste travail.

Enfin je remercie les membres de jury de nous avoir fait honneur de leur présence pour évaluer notre travail.

Dédicaces

On dit que derrière chaque homme réussit se cache une femme, moi je dirai qu'il se cache une femme et un homme, mes chers parents qui sont prêts à tout pour mon bonheur et qui ont fait de moi la personne que je suis devenu, ce travail vous est dédié en premier lieu.

Ma famille, ces gens-là qui me portent à chaque fois que je trébuche, qui savent me rendre le sourire aux lèvres, que je retrouve à chaque fois que je me tourne et qui m'ont soutenu lorsque j'avais besoin d'eux, ce travail vous est dédié.

Vava, que j'aurai aimé voir vivre ce jour tu nous as quitté mais ton éducation, ta bonté et tes valeurs vivent toujours à travers nous, ce travail t'est dédié.

Je dédie ce travail à mes amis qui m'ont accompagné des années durant, avec qui j'ai partagé des moments inoubliables Spectre, Yanis, Aïmen, Salamo, Bedro, Islam, Kamelia, Celia, Katia, ... (La liste est looongue) merci à vous.

Et pour finir, car on garde toujours le meilleur pour la fin, je dédie ce travail à ma douce et tendre fiancé, la prunelle de mes yeux, cet être vivant unique Kamelia merci d'avoir été là.

Djamel Bessad

Résumé

L'homme est en quête continue de son identité et de ses origines car sans savoir d'où il vient, il ne saura où aller. Sur un site qui regorge d'histoire, et qui a accueilli les premiers occupants de la ville, le quartier de la marine a vu défiler plusieurs civilisations au fil du temps et ce, depuis l'époque antique jusqu'à nos jours.

C'est au nom de l'histoire et de la mémoire que le choix du site s'est porté sur ce parchemin qui à nos yeux, peut être poli afin de briller encore plus.

L'approche urbaine nous a permis de constater que l'assiette d'intervention souffrait d'une rupture entre le quartier de la marine et la haute casbah, des bâtiments fâchés sans entente et sans harmonie.

Pour remédier à cette problématique nous avons essayé de suivre la chronologie de la création de la ville d'Alger à travers une philosophie qui venait se matérialiser pour recoller les morceaux, notre choix s'est porté sur des thématiques qui se manifestait au service du tourisme culturelle pour faire entendre son échos et rendre au quartier la valeur qu'il mérite.

L'embarcadère entre terre et mer représente un point d'arrivée ou un point de départ d'un parcours historique local et régional ce qui va redynamiser le quartier de la marine et créer une liaison avec les différentes séquences historiques qui se trouvent sur le littoral Algérien.

Mots clés :

Identité, mémoire, tourisme, transport, revalorisation.

Abstract

Man is in a continuous search for his identity and his origins because without knowing where he comes from, he will not know where to go

.On a site that is full of history, and which welcomed the first occupants of the city, the marine district has seen several civilizations pass over time, from antiquity to the now days.

It is in the name of history and memory that the choice of the site fell on this parchment, which in our eyes could be polished in order to shine even more.

The urban approach allowed us to see that the site suffers from a rupture between the marine district and the upper casbah, angry buildings without agreement and without harmony.

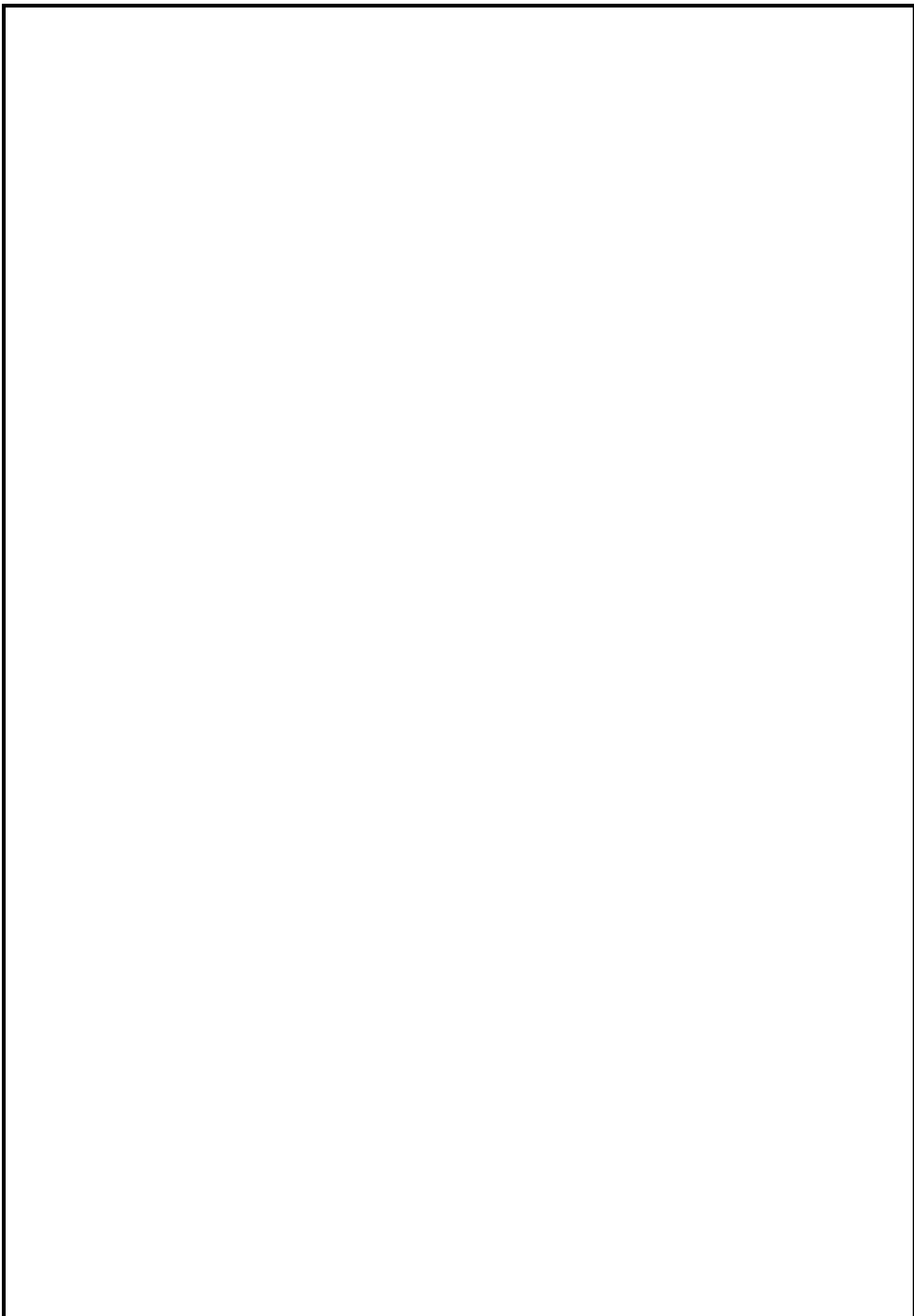
To remedy this problem, we tried to follow the chronology of the creation of the city of Algiers through a philosophy that comes to stick the pieces again,

Our choice fell on themes in the service of cultural tourism to make its echoes heard and give the site the value it deserves.

The pier between land and sea represents an arrival point or a starting point of a local and regional historical path, which will revitalize the marine district and create a link with the different historical sequences, which are on the Algerian coasts

. Key words:

Identity, memory, tourism, transport, upgrading.



1 Introduction :

La ville est dans sa globalité une entité géographiquement unifiée. Chaque ville comporte des subdivisions urbaines dont la nature est conforme à ses fonctions, ses dimensions et surtout à sa vocation. C'est ainsi qu'une ville politique renferme davantage d'entités administratives, de même qu'une ville économique est plus riche en équipements commerciaux et sièges d'entreprises. L'inégale répartition dans l'espace urbain de ces diverses implantations fait apparaître un système hiérarchique, qui témoigne de la façon dont des acteurs sociaux identifiables tentent d'inscrire leur logique de production dans l'espace.

Alger est une ville moyenne du Nord algérien se situant sur la rive de l'espace méditerranéen, associant une fonction portuaire et un rôle de centre commercial et administratif. Elle évolue sous la forme d'une agglomération très étalée le long de son littoral. Sa configuration spatiale est peu structurée, et son espace central nouvellement produit s'identifie d'une part à l'action commerciale de sa population et d'autre part à l'action administrative et industrielle de ses dirigeants et investisseurs, négligeant le potentiel touristique de la région. Il faut ajouter que les espaces publics de la ville dans leur ensemble souffrent de congestion dans certains endroits et de désertion dans d'autres, posant ainsi la problématique du déséquilibre interne de la ville, ainsi que de la non-maîtrise de sa structuration spatiale et fonctionnelle.

La création de la ville d'Alger, qui remonte à l'époque punique, son développement urbain ultérieur comme petite bourgade romaine, son essor comme capitale de la Régence d'Alger sous le pouvoir ottoman à partir de 1516, son érection comme capitale de la nouvelle colonie française après la conquête de 1830, s'expliquent par la qualité de son site portuaire qui, adossé au massif à 500 m d'altitude, abrite la baie des vents dominants d'ouest. Ce site géographique exceptionnel a constitué cependant, depuis les l'époque moderne jusqu'à nos jours, une des contraintes principales à l'expansion et au fonctionnement urbains¹.

Alger avec ses richesses diversifiées, est une métropole complexe mais aussi une ville très simple à saisir : la baie en faucille, la cité accrochée au-dessus d'un petit port et des promontoires Accentuent une bonne protection. Ses étendues à l'Est, à l'Ouest en ramifications latérales amplifient l'impression de grandeur. Alger-ville est un labyrinthe de ruelles et d'impasses ; des escaliers, très nombreux et très variés (larges, étroits, hauts...) sont très pratiques pour sillonner cette architecture en cascades. Les constructions coloniales, se mêlent aux constructions musulmanes avec une parfaite homogénéité. Peintes en blanc elles donnent à Alger l'impression d'étendue, un air marin et une pureté unique.

¹ (Alger | Marges & Villes <https://marges.hypotheses.org> › profils-de-villes › Alger

ource (Présentation de la ville d'Alger <http://www.odej-alger.dz>

2 Problématique Générale

Alger Dynamique, palpitante et moderne mais conservant précieusement et jalousement son patrimoine historique, cette ville de contraste, bourrée de paradoxes et plurielle est divisée en deux zones : l'une moderne, plongeant sur la côte, l'autre ancienne, la Casbah, la vieille médina, s'accrochant au flanc d'une colline, à 120 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La ville d'Alger, de par son histoire et son patrimoine architectural particuliers, ainsi par sa position stratégique en méditerranée, recèle le potentiel d'une grande métropole à même de constituer un pôle de développement national et régional. Une capitale ouverte sur le monde cette approche qui consiste à faire d'Alger un «hub» reliant le monde et l'Afrique à la Méditerranée.³

A cet effet notre problématique se décline comme suit :

-Quels sont les mécanismes et les critères qui permettent à la ville d'Alger de s'ouvrir à la mondialisation ?

-comment conjuguer l'ouverture et la modernité avec la mémoire du lieu toute en gardant son aspect historique ?

3 Problématiques spécifiques :

Le quartier de la marine constitue l'amorce initiale de la casbah d'Alger , avec un tissu ayant une superposition de plusieurs strates historiques, cette évolution historique a engendré plusieurs transferts et opérations urbaines , surtout durant la période coloniale ou ils ont essayé de cacher l'identité du lieu ,), cette intervention a donné une haute casbah marginalisé et une basse casbah nouvelle avec un environnement purement colonial , Mais après l'indépendance nous avons hérité une médina amputée de sa partie basse représentée par le quartier de la marine avec sa façade maritime. Et aussi elle a une position stratégique, ou elle joue un rôle d'un carrefour entre les trois pôles (BAB ELOUD –Alger centre –le port)

Mais malgré toutes ces potentialités, le quartier de la marine, souffre d'une rupture physique et fonctionnelle, avec les autres strates de la basse casbah, ce qui a causé une marginalisation et un enclavement de la zone.

C'est pour cela on s'oriente vers la problématique suivante :

-Comment désenclaver et revitaliser le quartier de la marine et le réintégrer dans une nouvelle dynamique ?

-Comment inscrire un tissu traditionnel porteur de civilisations anciennes dans la nouvelle dynamique urbaine et assurer la continuité des entités de la ville ?

³ Alger, une métropole à très haut potentiel. - Vies de Villes <https://viesdevilles.net>

4 Les hypothèses :

-Renforcer la culture du tourisme nouveau moteur du développement durable en intégrant des équipements ; en parfaite symbiose avec le contexte de la ville dont la fonction est l'exposition, éducation, découverte à l'échelle internationale.

-La mise en valeur et la préservation des sites historiques, en gardant l'image et l'identité de la ville ce qui va encourager l'opération du tourisme.

5 Les Objectifs :

-Redonner une image attractive et dynamique au quartier de la marine ;

-Revalorisation des différentes richesses patrimoniales et paysagères que possède le quartier de la marine ;

-Promouvoir une architecture durable ; et respectueuse de son environnement ;

-Renforcer la notion du tourisme ;

-Création de nouvelles ambiances urbaines et de nouveaux paysages ;

-insérer de notre projet la vitrine de la ville d'Alger depuis la mer

-Remédier la rupture ville, mer dans le quartier de la marine.

1- INTRODUCTION

Notre aire d'étude concerne le quartier de la marine qui est le premier noyau de la ville d'Alger, qui présente des richesses urbanistiques, architecturales, et architectoniques indéniables.

Le but de notre travail sera de prendre en considération les caractéristiques du lieu et dégager les relations entre les différents éléments composants la structure urbaine.

Nous allons procéder à décomposer l'espace urbain selon les différents systèmes qui le régissent à savoir : système parcellaire, système viaire, système bâti, système des espaces libres.

2-Présentation de la ville d'Alger :

Alger métropole nationale, occupe une place importante dans la trame des pays méditerranéens, elle constitue ainsi un lieu de convergence des grands courants d'échange.

Capitale de la nation Algérienne, elle regroupe l'ensemble des infrastructures économiques et financières, c'est là où se concentrent les sièges du pouvoir, les centres de décision et toutes sortes de manifestations culturel.

Elle constitue aussi le lieu de convergence de tous les réseaux routiers, maritimes et aériens.



Figure 1:vue sur la ville d'Alger depuis le hamma.

2.1 Situation géographique de la ville d'ALGER :

Capitale Algérienne, elle se situe au Nord- centre du pays, elle est délimitée par la Wilaya de BLIDA au Sud, BOUMERDES à l'Est, TIPAZA à l'Ouest, et par la mer méditerranée sur sa limite Nord. Elle comporte en tout 13 Daïras et 57 communes sur une superficie totale de 119000 ha.

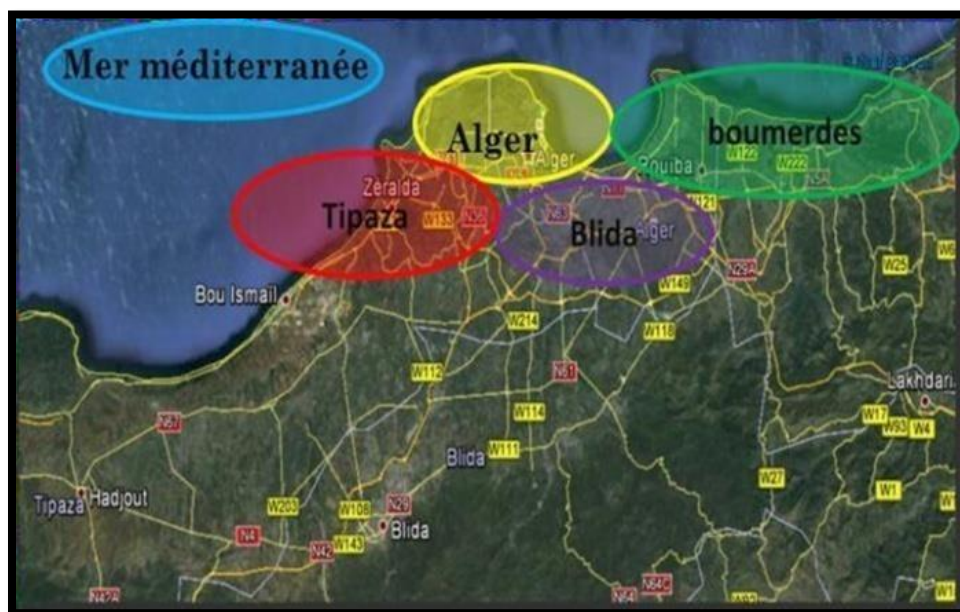


Figure 2 Situation géographique de la ville d'Alger

2.2 Les accès à la ville d'Alger

Les accès à la ville d'Alger sont divers :

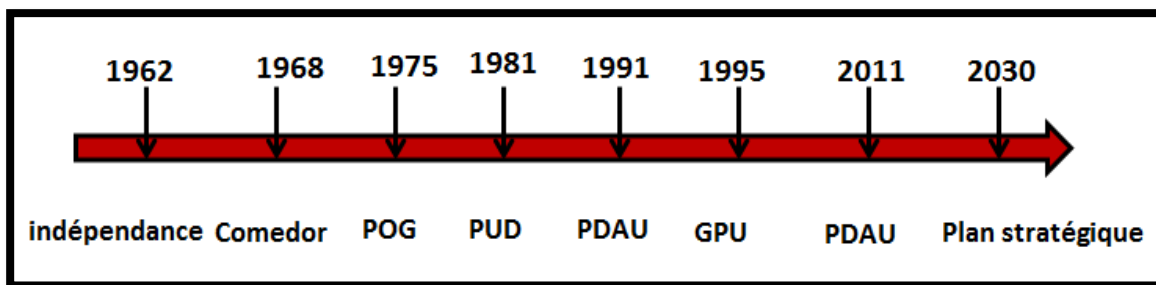
- Par air : à travers son aéroport international Houari Boumediene ;
- Par mer : via le port d'Alger ;
- Par terre : importants réseaux routiers : La RN n°5 et la RN n°24 : en provenance du sud et du sud-ouest.

La RN n°8, RN n°38 et RN n° 36 en provenance du sud -ouest et de l'ouest.

La RN n° 51 et 41 en provenance du nord et nord -ouest.

1.1 2.3-La ville d'Alger dans le système de métropolisation :

Après l'Indépendance, Alger a hérité plusieurs paramètres qui lui donnent une image d'une ville métropole, et à cet effet, plusieurs plans d'aménagement ont été élaborés :



Comedor 1968

C'était un organisme dont son étude se forge sur deux options

- 1ere option : L'est, le long de la baie
- 2ème option : L'ouest, vers les collines du Sahel.

Le choix s'est arrêté en faveur sur la première option pour :

- La continuité des espaces d'extension (1er Mai, Bâb El- Bahr, ...) ;
- Facilité de l'organisation et du développement des infrastructures de transport.



Figure 3 COMEDOR 1968 Alger

POG 1975

- Il a proposé et recommandé une extension vers l'Est le long de la baie en proposant un centre prestigieux détaché du centre colonial, mais il fut remis en question pour préserver les terres agricoles.

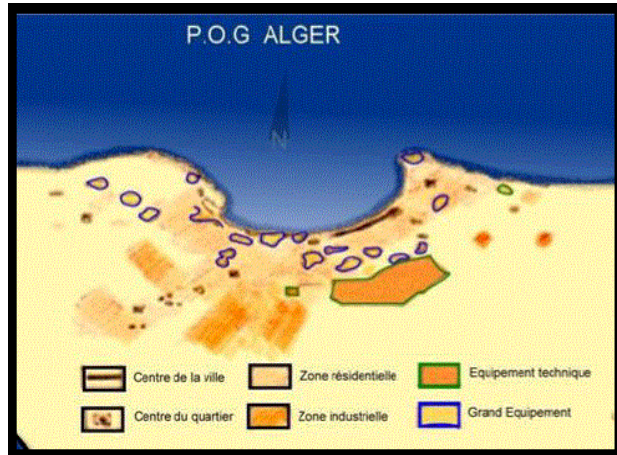


Figure 5 COMEDOR 1968 Alger

Source : Mémoire Master /option architecture et culture constructive

Le PUD 1981

Il prévoit une hiérarchie de la ville par des centres en allant de l'hyper centre vers le plus petit centre :

- La Casbah centre historique et culturel.
- Le périmètre Mustapha et 1^{er} Mai.
- Le complexe Riad El-Feth.
- Le site de l'embouchure de l'Ouest El Harrach.

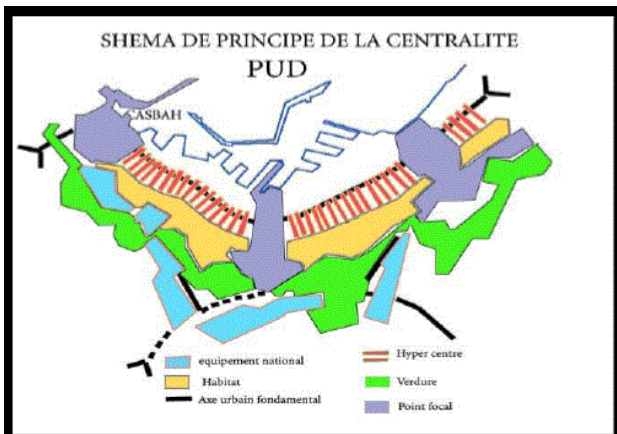


Figure 4 PUD Alger

Source : Mémoire master /option architecture et culture constructive

Le PDAU

Organise Alger suivant les quatre points focaux de centralité :

- La Casbah : centre historique culturel et touristique.
- Le 1er Mai : centre administratif et économique.
- Le mémorial du Hamma : ensemble politique et culturel.
- L'embouchure d'El Harrach : carrefour commercial et foncier.

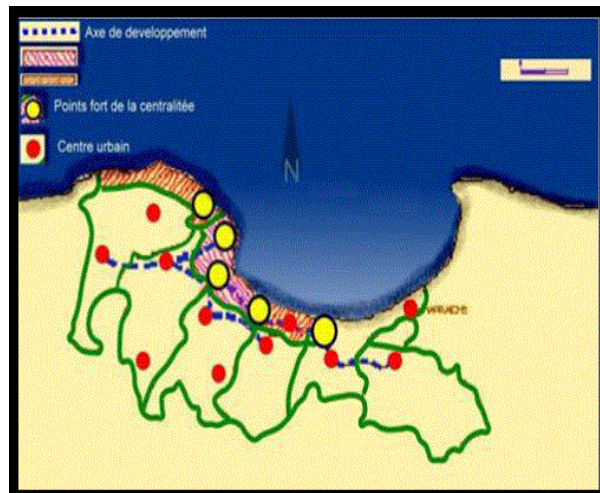


Figure 6 PDAU Alger

Source : Mémoire Master /option architecture et culture constructive

Le GPU (Grand proje les opérations architecturales et urbanistiques à travers une stratégie en vue d'insérer Alger dans la trame des villes métropolitaines.

Le GPU structure les espaces centraux en six pôles :

- Pôle 1 : La Casbah, le quartier de la

Marine, Ben M'hidi, Didouche Mourad et le Port.

- Pôle 2 : 1er Mai, El Hamma, Ravin de la Femme Sauvage.
- Pôle 3 : Caroubier, El Harrach, Pins Maritimes.
- Pôle 4 : Bordj El Kiffan, Bordj El Bahri.
- Pôle 5 : Front de mer Ouest, Cap Cabine (du complexe El Kettani au Phare du Cap Caxine).
- Pôle 6 : El Djamila, les Dunes, Zéralda.

Remarque : Le GPU a été abandonné.

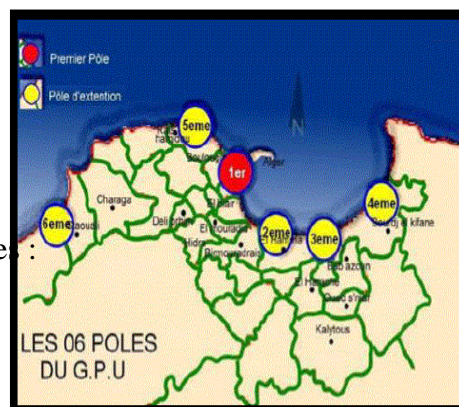


Figure 7 : GPU Alger

Source : Mémoire Master /option architecture et culture constructive

Le PDAU 2011

Son but est de faire d'Alger :

- Une ville emblématique.
- Une capitale internationale.
- Un moteur du développement tertiaire de l'Algérie.
- Une ville belle qui maîtrise son étalement.
- Un éco-métropole de la méditerranéen et ville jardin.
- Une ville des mobilités et des proximités.
- Une ville sûre, et une ville empreinte de bonne gouvernance.

Le PDAU 2011 est fait en quatre étapes séquentielles définies sur 20 ans :

- 2009-2014 : Le cinquantenaire de l'indépendance. L'étape de l'embellissement ;
- 2015-2019 : Le grand événement international. L'étape de l'aménagement de la baie ;
- 2020-2024 : L'éco-métropole de la méditerranée. L'étape de la requalification de la Périphérie ;
- 2025-2030 : Alger, ville monde. L'étape de la consolidation.

Le Master plan

Une vision stratégique a quatre échelles et en quatre étapes :

- Ville monde ;
- Ville capitale ;
- Ville polycentrique ;
- Ville de proximité.

Plusieurs projets à caractères éducative, culturelle et économique sont proposés dans le plan stratégique de 2030 à savoirs :

Le stade de Baraki

- Le grand stade d’Alger construit par les chinois
- Capacité d’accueil est de 40000 supporters



Source : <http://www.dzfoot.com/2018/05/28/infrastructuresle-stade-de-baraki-couvert-a-moitie-128219.php>

Figure 9 Stade-de-baraki

La ville Nouvelle de Sidi Abdellah

- 30km du centre d’Alger
- Vocation de HUB des TA et biotechnologies
- 7000ha, dont 3000 ha urbanisables
- 200.000 habitants
- 4communes concernées



Figure 8 ville de sdi abdellah

Source google

Aménagement de la Baie d’Alger

- 38km de longueur environ
- Cap Caxine (Hammamet)- Cap Matifou (El Marsa)
- Vocation de vitrine moderne de la capitale
- Restructuration du tissu littoral d’Alger13 communes concernées.



Figure 8 Aménagement de la baie d'Alger

Source://www.arte-charpentier.com/fr/projet/la-baiedalger

Grande Mosquée d'Alger

- La troisième plus grande mosquée au monde ;
- Capacité d'accueil de 120 000 fidèles.
- Un minaret de 265 m de hauteur.



Figure 11 La grande mosquée d'Alger

Source: <https://algeriepart.com/2017/11/12/grande-mosqueedalger-qua-t-de-plus-quune-mosquee-monde/>

2.4 Histoire de la ville d'Alger:

Vers le 5^{ème} siècle av J.C, les Phéniciens établirent un comptoir sur la baie d'Alger appelé «Icosium» (l'île aux mouettes) «Icosium» l'empire romain et le resta en possession romaine jusqu'à l'arrivée des vandales, au milieu du V^{ème} siècle.

Elle fut ensuite gouvernée par les Byzantins, jusqu'à ce que les Berbères les chassent. La véritable destinée d'Alger à s'accomplir au X^{ème} quand l'Emir Bologhine Ibn Ziri décide d'en faire sa capitale et l'appelle en référence à un chapelet d'îlots qui affleuraient dans la baie «El-Djazair».

C'est à partir de cette période qu'Alger à jouer un rôle commercial dans le pourtour méditerranéen.

En 1510, les Espagnols occupèrent l'îlot Penon, en face du port. Les frères Barberousse, appelés en renfort occupèrent la ville en 1516. Devenue capitale des corsaires barbaresques, Alger se déclara vassale de l'empire Ottoman et les Espagnols en furent chassés.

Juillet 1830, la ville est prise par les Français, devenue siège du gouvernement général du pays, des constructions militaires et administratives furent édifiées. A partir de 1880, la ville prit son véritable essor. C'est à Alger que les alliés débarquèrent le 8 novembre 1942 puis que fut créé, le 3 juin 1943, le comité français de libération nationale (CFLN). Puis connu sous le nom de comité d'Alger, celui-ci devint un an plus tard le gouvernement provisoire de la république française du Général de Gaulle. De 1954 à 1962, la ville fut le principal centre lutte menée par le Front de Libération National (FLN) pour l'indépendance du pays. «La bataille d'Alger» en 1957, marqua en tournant de la guerre d'Algérie. En avril 1961, le putsch d'Alger constitua

L'ultime tentative des généraux de l'armée française en Algérie pour empêcher l'inéluctable indépendance algérienne. Le 5 juillet 1962, Alger devint la capitale de l'Algérie indépendante.

1.2 2.5-La ville dans son environnement (rayonnement):

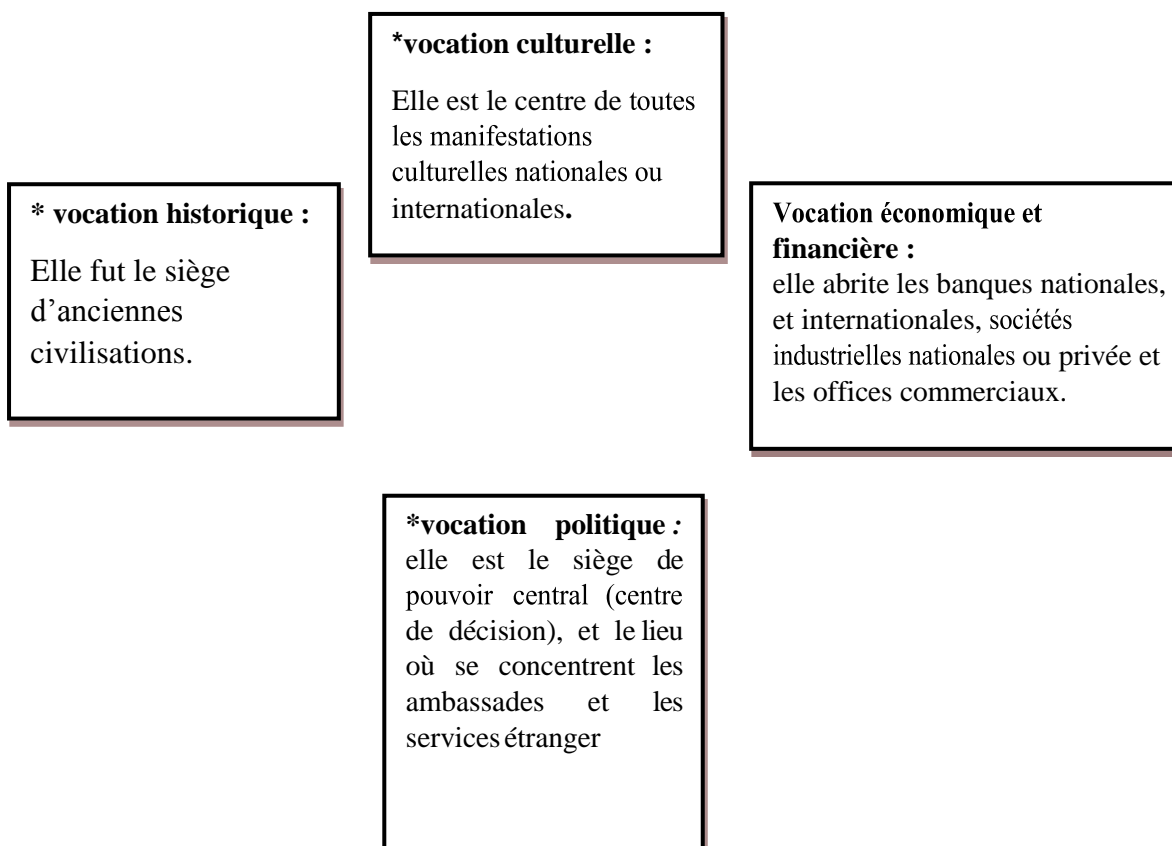
- La ville d'Alger occupe une place privilégiée dans la moitié ouest du bassin méditerranéen, elle constitue une porte directe qui relie l'Europe du sud au cœur de l'Afrique.

-Elle est la capitale du pays (rayonne à l'échelle du pays) et chef-lieu de Wilaya (rayonne à l'échelle de la Wilaya).

-Sa position stratégique, la concentration des activités tertiaires (fonctions gouvernementales, représentation diplomatique, siège de sociétés nationales, universités, et surtout la présence du port et de l'aéroport les plus actifs du pays) contribuent à faire d'elle un important centre d'échanges commerciaux et un foyer de rayonnement culturel et intellectuel, ce qui lui permet d'exercer un pouvoir attractif sur l'ensemble du territoire national.

2.6 Les vocations actuelles d'Alger

Alger se manifeste comme capitale suite à une stratégie de centralité après l'indépendance



2.7 Synthèse

Potentialités

- Sa position géostratégique faisant d'elle un carrefour essentiel entre l'Europe et l'Afrique.
- Son héritage historique, culturel ainsi que les atouts naturels.
- Son statut de capitale exerçant un rayonnement politique et économique.
- Un réseau de communication Diversifié : autoroutes et voies expressives, le métro, l'aéroport international et le port.

Carence

- Rupture de l'équilibre entre les espaces urbains et les espaces verts.
- Insuffisance et mauvaise gestion des réseaux transports en commun
- Articulation modeste entre les quartiers
- Rupture des nouveaux projets et des nouvelles extensions avec le centre historique .

3-Présentation du quartier de la marine

C'est la première implantation humaine de Toute la ville et a subi toutes les transformations relatives Aux différentes époques historiques laissant plusieurs empreintes Faisant de lui un quartier riche en patrimoine et en histoire.



1.2.1.1 Morphologie :

Le quartier est inscrit dans un terrain plat divisé en deux Niveaux entre deux lignes altimétriques 0 et 18 m formant Ainsi un balcon panoramique exceptionnel.

Le quartier présente un caractère inachevé, hétérogène et rompu De toute la structure avoisinante notamment avec la mer.



3.1 Présentation de l'aire d'étude :

Notre aire d'étude comporte le quartier de la marine .Il est composé de trois tissus qui sont :

-  -Le tissu mixte
-  -Le tissu 19ème siècle
-  -Le tissu traditionnel



Figure 12 Présentation du quartier de la marine

Source : Google traitée par auteurs

La formation de ces tissus est liée aux différentes Transformations et opérations urbanistiques qu'il a Subie pendant les différentes périodes historiques.

3.2 Situation du quartier de la marine :

Situé à l'extrémité ouest de la baie, articulant le port (à l'Est) et la Casbah (à l'Ouest), entre le quartier de Bâb-EI-Oued (au Nord) et celui d'Isly (au Sud).

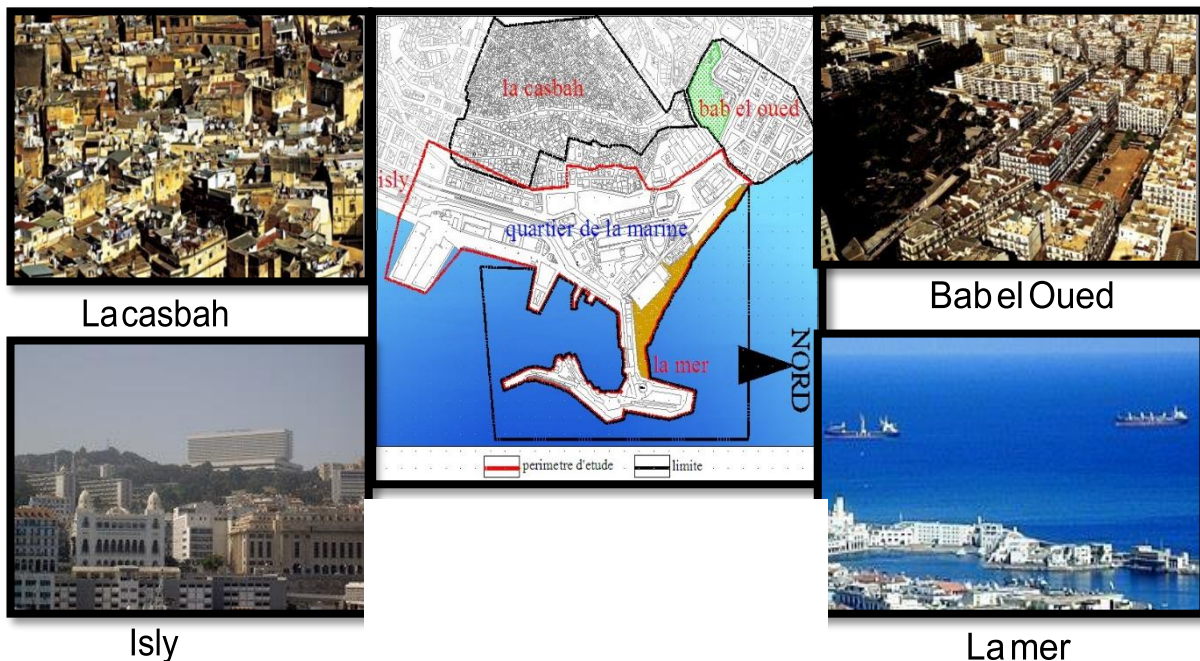


Figure 13 carte de situation et de délimitation du quartier de la marine

3.4 les Limites:

Notre aire d'étude est limitée au **sud** : le square Port said et le boulevard ourida Meddad, à **l'Ouest** : La casbah, au **Nord** la DGSN et lycée Emir ABD Elkader qui sont des limites franchissables, à **l'Est** : la mer et le port .



Le Square port Said



Figure 14 carte des limites



La Casbah



La Mer



KADER ET LA DGSN

3.5 Accessibilité et Circulation

3.5.1 L'accessibilité:

Le système de circulation dans notre aire d'étude, fait partie de celui de la métropole .C'est un point de passage obligatoire entre l'Est et l'Ouest d'Alger. La gare ferroviaire, le port et la bouche de métro viennent pour renforcer l'accessibilité.

Cependant l'accessibilité se fait de deux cotés :

A l'Ouest : on y accède par l'avenue commandant Mira, avenue colonel Lotfi.

Du côté sud : elle se fait par les boulevards : A.L.N, ZIGHOUD Youssef et les rues ABBANE Ramdane et la rue Larbi ben M'Hidi.



Figure 15 Carte d'accessibilité

Source : Google

3.5.2 Circulation :



Figure 16 carte de circulation

Source : Google

3.5.2.1 Les Réseaux des voies a l'échelle du quartier :



Figure 17 carte des voies du quartier.

Source : Google

3.5.2.2 Premier ordre:

- **Le boulevard Ché-Guévara:**

C'est un axe à flux important donc d'une largeur de 16m, il relie entre le square Port Saïd et la place des martyres. Il constitue le toit des voutes du Boulevard de L'ALN, présente un balcon urbain et un soubassement pour la ville d'Alger.



Figure 18 Boulevard ché-Guévara

Source : Google

- **Boulevard de l'ALN :**

Situé au-dessous du bd Che Guevara, dans la continuité de l'autoroute : c'est une voie de transit d'une largeur de 18m, elle permet au véhicules de contourner le quartier de la marine et déboucher directement sur Bab El Oued.

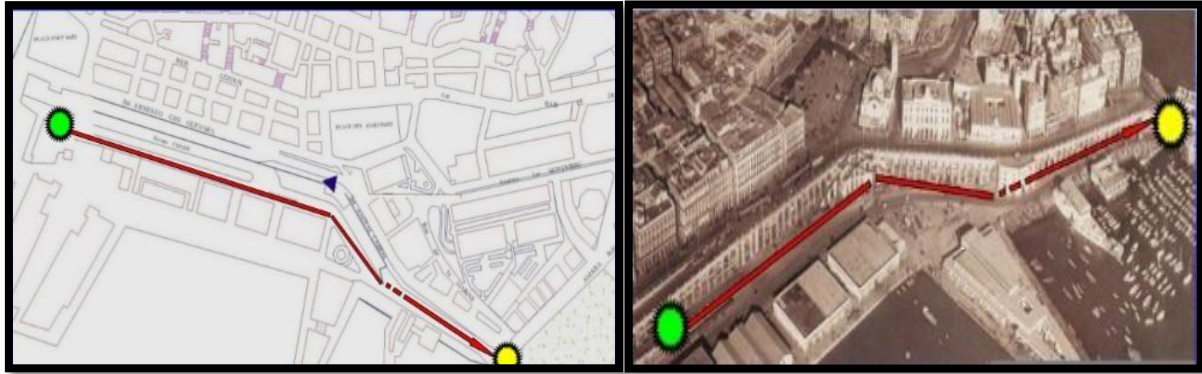


Figure 19 Boulevard ALN

- **Boulevard Amara Rachid**

C'est un axe à flux important d'une largeur de 16 m Constituant la continuité de l'avenue de l'ALN. Il est Faiblement structuré pour les piétons se réduisant à un trottoir de 1.5 m. L'absence d'activités commerciales ou autre le rend peu attractif pour le piéton.



Figure 20 Boulevard Amara Rachid

Source : Auteur

3.5.2.3 Deuxième ordre:

- **Hamilcar Cabral:**

C'est une voie de desserte à faible flux d'une largeur de 14 m. Relie la place des Martyres à l'Amirauté.

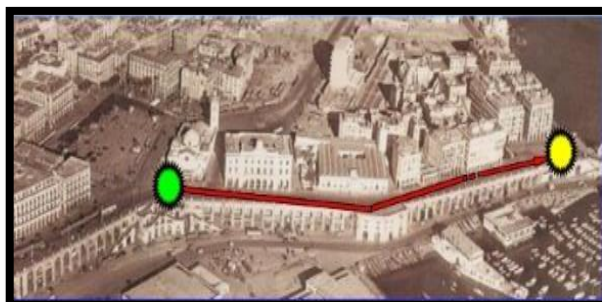


Figure 21: Hamilcar Cabral

Source : Google



1.3 Avenue 1^{er} Novembre :

C'est un axe de Transit à flux important conçu Lors de la réalisation du projet Soccard. Il est Structurant pour le trafic automobile du à sa largeur de 30m et sa double voie mécanique.



- **Axe Bab El Oued-Bab Azzoun:**

Cet axe reprend le tracé du cardo Romain qui coïncide avec la courbe 20. Axe structurant porteur de la croissance urbaine assurant l'articulation à l'échelle de la ville (Quartier d'Isly, Bab el Oued) en acheminant 3 moments importants: Square port said, place des Martyres, place Ouenouri. Axe commercial à flux important d'une largeur de 12m.



Figure 22 Rue Bab Azzoune

Source : Auteurs



Figure 23 Rue Bab el Oued

Source : Auteurs

- **La Rue de la lyre:**

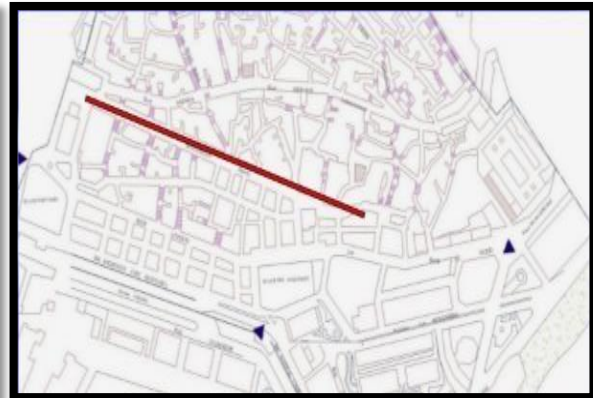
Elle relie le marché Bouzrina au parvis de la mosquée Ketchaoua .

Rue commerciale et populaire avec un caractère structurant à cause de la forte activité commerciale qu'elle génère .A sens unique, elle est moins structurant pour les véhicules.



Figure 24 Rue de la lyre

Source : Auteurs



- **Les rampes Chasseloup Laubat:**

Elles assurent l'articulation entre le boulevard Ché-Guévera et l'avenue de L'ALN, d'une largeur de 6m. Son image est liée à la station de taxi qui occupe son espace et qui provoque des encombrements.



Figure 25 Les rampes Chasseloup Laubat

Source : Google

3.5.2.4 Troisième Ordre:

- **La rue de la Marine:**

Voie de circulation à l'échelle du quartier d'une largeur de 8m, son tracé correspond au Docu Manus romain. Elle relie deux moments forts la place Amilcar Carbal (Ancien Bab el Djazira) et la place des martyres, lieu public à flux moyen, elle a perdu son rôle d'articulation ville/mer ainsi que d'axe structurant de la ville.



Figure 26 La rue de la marine

Source : Auteurs

3.6 Topographie

Le site est incliné d'une pente moyenne de 15% le point le plus culminant étant la cote 120 (la citadelle) et sa base Horizontale étant la cote 20 (le long du quartier de la marine).

Le quartier de la Marine constitue la basse casbah d'Alger, qui s'étend entre les deux lignes altimétriques 0 et 20.

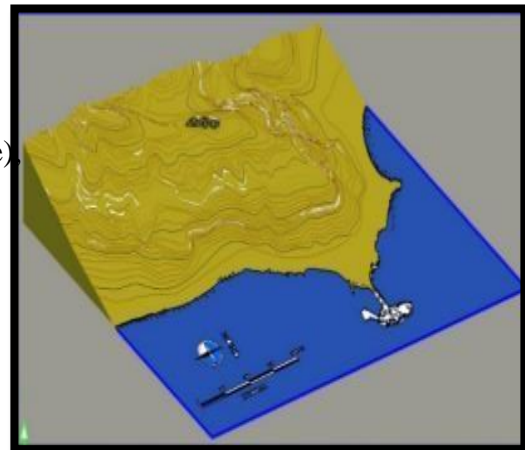


Figure 27 site du quartier de la marine

Source : Google

3.7 Climat :

3.7.1 Température

Les températures sont relativement chaudes en été et froides en hiver avec des taux d'humidités moyens.

3.7.2 Vents

La direction des vents est la suivante : Les vents frais d'été sont de direction Nord-Est, Les vents dominants d'hiver sont de direction Sud-ouest

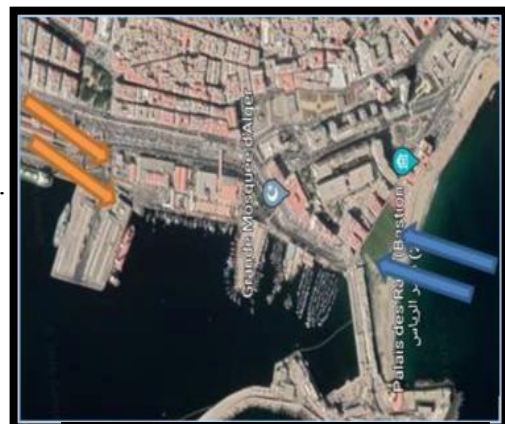


Figure 28 direction des vents dominants

Source : www.openstreetmap.org/

3.7.3 Pluviométrie

La répartition annuelle des précipitations est marquée par une période courte de sécheresse dans le mois de Juin et Juillet, avec une moyenne de 5.25 mm et une autre période pluvieuse qui s'étend du mois d'octobre au mois de mai, avec une moyenne de 85.9 mm .

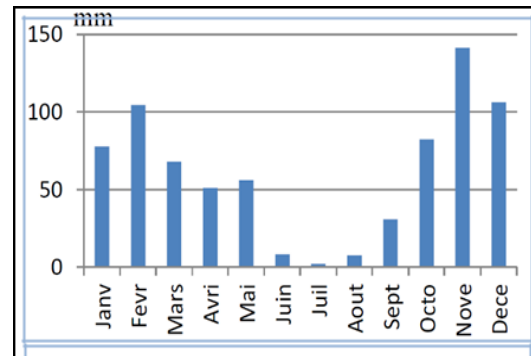


Figure 29 la répartition annuelle des précipitations

Source : <https://fr.climatedata.org/afrique/algerie/alger/alger-3684>

3.7.4 Végétation

Sur un quartier urbain à forte densité la végétation est un élément important afin de diminuer les effets des gaz polluants.

Le quartier de la marine représente un milieu à forte densité urbaine, néanmoins les formes de végétation sont quasi inexistantes, ce qui a créé à travers le temps des zones encrassées notamment les rues telle que la rue de la marine et la rue premier novembre, ces zones ont été générées par la pollution de l'air.

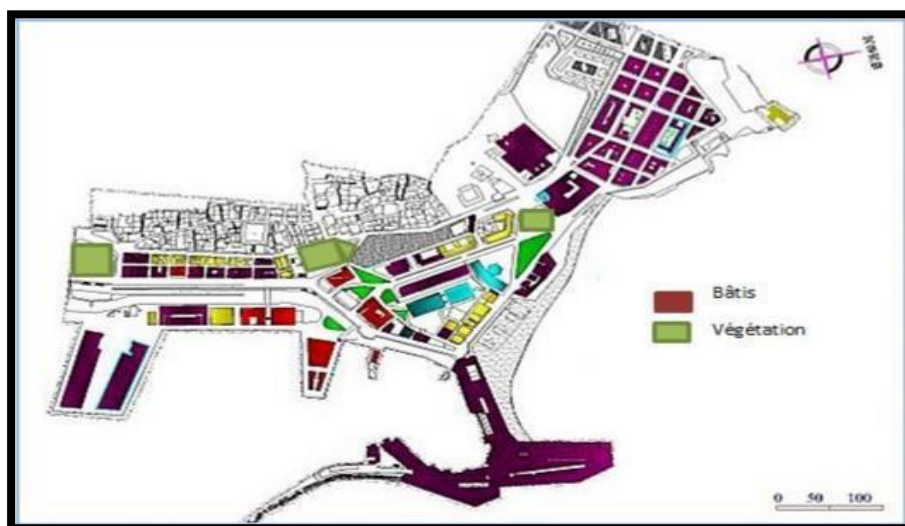


Figure 30 La végétation dans le quartier de la marine

Source : Google

3.7.5 Sismicité

Alger se situe dans la zone III qui correspond à une région de forte sismicité, c'est une zone marquée par des séismes dont la magnitude est supérieure à 6 sur l'échelle de Richter.

L'infrastructure et la superstructure de notre projet doit répondre au règlement parasismique Algérien **RPA 2003**.

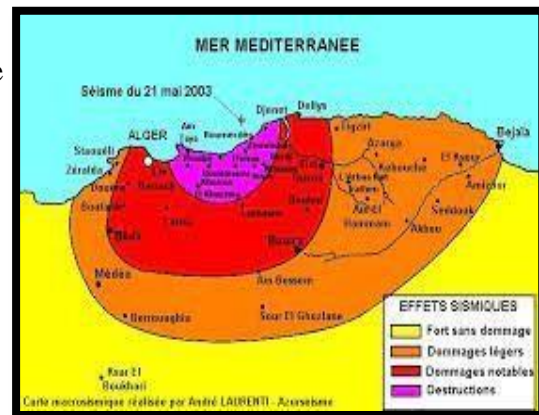


Figure 31 Sismicité à Alger

Source : Google

3.8 Les tissus urbains :

Notre site se compose de quatre tissus le traditionnel le mixte l'haussmannien le moderne et le contemporain.

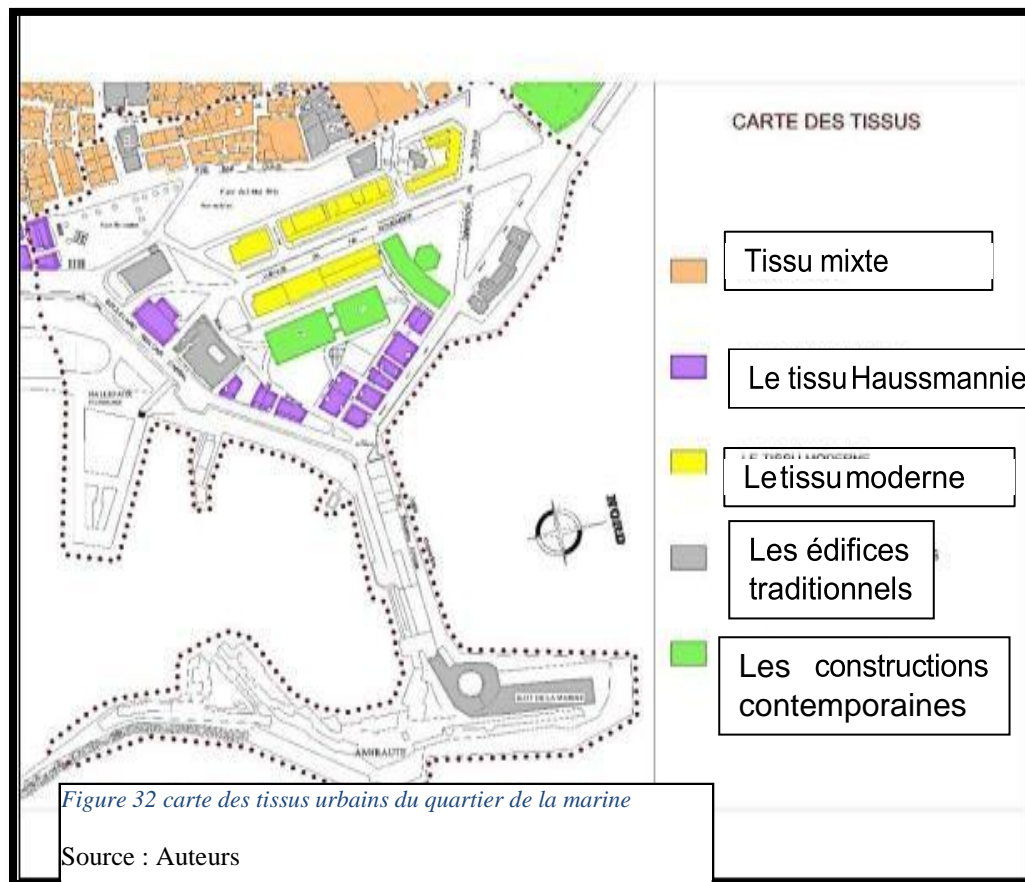


Figure 32 carte des tissus urbains du quartier de la marine

Source : Auteurs

3.8.1 Le tissu mixte :

Il est situé à la basse casbah entre la rue Bâb El Oued, Bâb Azzoun et la rue de la Lyre(actuelle Arezki Bouzrina) .

C'est la 1ère intervention du génie militaire français pour approprier la casbah.



Figure 33 carte du tissu moderne du quartier de la marine

Source : Auteurs

1.3.1.1 Constat :

Les constructions traditionnelles :

*Sont étroitement imbriquées et accolées les unes des autres.

*Interrompues uniquement par les ruelles et les cours intérieures avec un gabarit homogène R+1/R+2.

*Façade aveugle.

*Les façades sont de style néo-classique européen : les colonnes et pilastres, corniches, balustres, grands arcades occupés par le commerce.

Le passage de l'extérieur vers l'intérieur de l'îlot se fait par une succession de moment hiérarchisé : Rue, ruelle, impasse.

États du Bâtis: Grand état de dégradation, risque de ruine.



Figure 34 Croquis du Corbusier

Source : <http://dessin.corbusier.fr>



3.8.2 Le tissu haussmannien

Il est apparu après la démolition de la basse casbah qui coïncide avec le projet d’embellissement et de soudure entre la vieille ville et le quartier d’Isly.

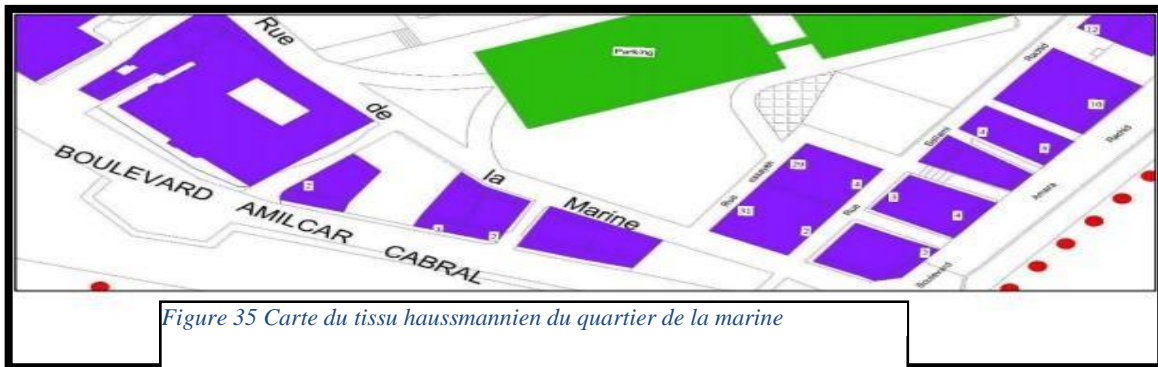


Figure 35 Carte du tissu haussmannien du quartier de la marine

Source : Auteurs

1.3.1.2 Constat :

- *Un tissu régulier, constitué de parcelles en damier et de rues larges et alignées.
- * Les rues souvent bordées d’arcades ou de galeries sur pilotis, donnant sur des commerces au Rez-de-chaussée.

La façade urbaine du boulevard front de mer est d’une richesse architecturale d’une très grande qualité (façades monumentales) très distinctes et remarquables.

Détails architectoniques : Des colonnes, pilastres, corniches, déco floral

Gabarits : varient de R+3 et R+5.

États du Bâti: le bâti en bon état.



Figure 36 : Immeuble Chassériau

Source : Auteurs

3.8.3 Le tissu moderne

3.8.3.1 Les édifices contemporains

Ce tissu est représenté par le projet Soccard II est à vocation résidentielle et service.

Dans sa démarche de faire table rase avec l’histoire, le style moderne privilégie la standardisation (souci d’ordre quantitatif : construire le plus grand nombre de logement, et qualitatif : assurer un confort d’hygiène (Ensoleillement et lumière).



1.3.1.3 Constat :

Ceux sont des Projets ponctuels d’équipement injectés dans le tissu urbain, concentrés en majorité dans la basse Casbah et le quartier de la marine. L’adaptation de la ville – rue ; Autonome ne répondant à aucune logique d’ensemble tel que L’I.N.S.M et le parking.

Gabarit R+7 à R+9.

* Soubassement : remplacé par galerie de pilotis au lieu d’arcades.

*Couronnement de corniche est remplacé par un retrait.



3.9 Activités et vocations du quartier :

3.9.1 La vocation historico culturelle :

Le quartier de la marine est le premier noyau historique de la ville d'Alger, qui représente l'existence de plusieurs équipements à valeur patrimoniale.

3.9.2 La vocation économique :

-Financière : Existence des équipements tels que : le trésor public, la chambre de commerce, les chèques postaux.

-Commerciale : Existence de plusieurs commerces et de marchés informels.

-Portuaire : Par la présence du port.

3.9.3 La vocation touristique :

Présence d'un patrimoine universellement qualifié, qui nécessite des équipements

Touristiques, de loisir et de détente. De plus la présence de la plage et le port de plaisance.

3.10 Les équipements approximatifs :

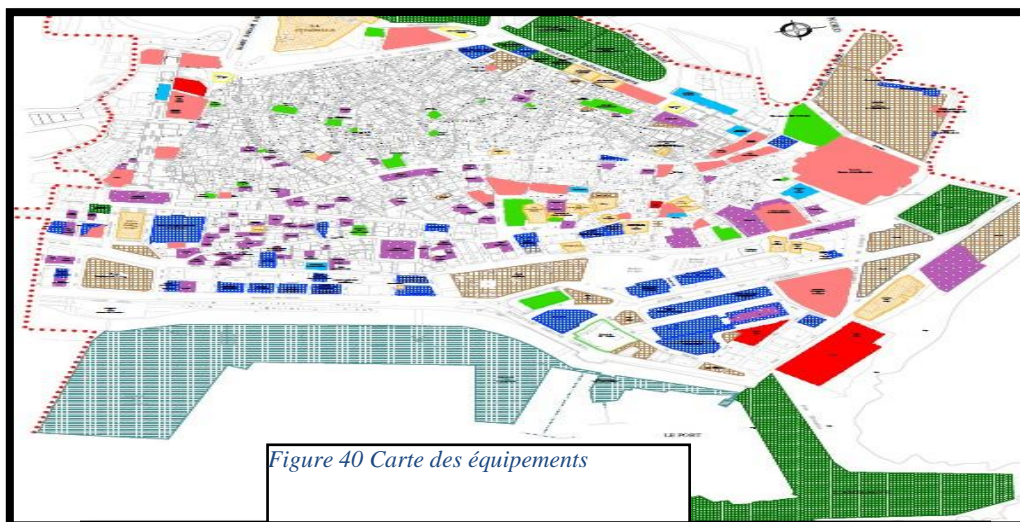


Figure 40 Carte des équipements

	EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS		EQUIPEMENTS DE SERVICES
	EQUIPEMENTS EDUCATIFS		EQUIPEMENTS SPORTIFS
	EQUIPEMENTS CULTURELS		EQUIPEMENTS DE SECURITE
	EQUIPEMENTS CULTUELS		EQUIPEMENTS PORTUAIRES
	EQUIPEMENTS SANITAIRES		JARDINS & PLACES

3.11 Les éléments de repère :

Ce sont des éléments hérités du passé qui contribue à la construction de l’image et l’identité du lieu.

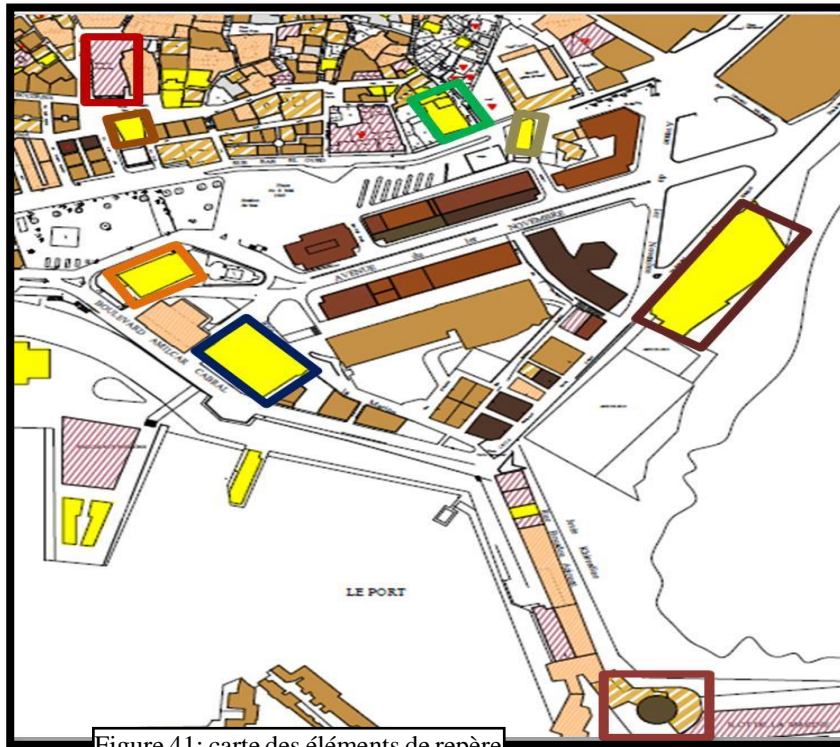


Figure 41: carte des éléments de repère

3.11.1 les équipements :

- **La mosquée ketchoua :**

Construite en 1612à l’emplacement d’anciens thermes Romains.

Caractéristiques architecturales :

- Reprise du corps d'une cathédrale chrétienne, un plan en forme basilicale dit jésuite ;
- Façade symétrique qui reprend les principes d'une église gothique.



Figure 42 La mosquée Ketchoua

Source : Google

• **Djamaa El Djedid :**

Fondé en 1660 par les turques

Caractéristiques architecturale :

- Architecture ottomane avec un style mauresque.
- Un plan en forme basilicale.



Figure 43 Djamaa EL Djedid

Source : Google

• **Djamaa alkabir :**



Figure 44 Djamaa alkabir

Source : Google

Édifié en 723 -1324 c'est l'un des seuls témoins du passage des almoravides à El Djazair,

Caractéristiques architecturales :

- Plan arabe, emblématique de l'architecture religieuse Almoravides ;
- Plan rectangulaire, large plus que profond ;
- Une structure qui développe l'arc polylobe que les andalouses avaient utilisé à la grande mosquée de Cordoue.

• **Djamaa Ali Betchine**

Construite en 1622 c'est l'une des plus vieilles mosquée d'Alger.

Caractéristiques architecturales :

- Architecture ottomane ;
- Nef carré à coupole octogonale entourée par une vingtaine de petites coupelles ce qui fait rappeler la sainte Sophie en Turquie



Figure 45 Djamaa Ali Betchine

Source : Google

• **(Palais des Rais)**

Il présente le dernier fragment du tissu de la basse casbah regroupant trois palais ; 17-18-23 de style mauresque ainsi il s'impose par son architecture introvertie comme élément singulier dans son environnement.



Figure 46 Palais des Rais

Source : Google

• **Dar el Hamra**



Figure 48 Dar el hamra

Elle est située entre la rue Bâb El oued et l'avenue du premier Novembre.

Dar AZIZA



Figure 47 Dar AZIZA

Source : Auteurs

Situé à la place Ibn Badis, Dar Aziza fait partie des palais de la basse casbah. Ce palais abrite actuellement la siège de la direction de l'office d'intervention pour la restauration de la casbah.

1.4 Le Phare



Figure 49 Le Phare

Source : Auteurs

Le phare est un monument historique issue de la période turque, il assurait depuis toujours le rôle du repère, aujourd'hui il se voit marginalisé par la fermeture de l'Amirauté.

Constat

Le quartier de la marine possède une richesse historique par rapport au monument de différentes périodes qui sont classées par l'UNESCO comme un patrimoine à la fois national et international à sauvegarder.

3.11.2 Les places

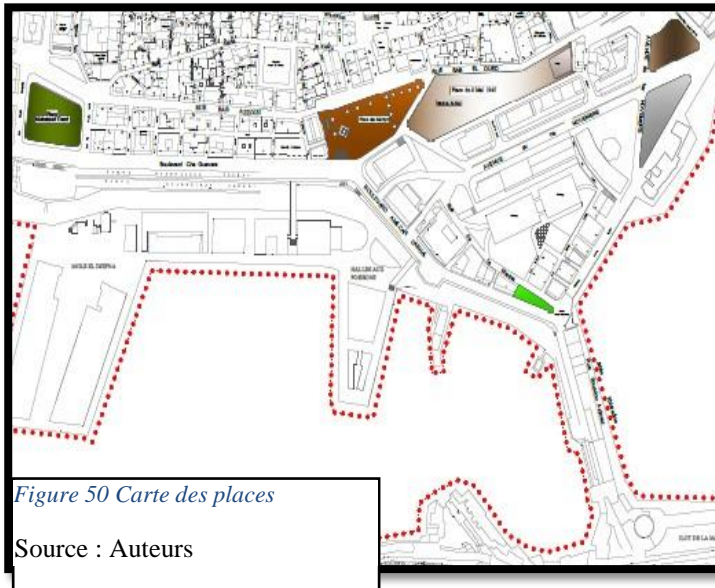


Figure 50 Carte des places

Source : Auteurs

-  Place des martyres
-  Place 8mai (le vide de la régence)
-  Place des chevaux
-  Place des Rais
-  Place de l'amirauté
-  Place de Mohamed touri (Saïd)

- **Place des martyrs**

Elle se situe au centre de la basse casbah à l'intersection des deux axes structurant rues Bâb el oued, Bâb Azzoun et la rue de la marine ainsi que le boulevard Che-Guevara et avenue 1er novembre et boulevard Amilcar Cabrel. Elle peut être considérée comme un nœud très important à l'échelle de la ville.



Figure 51 place des martyres

Source : Auteurs

C'est le point de convergence de de plusieurs voix importantes ;

-Un élément d'articulation entre les différents fragments de la ville, donc une charnière qui articule la vieille ville et la ville coloniale ;

-lieu de communication sociale.

-Elle possède deux niveaux de sous-sols non accessibles au public qui sont en liaison avec les voûtes et l'escalier de coté de vide de la régence, par rapport à son tracé originel.

• **Place 08mai(le vide de la régence) :**

Il est le résultat d'un projet urbain inachevé (le projet Saccard). Il est utilisé comme une station urbaine mal structurée et se voit squattée par les commerces informels, devenu source de nuisance et de pollution



Figure 52 Place 08 mai
Source : Google

• **Place des Rais**

Elle se trouve à l'intersection de voies importantes, l'avenue 1er novembre, boulevard Amara Rachid ce qui fait d'elle un nœud important dans le trafic routier, ainsi elle joue le rôle de jonction entre le quartier de la marine et celui de Bâb el oued



Figure 53 place des Rais
Source : Auteurs

• **Place des chevaux**

C'est une place publique aménagée, située entre

Le palais des Rais et le conservatoire de la musique, ce qui lui donne une dimension culturelle. C'est un nœud de forme triangulaire délimité par des voies de circulation (l'avenue de 1^{er} Novembre et le boulevard Amara Rachid) causant son dysfonctionnement. Elle a un rôle esthétique très important.



Figure 54 : Place des chevaux
Source : Auteurs

- **Place de l'amirauté**

Elle constitue le lieu d'aboutissement des rues : la rue de la marine, la rue Amilcar Cabral avec la rampe de l'amirauté. Elle est délimité par : les immeubles Chassériaux qui présentent une architecture classique à Galerie d'arcade.



Figure 55 Place de l'amirauté

Source : Auteurs

- **Place Mohammed touri (port Saïd)**

Mohamed touri : elle se situe en face du théâtre national, elle occupe une position importante puisqu' 'elle est bordé par le boulevard Chée Guevara et la rue Bâb Azzoun, elle est entouré par des immeubles haussmanniennes.



Figure 56 Place Mohammed Touri (Port Saïd)

Source : Google

- **Constat :**

-Places non vécues, on constate que les places et les lieux publics dans notre quartier ont perdu leur rôle de jadis, de rencontre et de détente.

4- Analyse de l'assiette d'intervention :

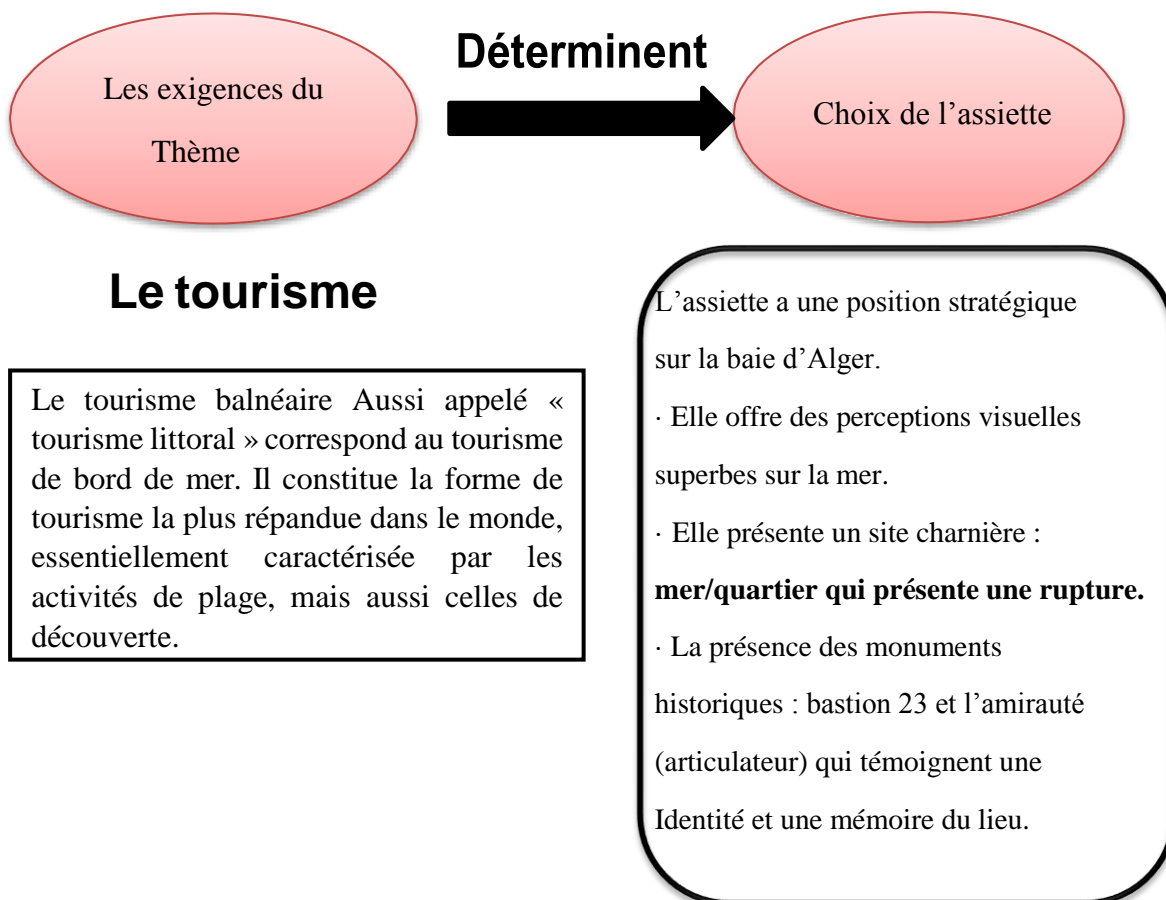
Après l'analyse contextuelle et l'interprétation des données de l'enquête au sein du quartier de la marine, nous avons décelé un ensemble d'enjeux qui visent à rehausser l'image du quartier dont la thématique générale relève du tourisme culturel.

A cet effet dans ce qui poursuit nous essayerons d'aborder l'étape constitutive du projet architectural qui consiste au choix de l'assiette afin de donner au projet un sens et une logique, ainsi nous posons la question suivante :

Dans le but de rétablir la relation du quartier avec son environnement, comment intégrer notre projet dans un site historique en tenant compte de ses éléments singuliers ?

4.1 Choix de l'assiette :

Le choix de l'assiette est motivé par les critères présentés ci- après et sont déterminés par les exigences du thème de tourisme culturel résumé dans la figure ci-après.



4.2Situation :

L'assiette d'intervention est située à la partie basse du quartier, sur la bande littoral Algéroise.

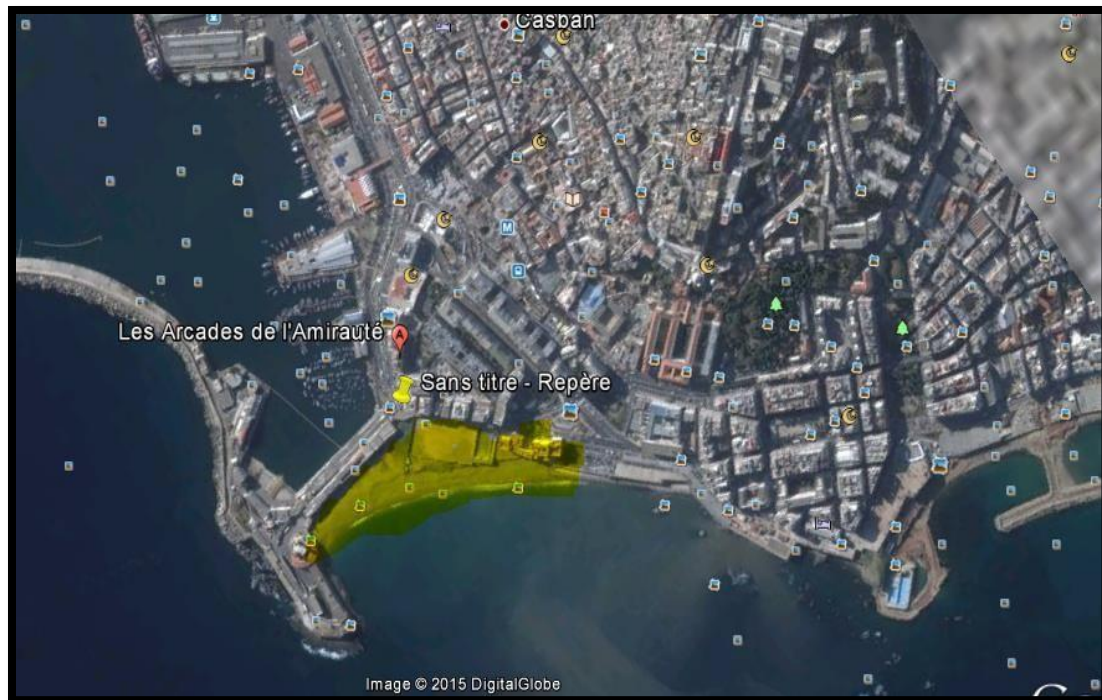


Figure 57 Vue aérienne sur la situation du site par rapport au quartier

Source : Tirée de Google Earth , traitée par auteurs

4.3Limites :

L'assiette d'intervention est délimitée par : le Bastion 23 au Nord, l'Amirauté et le Phare au Sud, la Mer à l'Est et le Boulevard Amara Rachid à l'Ouest.

1.4.1.1 Constat :

- L'assiette d'intervention est délimitée par des monuments historiques à forte valeur patrimoniale.
- L'assiette est un site charnière mer / quartier.

Orientations :

- Le projet doit refléter l'identité du lieu. Il servira de liaison entre les moments historiques, dont l'ensemble va former une balade historique.
- Le projet sera un pont articulatoire entre le quartier (l'urbain) et la mer, il sera doté d'une empreinte contemporaine.

Au Sud Le Phare



A l'Est Le bastion 23



Au Sud L'Amirauté



A l'Ouest
Immeubles
Chassériau
Le Phare



Figure 58 Limites de l'assiette d'intervention

Source : Google Earth traité par auteurs



4.5 Morphologie :

Elle est d'une forme qui est l'addition d'un rectangle et d'un triangle. Sa surface est de 30370m², l'assiette est au niveau altimétrique 0m par rapport à la mer, -08m par rapport au quartier et -08m par rapport à la jetée Kheir Eddine.

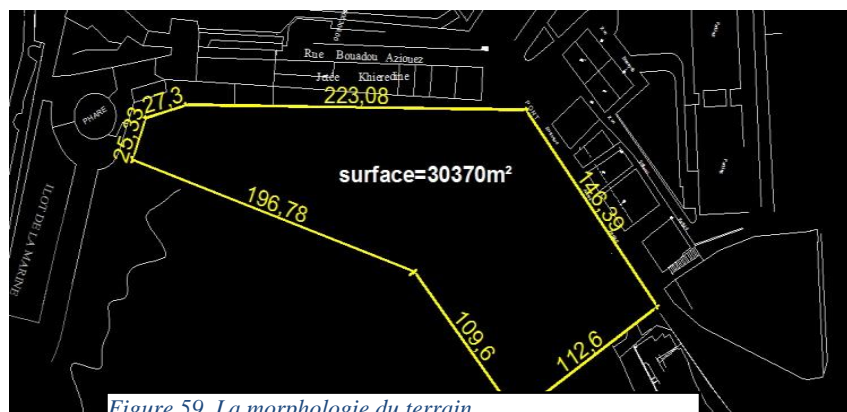


Figure 59 La morphologie du terrain

Source : fond de carte PDAU 2016, traité par Auteurs.

4.6 Accessibilité :

On a plusieurs possibilités pour accéder à l'assiette d'intervention :

- Le boulevard Amilcar Cabral : c'est une voie de desserte à faible flux.
- La rue de la marine : Voie de circulation à l'échelle du quartier d'une largeur de 8m, son tracé correspond au Documanus romain. Elle relie deux moments forts : la place Amilcar Cabral et la place des martyrs.
- Le boulevard de l'ALN : Situé au-dessous du boulevard Che -Guevara, dans la continuité de l'autoroute. C'est une voie de transit d'une largeur de 18m.



Figure 60 L'accessibilité à l'assiette d'intervention

Source : Google Earth traité par auteurs

1.4.1.2 Constat :

L'assiette d'intervention est bien desservie mais la différence de niveau (murailles) rend l'accessibilité difficile.

4.7 Orientations :

-La création d'un accès public à l'échelle urbaine depuis le niveau de la rue, il sera le prolongement de la promenade « Front de mer » et vise à renforcer l'idée de favoriser les déplacements piétons au sein du quartier qui est déjà cité parmi les objectifs majeurs de la

stratégie d'intervention.

1.4.1.3 - Prolonger le Boulevard Che Guevara pour créer un accès mécanique vers le projet depuis le noeud urbain,

cela permettra surtout de bénéficier du parking du 1er Novembre situé à coté de l'assiette d'intervention.

Cet accès aboutit au parking du projet par le moyen d'une rampe.

4.8Paysage et ambiances :

L'assiette d'intervention située à la partie basse du quartier, sur la bande littorale Algéroise, offre un paysage exceptionnel sur la mer.



4.9 Synthèse de l'analyse de l'assiette d'intervention :

1.4.1.4 Notre assiette présente des potentialités et des carences qui se résument en :

-Carences de l'assiette d'intervention :

- La rupture entre le quartier et l'assiette.
- Aboutissements mal finis des voies de circulation au niveau de l'assiette.
- Les limites non franchissables : L'amirauté en raison de sa fonction militaire est devenue une zone passive sans animation, elle joue le rôle de barrière.
- La mer : un potentiel mal exploité.

1.4.1.5 Potentialités du l'assiette d'intervention :

- Elle présente le point de rencontre de la mer/quartier.
- Animation du quartier par l'intégration de nouvelles activités.
- Sa position qui permet d'élargir le rayon d'influence de l'équipement.
- Le lieu le mieux adéquat pour les activités de loisirs et le tourisme.

1.5 1 Introduction

Le tourisme est implicitement au cœur de nombreux projets de ville, Et ce n'est pas nouveau. L'urbanisation et le tourisme s'informent réciproquement au sens où l'urbain est fondamentalement à l'œuvre dans le touristique, et le touristique fait émerger de nouvelles formes et normes urbaines ainsi que de nouvelles formes d'urbanité.

Aujourd'hui, nombre de politiques urbaines visent à donner au visiteur des preuves du dynamisme de la ville, de sa qualité de vie. Le tourisme les aide alors à faire découvrir la ville sous un jour nouveau.

Les quartiers "de loisirs" dans lesquels on a plaisir à déambuler, à se rencontrer, à vivre la ville... ont, eux aussi, toujours existé. Ce sont des lieux de mixité sociale tout au long de la journée... et de la nuit. Dans la relation à l'autre qu'il induit, le tourisme est le ferment du "vivre ensemble" qui est au cœur de nombreux projets de ville actuels.

Longtemps accusé d'engorger les cœurs de ville, le tourisme part aujourd'hui à la conquête des "marges". Il invente de nouvelles centralités, crée de nouvelles itinérances. En cela, il est un moyen de favoriser la découverte de l'ensemble du territoire urbain, de participer à la construction d'une identité métropolitaine.⁴

Souvent ignoré, voire méprisé par les urbanistes, le tourisme est porteur de nouvelles façons de penser la ville, qu'il s'agisse de séduire, de favoriser les mixités sociales ou d'ouvrir la ville sur sa métropole. Et si, parce qu'il sait créer du lien dans la ville, le tourisme était l'avenir de l'urbanisme...

La ville d'Alger est connue par ces richesses historiques, culturelles, patrimoniales, paysagères et naturelles, elle doit être urbanisée selon des normes en relation avec le tourisme, ce qui permet de la revaloriser et la redynamiser.

Et pour cela Ce chapitre présente les assises théoriques, qui ont guidé le projet de recherche à atteindre les Objectifs qui ont été fixés au départ, et la démarche de l'intervention urbaine.

⁴ Thomas Lamand (dir.)

Espaces tourisme & loisirs - coll. Cahiers ESPACES n°104
Mars 2010 - 130 pages - Format papier épuisé - 60.00€ (pdf)

1.6 Définition des notions de base :

2.1 Notions

2.2

2.3 Notions du tourisme :

Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), ce dernier est un « phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires ». Le tourisme englobe l'ensemble des activités exercées par les visiteurs qui séjournent hors de leurs lieux de vie habituels.⁵

1.6.1.1.1 « *Le tourisme est l'industrie qui consiste à transporter des gens qui seraient mieux chez eux dans des endroits qui seraient mieux sans eux.* »⁶

2.3.1 Le tourisme durable :

répond aujourd'hui aux besoins des touristes et des régions qui les accueillent tout en protégeant et en améliorant les ressources pour l'avenir. Le tourisme durable mène à une gestion intégrée de toutes les ressources, de manière à combler les besoins économiques, sociaux et esthétiques tout en préservant l'intégrité culturelle, les processus écologiques essentiels, la diversité biologique et le milieu vital. Le tourisme durable concerne les façons de faire, de gérer et de développer qui sont adoptées et mises en pratique par les exploitants touristiques.⁷

2.3.2 Les différents types du tourisme :

Dans toutes ses formes, le tourisme est motivé par différentes affinités et centres d'intérêt, dont découlent une panoplie de catégories, notamment :

- ❖ Tourisme culturel ;
- ❖ Tourisme vert, bleu, blanc ;
- ❖ Tourisme sportif ;
- ❖ Tourisme d'affaires ;
- ❖ Tourisme gastronomique ;
- ❖ Tourisme équitable ;

⁵ Ostelea Rabat <https://www.ostelea.ma> › blog › tourisme-international

⁶ J. Mistler, académicien, critique et homme politique français, 1897-1988.

⁷

- ❖ Tourisme de santé ;
- ❖ Tourisme religieux ;

Dans notre cas on a opté pour trois types du tourisme :

➤ **Tourisme culturel :**

C'est l'un des secteurs le plus ancien et le plus développé. Au XVIII^e siècle, à l'époque des philosophes, la formation intellectuelle devait être complétée par le voyage. Ce genre de tourisme concerne le patrimoine culturel, édifices religieux (églises, monastères, abbayes) et civils (hôtels de ville, châteaux, sites archéologiques, palais), musées, Manifestations culturelles et artistiques.

➤ **Tourisme bleu (tourisme balnéaire):**

Il concerne toutes les pratiques Touristiques qui se déroulent au bord de la mer et s'adresse aussi bien à qui aime se détendre (Se baigner, se bronzer, faire des excursions) qu'aux gens qui aiment pratiquer des sports.

➤ **Tourisme sportif :**

Les passionnés de sport attendent souvent les Vacances pour pratiquer leur sport privilégié de manière intensive. Pour cette catégorie de touristes le voyage n'est pas représenté par les séjours qui proposent des activités sportives comme Complémentaires ou récréatives. Le tourisme sportif est alors centré sur l'activité sportive autour de laquelle on organise le séjour: le ski, la voile, la plongée, l'équitation, la chasse, la pêche, le cyclisme, le golf.⁸

2.4 Notion d'ambiance architecturale et urbaine :

En tant que perception sensible de l'environnement urbain et architectural, l'ambiance est une expérience partagée par tout le monde mais le plus souvent difficilement communicable et explicable. Les définitions les plus courantes du terme « ambiance » sont les suivantes :

**1.6.1.2 -« Éléments et dispositifs physiques qui font une ambiance » -«
Atmosphère matérielle et morale qui environne un lieu, une personne ».**

⁸<http://www.fmag.unict.it> > Public > Uploads > links

Ces définitions nous renvoient d'emblée à la dualité objectif/subjectif et ouvrent la discussion sur la complémentarité des notions d' « ambiances » et d' « ambiance ». Il est en effet possible d'isoler la dimension physique des phénomènes d'ambiance de leur perception sensible et esthétique ou d'associer à l'ambiance générale d'un lieu les différents phénomènes physiques et sensibles qui se rattachent aux ambiances lumineuses, sonores, thermiques, olfactives, etc.⁹

La notion d'ambiance est intrinsèque à tout projet d'urbanisme, même si elle est rarement nommée en tant que telle. Elle dépend des paramètres physiques, humains, spatiaux et temporels. L'ambiance caractérise un lieu à travers des lumières, des sons, des matières, des circulations, des volumes, des présences... Ces descriptions sensibles sont partagées par tous.

2.4.1 L'ambiance urbaine et environnement :

La réflexion sur les ambiances architecturales et urbaines est en plein développement ; l'ambiance réinvente les modalités d'une écologie urbaine en croisant les différentes notions de l'environnement qu'ils s'agissent des conditions de la vie et des modalités comportementales conformes aux capacités physique de la ville ou de ses aspects humains, sociaux et culturels. L'organisation spatiale des formes urbaines, des paysages et des ambiances associées est prégnante dans la perception de l'environnement urbain .

L'ambiance urbaine est liée à la conception et la gestion de l'aménagement urbain car comme l'écrit Rachel thomas « *les transformations de la ville modifient les ambiances et les formes sensible de la vie urbaine* ».

2.4.2 Penser la nature (trame bleu et trame verte) et le paysage comme Support d'ambiances urbaines de qualité :

La présence du végétal et de l'eau influence fortement les différents facteurs d'ambiances.

La végétation est considérée comme une des Solutions au développement durable des villes. Il s'agit de redonner une large place à la nature en ville. Cet enjeu est d'autant plus fort dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain.

La présence du végétal et de l'eau influence fortement les différents facteurs d'ambiances.

L'association de l'eau et de l'arbre crée de l'ombre et de l'humidité qui rafraîchissent l'air, offrant un espace confortable d'un point de vue microclimatique malgré les fortes chaleurs. Le végétal peut aussi être un support de qualité sonore : son implantation favorise la présence d'une avifaune (oiseaux). La présence d'arbres permet aussi d'entendre différemment le vent ou la pluie. Il constitue également un apport évident en termes de Qualité visuelle à travers la conception paysagère. Celle-ci offre une palette de possibilités en termes de couleurs, de formes, de silhouettes, etc. Il est possible de jouer avec celles-ci pour composer une ambiance propre à chaque lieu et des vues de qualité.

⁹ (G Hégron, H Torgue - 2010 - hal.archives-ouvertes.fr)

S'inspirer des éléments de patrimoine constitutifs d'une identité territoriale ; Les ambiances urbaines participent directement de l'image d'une ville, la rendent particulière, « reconnaissable ». Cette identité, liée au patrimoine mais aussi aux formes, couleurs, espèces végétales, vues lointaines, est une donnée de départ avec la quelle composer.

2.5 Notion du patrimoine :

Il est difficile de définir la notion du patrimoine tant que cette dernière englobe une diversité D'objets matériels (monuments, œuvres d'art, sites naturels...) et immatériels (savoir-faire, Musique, poésie, folklore...) dont l'inventaire évolue de jour en jour (patrimoine historique, Culturelle, archéologique, ethnologique, culinaire, folklorique.....).

La notion de patrimoine n'est pas figée ; elle est plutôt évolutive dans l'espace et le temps. C'est une création moderne spécifique à la culture occidentale. Depuis longtemps la notion de « Patrimoine » était liée à celle de la notion du « monument ».Le sens originel du mot «monument » provient du latin Monumentum, de monère « se remémorer, avertir, rappeler », C'est une signification qui interpelle la mémoire et qui désigne toute sculpture ou ouvrage Architecturaux qui permet de rappeler un évènement ou une personne.

2.6 Forum :

Le forum romain est dans l'Antiquité est la place publique où les citoyens romains se réunissent pour traiter d'affaires commerciales, politiques, économiques, judiciaires ou religieuses,

En plus de sa fonction première de place de marché, le forum romain devient un lieu de grande mixité sociale où des personnes issues de toutes les catégories sociales se croisent

Le forum romain est traditionnellement construit près du centre de la ville marqué par l'intersection des deux voies principales : le cardo et le decumanus. Les premiers forums se présentent comme une place ouverte autour de laquelle sont construits de manière assez libre divers édifices.¹⁰

2.7 Esplanade :

-vaste espace libre de terrain plat dégagé en avant ou aux abords d'un édifice ;¹¹

-Place de grande dimension, souvent aménagée avec art, lieu de promenade.¹²

¹⁰Forum romain — Wikipédiahttps://fr.wikipedia.org › wiki ›

¹¹ Balzac, Béatrix,1839-45p. 152)

¹² (Martin du G., Thib.,Sorell., 1928, p. 1220)

2.8 La revalorisation urbaine :

Action consistant en l'introduction des éléments physique ou naturels pouvant mettre en valeur un édifice ou un quartier à travers les couleurs, les formes ou les textures.

Action de donner de la valeur, plus de valeur à quelque chose ou à quelqu'un. En effet la valorisation du patrimoine consiste à faire connaître et à remettre un patrimoine local (architectural, artistique, naturel...) en valeur afin de favoriser l'attractivité du territoire. Et cela ce que nous voudrions faire pour le patrimoine bâti dans notre quartier et ces alentours vue qu'il est le lieu d'un patrimoine classé mondialement qui est « la casbah », dont l'objectif est :

- D'augmenter les flux touristiques et de jouer le rôle de levier de développement ;
- La préservation de l'identité et la cohésion ainsi que pour l'équilibre économique ;
- Rendre accessibles les richesses du patrimoine culturel, ou artistique, à un large public.

2.9 La redynamisation urbaine :

Une démarche qui vise essentiellement à la mise en scène du décor urbain à partir de l'occupation du bâti, aux espaces publics, ainsi qu'aux chancres et "dents creuses».

Le souci des grandes villes aujourd'hui consiste dans la mise en scène d'une nouvelle image pour le bâti et les espaces publics ainsi que leur restructuration pour faire de la ville un lieu de vie, d'événement, d'expression de l'identité et d'ambiance, voire de "l'âme" d'un système urbain, Elle distingue trois grandes étapes : observer, comprendre et enfin agir en élaborant des solutions allant du projet global à l'action ponctuelle.

2.10 La revitalisation urbaine :

Le concept de revitalisation urbaine a été concrétisé au début des années 90. Comme la rénovation urbaine, la revitalisation vise aussi la requalification des centres urbains par des interventions en matière de logement et d'espaces publics. Néanmoins, il s'agit d'opérations plus ciblées et plus ponctuelles.

2.11 L'île artificielle :

Une île artificielle est une île formée grâce à une intervention humaine, et non de façon naturelle. Elle est généralement construite sur un récif existant, ou peut-être l'extension d'un îlot existant. Les îles artificielles sont traditionnellement créées par remblaiement. Quelques exemples récents suivent le modèle des plates-formes pétrolières, mais la désignation d'« île » pour ces structures reste soumise à controverse. Une forme moins discutée d'île artificielle consiste en l'isolation de terres par le creusement d'un canal.

3 Philosophie :

Pour aborder notre terrain, nous avons essayé de suivre la chronologie de la création de la ville d'Alger remontant jusqu'à l'époque antique

Epoque phénicienne : ils s'installent à la ville d'Alger par besoin de tisser des liens commerciaux avec les différentes villes du bassin méditerranéen ce même besoin nous a amené à choisir ce site comme assise pour notre projet afin de réinsérer la ville et la mer

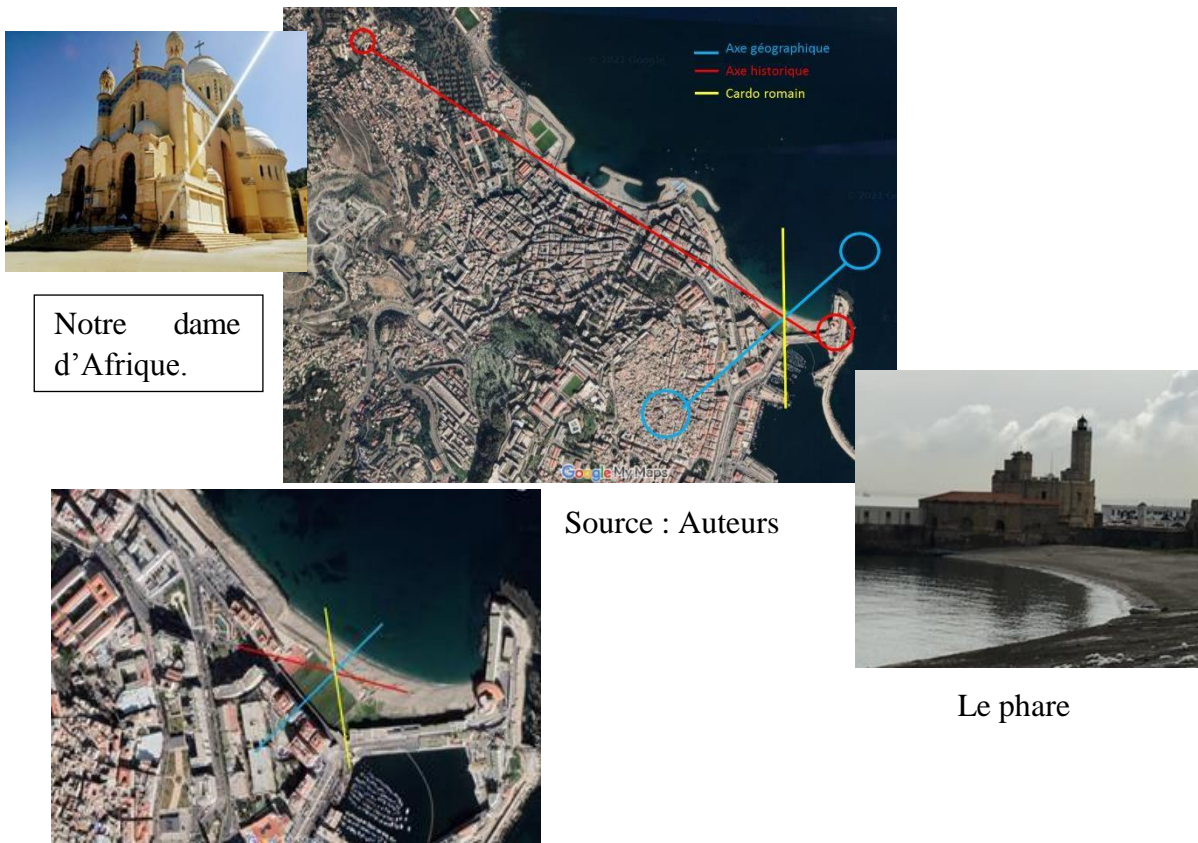
Quand on vient aux romains on se pose la question qu'est-ce qui caractérise l'urbanisme romain ? Le premier geste que les romains font lors de leur installation sur un territoire c'est de tracer des axes perpendiculaires ; le cardo qui va d'est en ouest et le decumanus qui va du nord au sud, pour notre part nous avons repris l'idée des axes principalement le cardo qui est considéré étant un axe régulateur de l'urbanisme romain et dont nous avons fait usage.

Notre parcelle d'intervention s'inscrit sur une assiette sensible souvent qualifiée de site casse-tête de par sa richesse patrimoniale et historique, c'est pour cela que nous avons décidé de reprendre l'axe historique ou l'axe de la mémoire qui relie le "phare Khair- Eddine" sur le penon historique et notre dame d'Afrique perché en haut de la colline et qui fait face à notre dame de la garde à l'autre bout de la méditerranée à Marseille.

Pour finir, au croisement des trois axes nous avons décidé de reprendre le forum romain comme espace de rencontre entre les trois projets, entre terre et mer, et entre local et international.

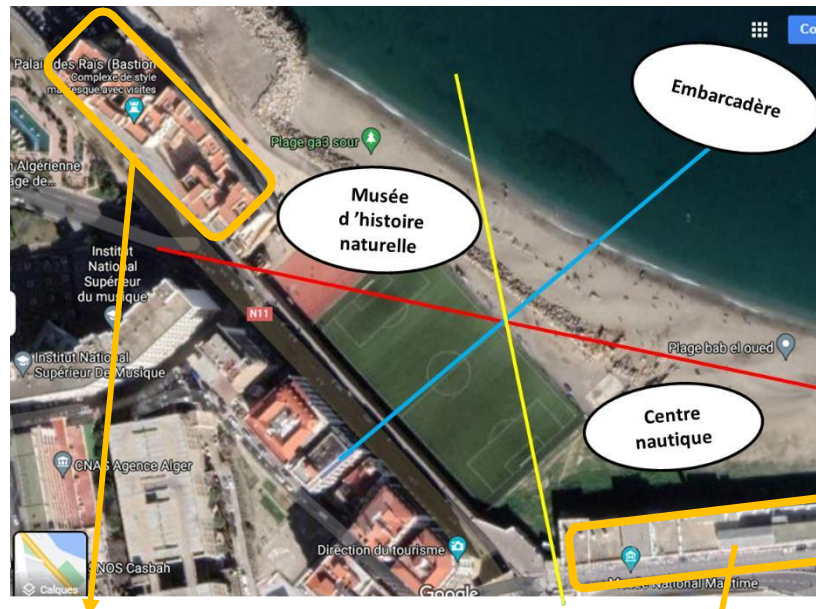
3.1 Les différentes étapes de création du forum :

❖ Etape 01 : création des axes :



Le phare

Etape 02 : l'emplacement des équipements :



Source : Auteurs



Palais des rais



Musée de la marine

La projection des trois thématiques (histoire naturelle, sport nautique, et embarcadère) est complémentaire aux équipements approximatifs du site (palais des Rais, musée de la marine, et le port) dont on a positionné :

- ✓ le musée d'histoire naturelle par rapport au palais des Rais (histoire) ;
- ✓ le centre nautique par rapport au musée de la marine ;
- ✓ l'embarcadère par rapport au port.

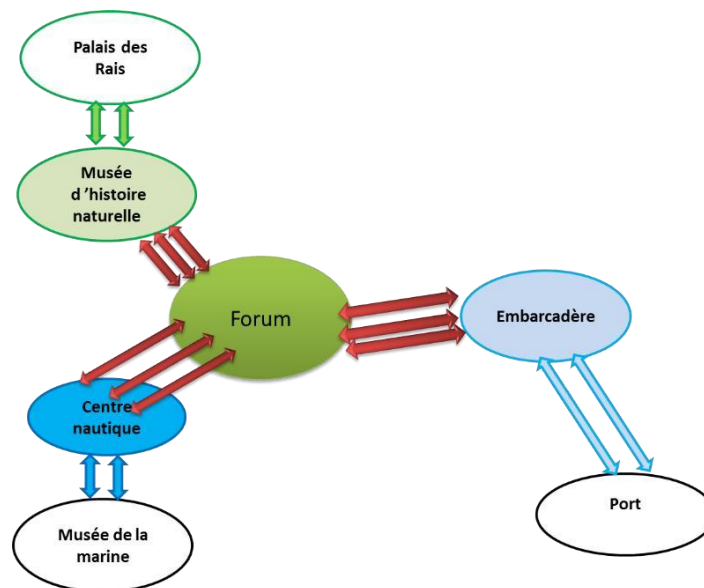
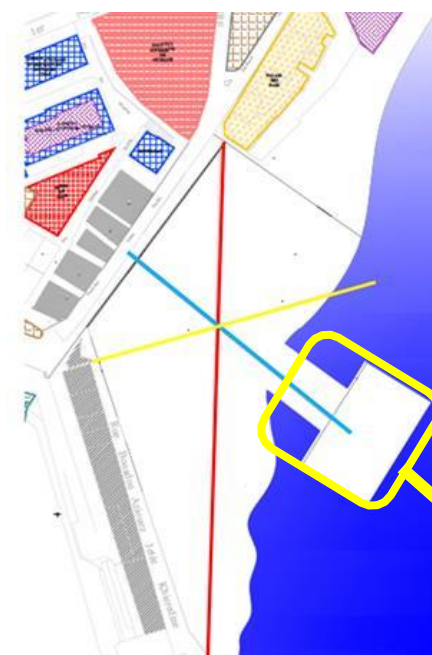


Figure 61 structuration du forum

❖ Etape 03 : le tracé du forum :

le site d'intervention était une place utilisée auparavant comme un grand lieu d'échange (stade aire de jeu) de forte cohésion sociale, nous avons gardé et repris cette notion en intégrant des concepts plus contemporains. Des espaces que nous avons nommé « **des esplanades vivantes** » sont projetés, en créant une continuité visuelle et en donnant aux 3 projets une âme. Ces parties seront aménagées d'une façon à créer un parcours qui mène le visiteur directement au forum (élément distributeur) tout en profitant des animations qui l'entourent.



La mer a une potentialité paysagère qu'on a essayé de mettre en valeur et offrir un cadre de vie propice à la détente, aux loisirs et à la promenade en proposant une balade tout au long du littoral agréable qui s'unie avec la **promenade maritime**. Afin de mieux animer ce parcours touristique, nous avons proposé une île artificielle qui sera un de point d'escale entre terre et mer accueillant les visiteurs dans un espace événementiel qui est le forum

Cette promenade maritime sera un espace qui émane de la mer, dédié aux événements, expositions et différentes activités touristiques.

L'île artificielle (qui se divise en deux parties ; une partie des espace communs, et une partie d'embarcadère).

Source : Auteurs

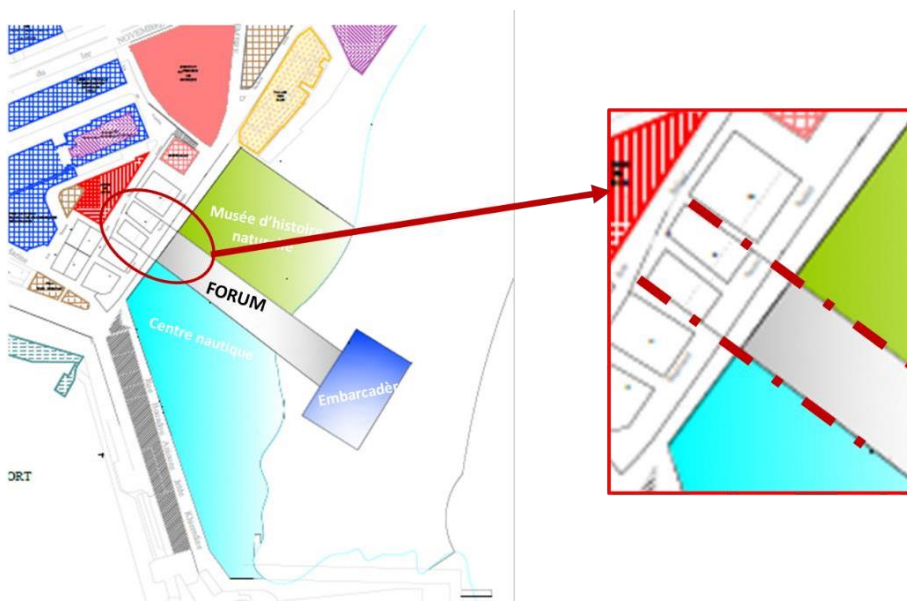
pour tracer le forum on a pris en considération le tracé urbain existant c'est le Prolongement des Ruelles des immeubles Chassériaux, sur l'axe 1^{er} Novembre. Qui vont tracer les limites de forum



Qui va tracer les limites de forum.

Source : Auteurs

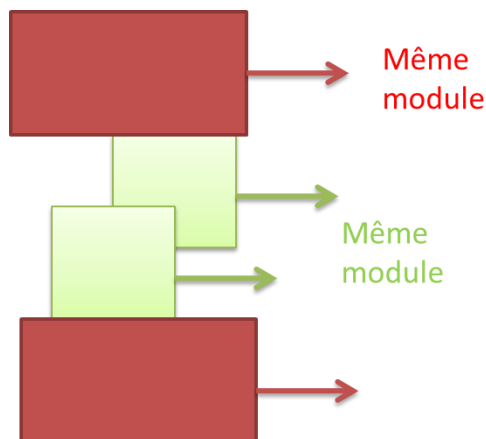
❖ **Etape 04 : aménagement**



du forum : 1-terrasses

urbaines :

Logique de création des terrasses : Dans le but de garder la mémoire de lieu on s'est inspiré de la trame modulaire des immeubles Chassériaux (modularité) dans le but de tracer une trajectoire au visiteur vers le forum et assurer le passage en passant par quatre niveaux.

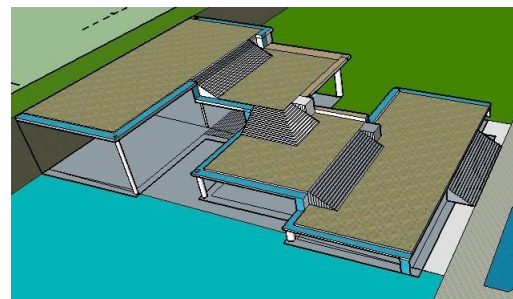
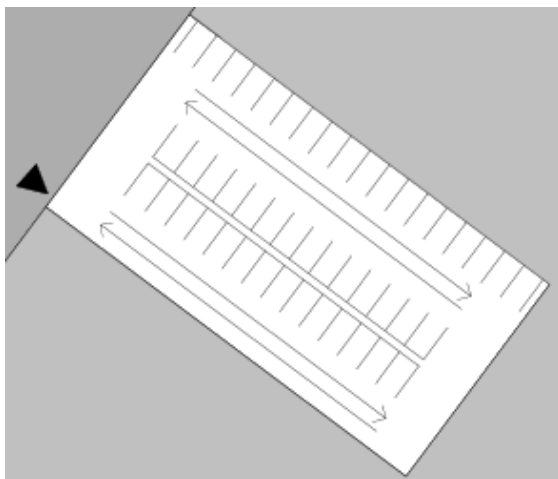
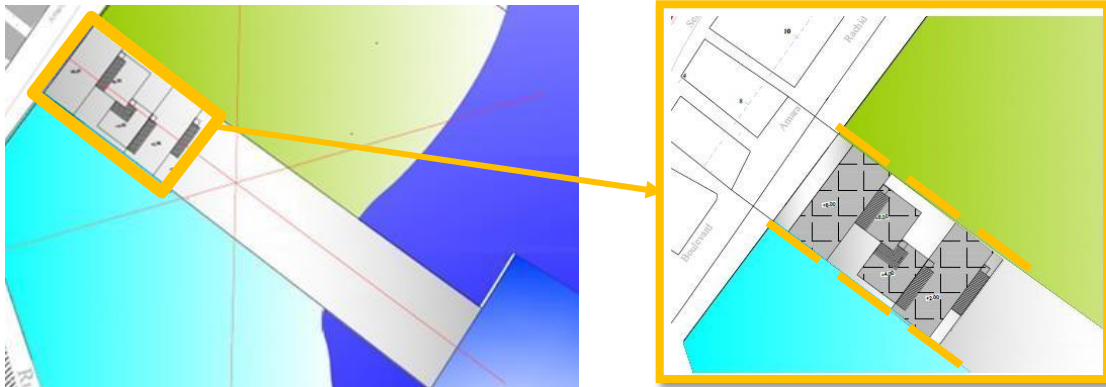


Source : Auteurs

Des translations pour exprimer le mouvement et la fluidité



Au-dessous des terrasses on a prévu un parking de 50 places pour le personnel. Ce dernier sera accessible par la trémie.



Source : Auteurs

Parking au-dessous des terrasses.
 ▲ Accès au parking à partir de la trémie.



2- Esplanade vivante :

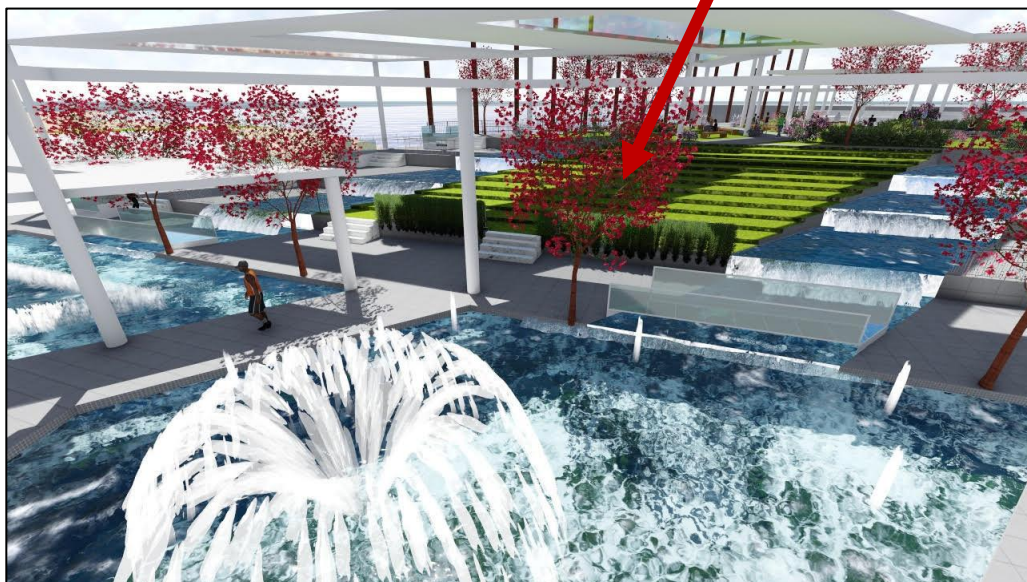
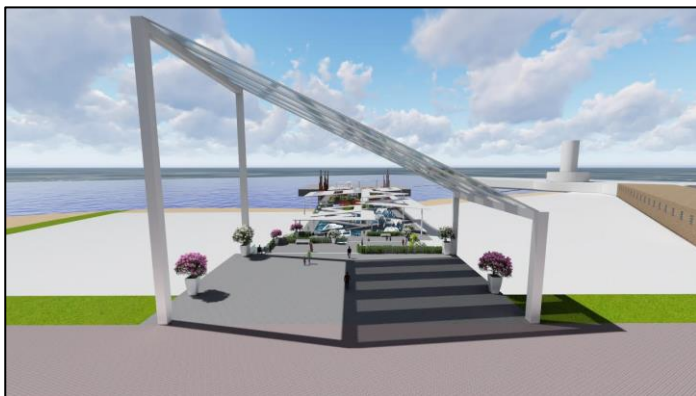
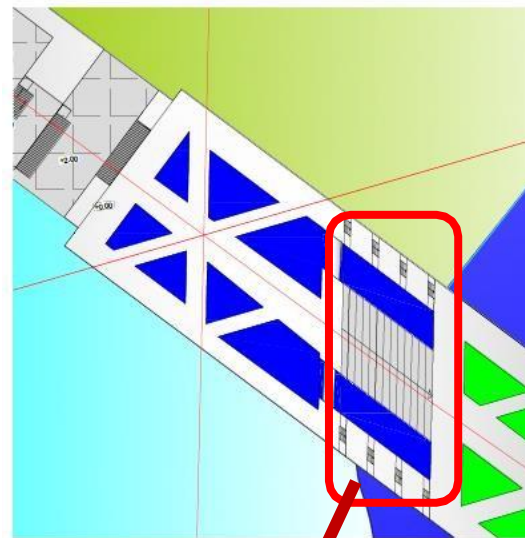
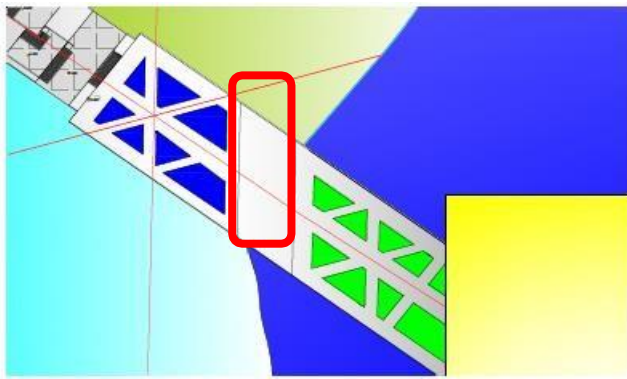
Pour tracé ses esplanades vivantes nous avons repris les axes ordonnateur du projet qui ont été réinterprétées au niveau De l'aménagement intérieur du forum ces derniers vont tracer des lignes de désire pour les visiteurs.

Pour l'aménagement on a opté pour un contraste d'une Trame bleue sur le terre ferme et une trame verte sur la jeté, Ce contraste paradoxal permet de créer une ambiance à l'intérieur du forum.

52

L'intersection de ces deux trames forment un espace de transition qui est aménagé en gradins (rappel au théâtre romain) et qui combine des espaces verts et des plans d'eau

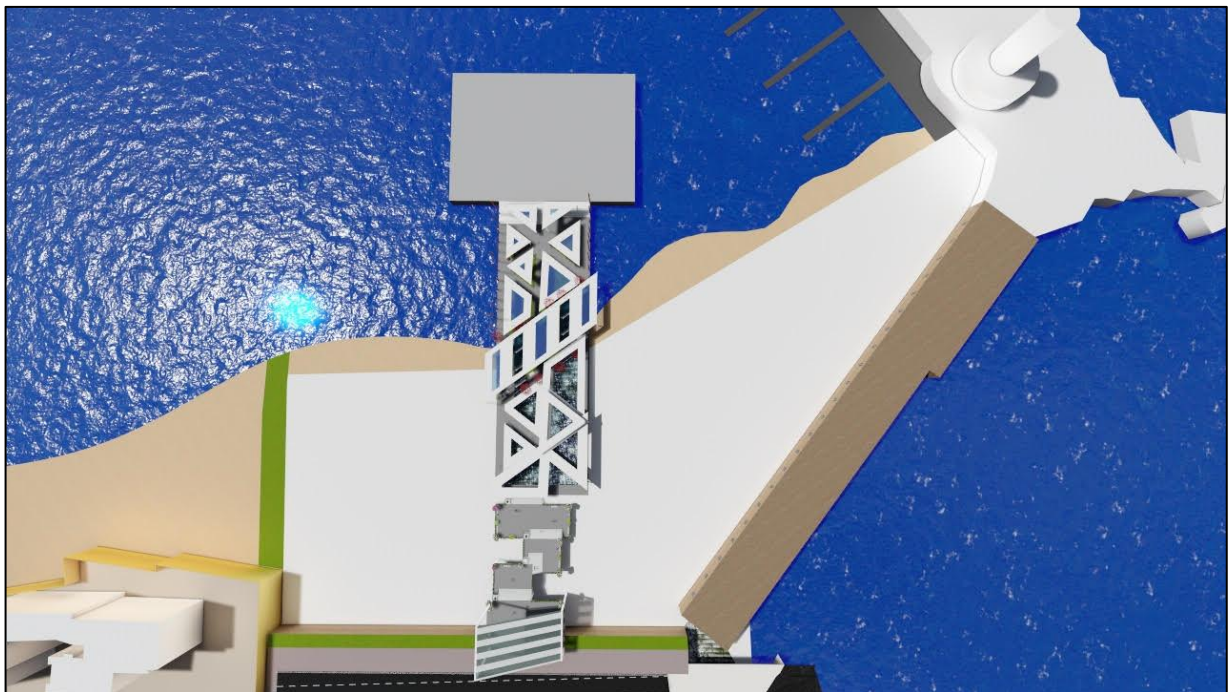
Source : Auteurs



3- Couverture du forum :

à cette étape on a suivi le même principe du contraste des trames bleus et verte qu'on a appliqué sur la couverture de l'espace,

Pour les matériaux on a utilisé un verre spécial translucide.



❖ Conclusion partielle

L'aménagement urbain, à travers les espaces créés et les parcours bien défini va nous permettre de donner plus d'activités, d'attractivités et donc de redynamiser le quartier, ainsi réconcilier la mer, ville, et casbah à travers les gestes, les axes et les rappels interprétés.

Introduction

Cette approche se développe sur deux parties : dans la première on essaiera de comprendre mieux « le transport maritime » ses fonctions et ses besoins et on définira son impact sur l'environnement et sur le développement économique des villes ; la deuxième portera sur l'analyse des exemples de référence afin d'appuyer notre démarche conceptuelle.

1. Le choix du thème

Le choix de la thématique du transport maritime en général, de la gare maritime en particulier, est motivé par trois aspects essentiels à savoir :

1.1 Le contexte (rappel)

Après avoir analysé le quartier de la marine nous avons constaté que le quartier était plus au moins oublié compte tenu de sa valeur historique et patrimoniale donc dans le but de le revaloriser, d'attirer un public, le faire connaître et lui rendre hommage nous avons pensé que la présence d'un embarcadère sera un point de départ ou un point d'achèvement d'un parcours historique au sein du quartier, un moyen de tisser des liens ou plutôt les renouer.

1.2 -L'Algérie et le transport maritime

Elle possède une façade maritime de 1200 km avec une situation géographique très favorable pour le développement du transport maritime ; mais le système portuaire algérien souffre de plusieurs faiblesses. Ces dernières décennies, l'Algérie essaie d'améliorer son système portuaire, en favorisant le transport maritime par la ratification de plusieurs accords tels que le

Partenariat Euro-méditerranéen¹, ainsi que l'intégration de plusieurs stratégies, telle que la stratégie du développement du transport maritime à l'échelle nationale.



Figure 62 domaine du littoral algérien partie terrestre et partie marine.

Source: Geosciences Marines Algérie

¹ Le partenariat Euro-méditerranéen est prévu par l'UPM (Union pour la Méditerranée) pour le développement

1.3 -Les enjeux du transport maritime

De nos jours, 80% de l'énergie consommée dans le monde provient des énergies fossiles qui servent de carburants pour le trafic routier²¹. Sa combustion provoque des gaz à effet de serre qui à l'origine du réchauffement climatique et donc à ses conséquences.

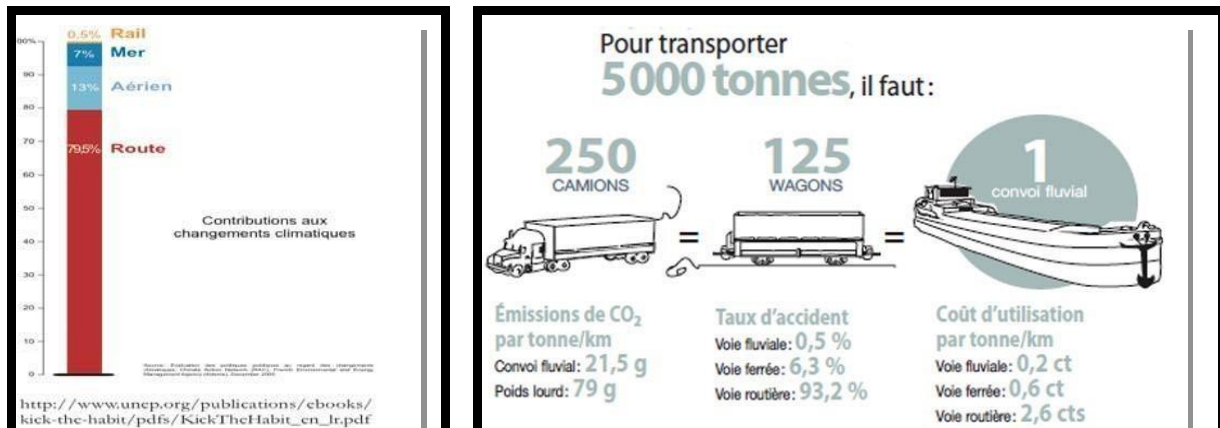


Figure 63 les chiffres sur l'aspect écologique, environnemental du transport maritime

Source : www.unep.org, publications ; ebooks ; kick-the-habit

2 -les avantages du Transport maritime

Il consiste à déplacer des personnes ou des biens d'un endroit à un autre par la voie maritime. Il présente plusieurs avantages tels que :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- transporter les marchandises en toute sécurité.
- Réduire la congestion sur terre.
- Economiser le carburant.

³ L'association transports et environnement (ATE) « œuvre depuis 1997 en faveur d'une mobilité intégrant l'être humain et la protection de l'environnement et du climat. »

II-Présentation de la gare maritime

1. Définition de la gare maritime

La gare maritime est la relation entre la terre et la mer. L'une des évolutions majeures de la gare est surtout son ouverture sur la ville. Lieu public par excellence et lieu de transit, c'est la porte de la ville par laquelle accèdent des voyageurs, qu'elle honore par la qualité de ses services.



Figure 64 gare maritime de Bejaia

2. Classification des gares maritime

Elle se fait selon le seuil de fréquentation

dont la réglementation française, les gares de voyageurs sont réparties en trois catégories définies par arrêté ministériel.

La Catégorie A : les gares de voyageurs d'intérêt national dont la fréquentation est au moins égale à 250 000 voyageurs par an.

La Catégorie B : les gares de voyageurs d'intérêt régional dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an.

La Catégorie C : elles sont qualifiées de gare d'intérêt local elle regroupe les autres gares de voyageurs

3. Les composantes d'une gare maritime

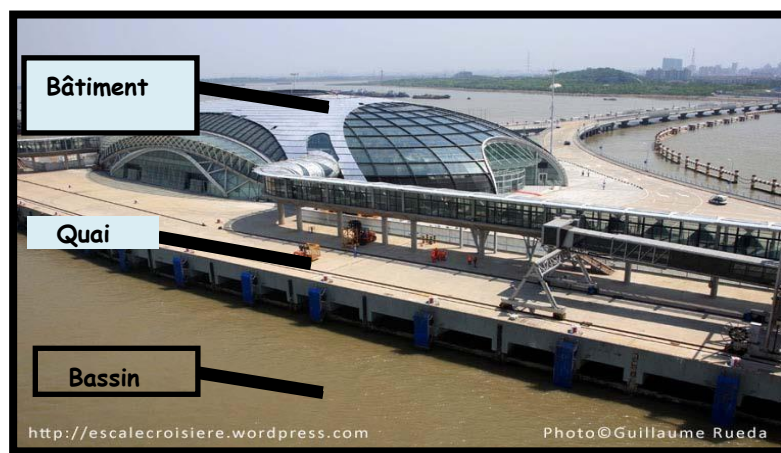


Figure 65 gare maritime de Shanghai

Source : <https://escalecroisiere.wordpress.com/2012/11/19/shanghai-gare->

- **Le bâtiment** : c'est l'espace où se trouvent les différentes fonctions qui répondent aux besoins des usagers.
- **Le Bassin** : plan d'eau relativement calme, entouré par des digues qui absorbent l'énergie de la houle. Ses dimensions dépendent de la manœuvrabilité des navires.
- **Le quai** : sa longueur est celle du plus grand navire prévu et doit également tenir compte de la largeur des navires.

4 Présentation des quais :

II-4-1-Les rôles des quais :

1. Fournir le dispositif d'appui
2. assurer la liaison navire/terre
3. soutenir les terres à la limite du plan d'eau.

II-4-2-Les différents types de quais :

- Un quai (*berth*) est un ouvrage remplissant les trois fonctions citées précédemment.
- Un appontement : il remplit uniquement les deux premières fonctions
- Les Ducs d'Albe4 (*Delphin*) : qui remplissent seulement la fonction d'amarrage.



Figure 66 quais de la gare

Source : <http://www.visitmadeira.pt/fr-de-fr/explorer/detalhe/gare-maritime-internationale-du-port-de-funchal>



Figure 67 Ducs d'albe

Source : <http://www.presqu-ile-crozon.com/guerre-1939-1945/ima-guerre-39-45/port-petrolier->



Figure 68 appontement

Source : <http%3A%2F%2Fimg.over-blog->

5 Le terme provient de Ferdinand Alvare de Tolède, duc d'Albe, qui faisait amarrer es bateaux à des pieux lors de son séjour au Portugal. Un duc d'Albe consiste en des pilotis (pieux ou caissons : poteaux de bois, tubes d'acier, blocs de ciment) ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer, en bief, aux abords d'une écluse, dans les darses d'un port de mer.

Passerelle pour véhicules :

Ces passerelles, analogues à des ponts mobiles permettent de relier le quai au navire et d'y embarquer ou de débarquer les véhicules automobiles. Leur longueur doit être suffisante afin d'éviter les fortes pentes qui ne doivent pas excéder 13 à 14%.

Passerelle pour voyageurs :

Ce sont des ouvrages légers, mises en place au moyen de grues ou d'engins de levage du bord, entre le navire et le quai. Elles permettent aux passagers de passer directement du navire à la gare, à l'abri des intempéries.



Figure 70 passerelle pour véhicules source :



Figure 69 : Passerelle pour voyageur source
: <http://www.cargos-Gare Maritime/Gare/passerelle.jpg>

II-5-Fonctionnement d'une gare

II-5-1-Les intervenants dans la gare

Le personnel :

- Les gestionnaires, les compagnies maritimes et les services de contrôle réglementaire des passagers.
- Les services de base maritimes, responsables de l'infrastructure portuaire, de l'entretien des quais d'accostage, de l'amarrage des navires ainsi que des espaces techniques.
- Les services de la navigation maritime, chargés d'assurer la régularité des trafics des Navires.

Utilisateurs de la gare :

- Les passagers.
- Les accompagnateurs et visiteurs.
- Les touristes
- étudiants et habitants

II-5-2-Organigramme fonctionnel d'une gare

Le contrôle est très important pour le bon fonctionnement d'une gare comme on peut le voir sur l'organigramme, car il permet de gérer les flux et d'assurer la sécurité.

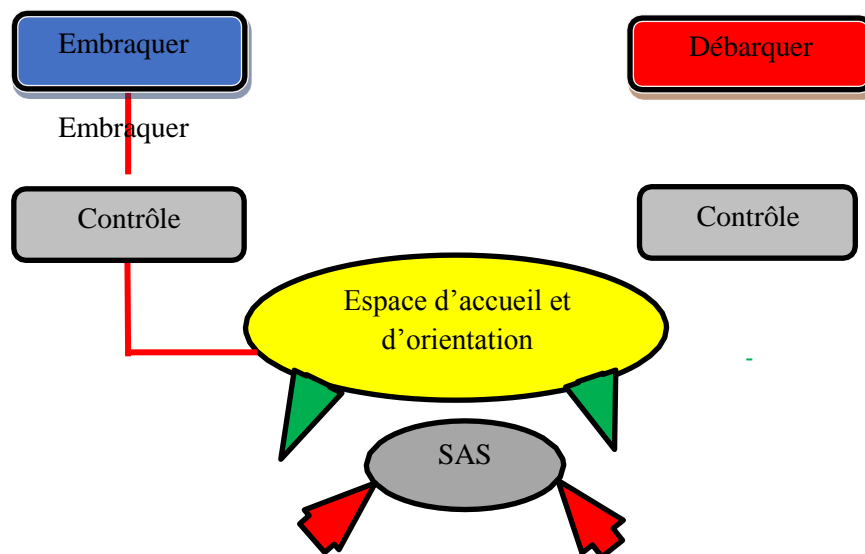


Figure 71 organigramme d'une gare

II-5-3-Le contrôle

-Contrôles réglementaires :

- ✓ **Le contrôle de douane:** il vise l'entrée et la sortie de la marchandise.
- ✓ **Le contrôle de police:** il vise à vérifier les titres d'identités et les visas.
- ✓ **Le contrôle de la sûreté:** il vise le contrôle des passagers au départ, concernant le port d'arme, d'objets dangereux et de stupéfiants.
- ✓ **Le contrôle de santé:** il vise les passagers en provenance des pays où sévissent des maladies dangereuses de façon pandémique (corona virus de nos jours).

-Contrôle des compagnies :

- ✓ C'est la prise en charge du passager et de ses bagages par la compagnie. Les passagers en transit direct n'ont pas à s'enregistrer, la carte de transit leur permettra d'accéder à bord du navire.



Figure 72 contrôle de douane de douane source : <http://actualite.laprovince.be/policiers-ontroles.html>



Figure 73 contrôle de police Source : encryptedtbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcOKZvshMBkEj7m6CeihIXFpV



Figure 74 contrôle de police Source : http://img.20mn.fr/BsnCUsvjShO6HEQQvUxcBQ/2048x1536-fit_control-sanitaires-aeroport-lagos-nigeria-4-avout-2014.jpg



Figure 75: Contrôle de sûreté Source : http://i.f1g.fr/media/ext/805x453_crop/www.lefigaro.fr/medias/2011/01/06/b8e0d9de-962-11e0-85b9-

II-5-4-Circuit des passagers et des véhicules

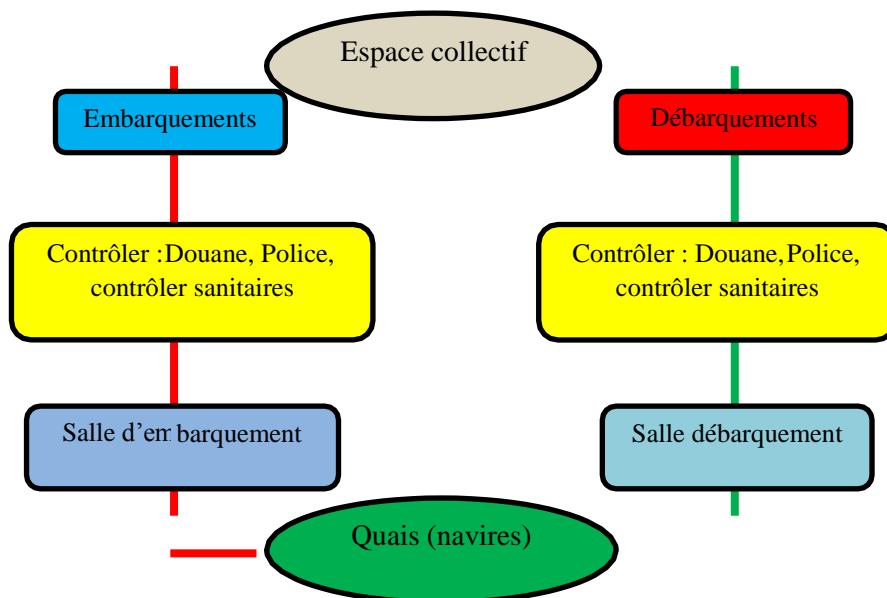


Figure 76 organigramme du circuit des passagers et leurs bagages dans une gare maritime. Sources : élaboré par les auteurs



Figure 78 quai d'une gare maritime

Source : <http://www.defense.gouv.fr/var/dicod/>



Figure 77i : hall d'embarquement

Source : <http://urbanattitude.fr/wp->

A travers cette première partie, nous pouvons dire que pour réussir la conception d'une gare maritime plusieurs exigences doivent être prises en considération à savoir :

- Le rang du projet qui définit son échelle gare international, local ou régional
- La hiérarchisation des utilisateurs pour assurer la gestion du flux.
- La position stratégique des contrôles afin de garantir la sécurité de la gare.
- La programmation des grands espaces d'attente et de stationnement.
- La multitude de circuits, passagers, visiteurs personnel.
- Le caractère évolutif de la gare maritime.

III- Analyse d'exemple

Pour cette partie d'analyse, nous avons opté pour l'analyse de deux exemples :

- La gare de Tadoussac pour son rapport avec son environnement et les similitudes des problématiques.
- La gare de Marseille choisie pour son organisation fonctionnelle.

III-1-Exemple n° 01 : Gare de Tadoussac

III-1-1-Présentation de Tadoussac



Figure 79 vu sur la gare de Tadoussac

Fiche technique

- ✓ **Projet** : terminal portuaire.
- ✓ **Situation** : Tadoussac, Québec, Canada
- ✓ **Architecte** : MALOUIN Annie
- ✓ **Année** : 2011.

-La gare maritime de Tadoussac est située sur les rives du fleuve saint Laurent dans la province du Québec est un essai où l'architecte s'est focalisé sur une analyse paysagère environnemental et social pour aboutir au résultat final ou du moins le résultat présenté car le projet n'est pas encore réalisé.

III-1-2-Situation

Situé dans un des plus vieux quartiers de Québec Tadoussac voit la succession de plusieurs époques comme le site Mme Malouin :

Le village de Tadoussac est reconnu comme le plus vieux du Québec. Il constitue un bastion de l'histoire de la colonisation de la Nouvelle-France. Les événements qui ont marqué la petite histoire de Tadoussac se déroulent à trois époques qui se chevauchent parfois : le commerce des fourrures (1600 à 1859), l'industrie du bois (1838-1897) et le tourisme (1862 à aujourd'hui).

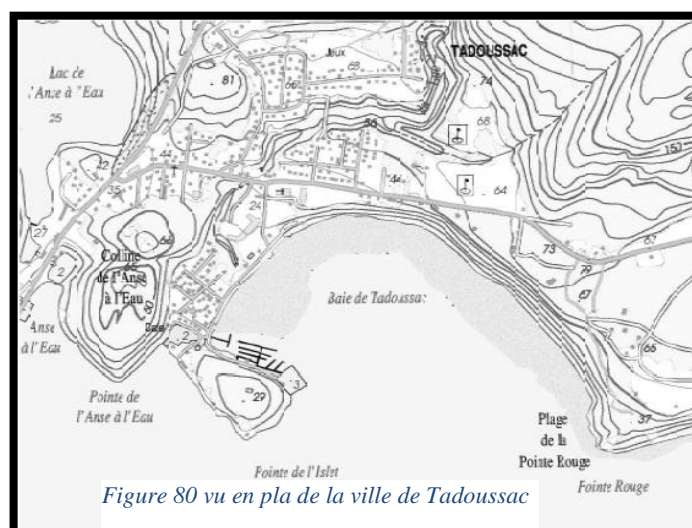


Figure 80 vu en pla de la ville de Tadoussac

III-1-3-Laphilosophie du projet

la conception du projet fut le résultat d'une analyse paysagère ou l'architecte s'est inspiré des formes et des reliefs aux alentours de l'assiette d'intervention pour sculpter sa forme, son objectif principale était de démontrer qu'à travers son analyse on pouvait intégrer un projet même de grande envergure sans agresser son environnement

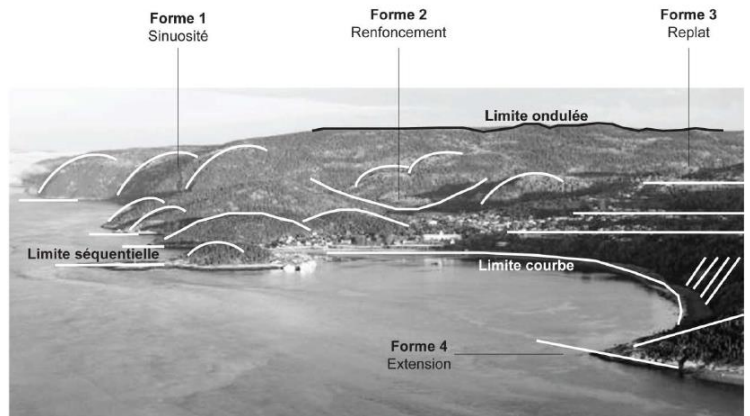
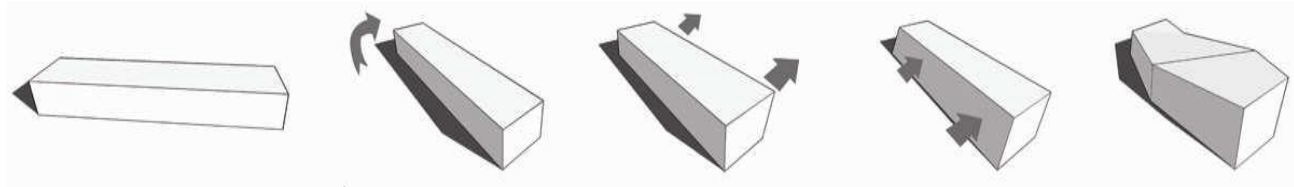


Figure 81 morphologie de la baie de Tadoussac

III-1-4-demarche formelle



- 1- Le bâtiment prend tout d'abord une allure fongiforme afin de correspondre aux implantations humaines ainsi qu'à leur gabarit.
- 2-L'étude des axes permet ensuite d'orienter le bâtiment afin à la fois de cadrer dans chacun des points de vue étudiés ainsi que de libérer les points de vue importants. L'orientation dans l'axe permet au bâtiment d'épouser le quai et de pointer la vue vers le large.
- 3-La proximité de l'eau et son attrait, pousse ensuite le volume à se percher au-dessus du point d'eau. Cette astuce s'inspire d'autre part de l'implantation que prend la promenade de bois centenaire qui longe la baie à la hauteur de l'Hôtel Tadoussac qui semble se prononcer vers l'avant afin d'atteindre l'immensité de l'eau de la baie.
- 4-La topographie, qui en ce lieu génère des forces particulières, crée ensuite une poussée sur le volume de la gare. En effet, la forte présence de la colline de la presqu'île engendre une pression qui se ressent en plusieurs lieux d'observation et qui est ici réinterprétée.
- 5-Enfin, les formes séquentielles qu'offre le paysage de Tadoussac avec ses longs prolongements rocheux qui s'enfoncent dans le fjord ont inspiré la volumétrie séquencée du volume qui génère des contrastes de tonalités sur les parois extérieures. C'est ainsi que le projet s'intègre délicatement et silencieusement au paysage

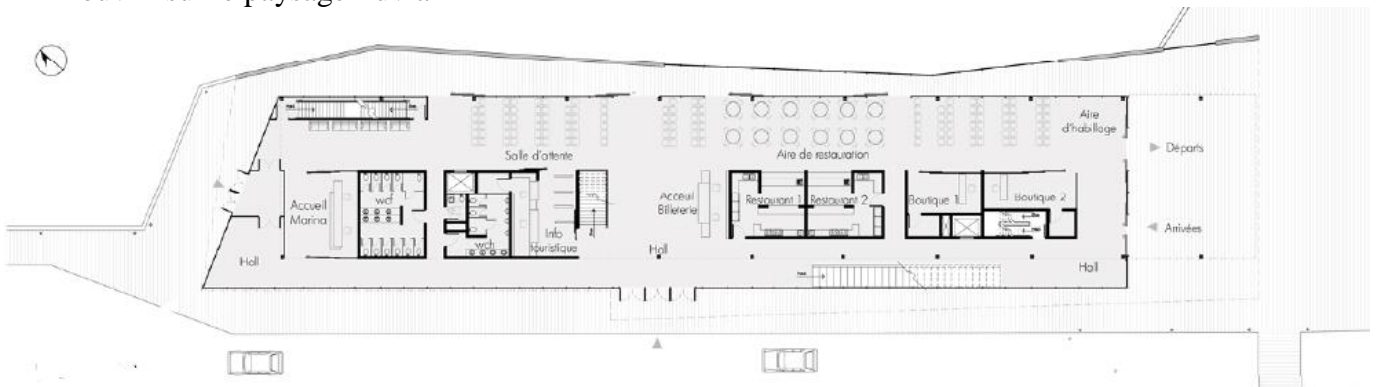
III-1-5-Analyse fonctionnelle

La gare maritime est un bâtiment de 3 étages. Il inclut les services déjà offerts sur le quai soit une marina, un secteur dédié aux croisières de loisir (observation des mammifères marins), des bureaux pour la garde côtière ainsi que les services liés à l'accueil des croisières internationales. Ces services se distribuent au travers du bâtiment selon les besoins que nécessitent les divers usages.



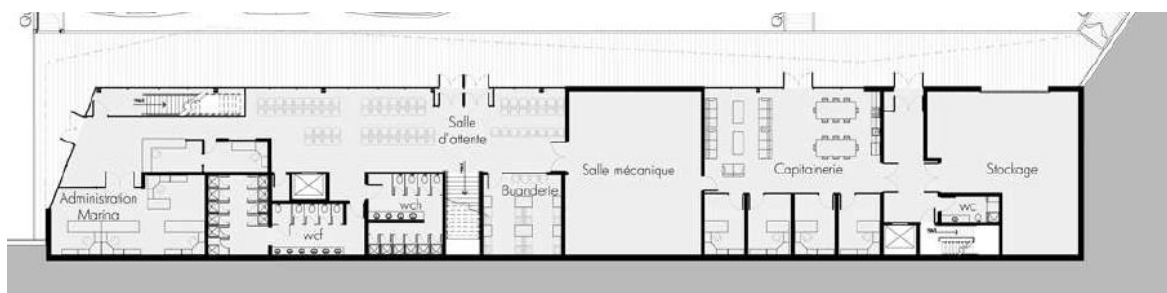
A-Plan du RDC :

L'accueil du visiteur se fait au rez-de-chaussée qui pénètre soit par l'accès nord, soit par l'accès ouest qui constitue l'entrée principale et qui est en lien avec et le débarcadère. L'entièreté du rez-de-chaussée est réservée aux services liés aux croisières internationales. C'est aussi à ce niveau que l'on retrouve le balcon semi-extérieur qui longe toute la façade est pour mener au quai et ouvrir sur le paysage fluvial.



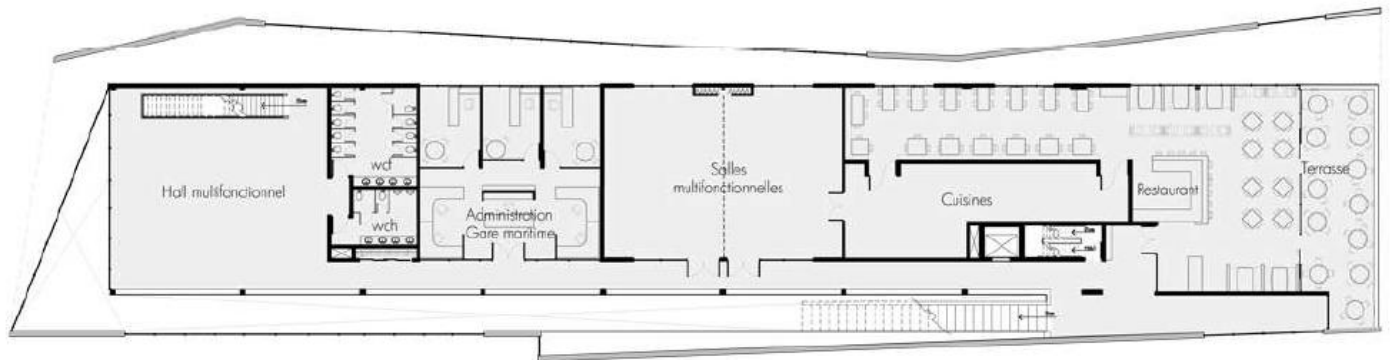
B-Plan du sous-sol :

Au niveau de l'eau, soit au sous-sol, se retrouvent tous les autres services liés aux activités nautiques et à la marina.

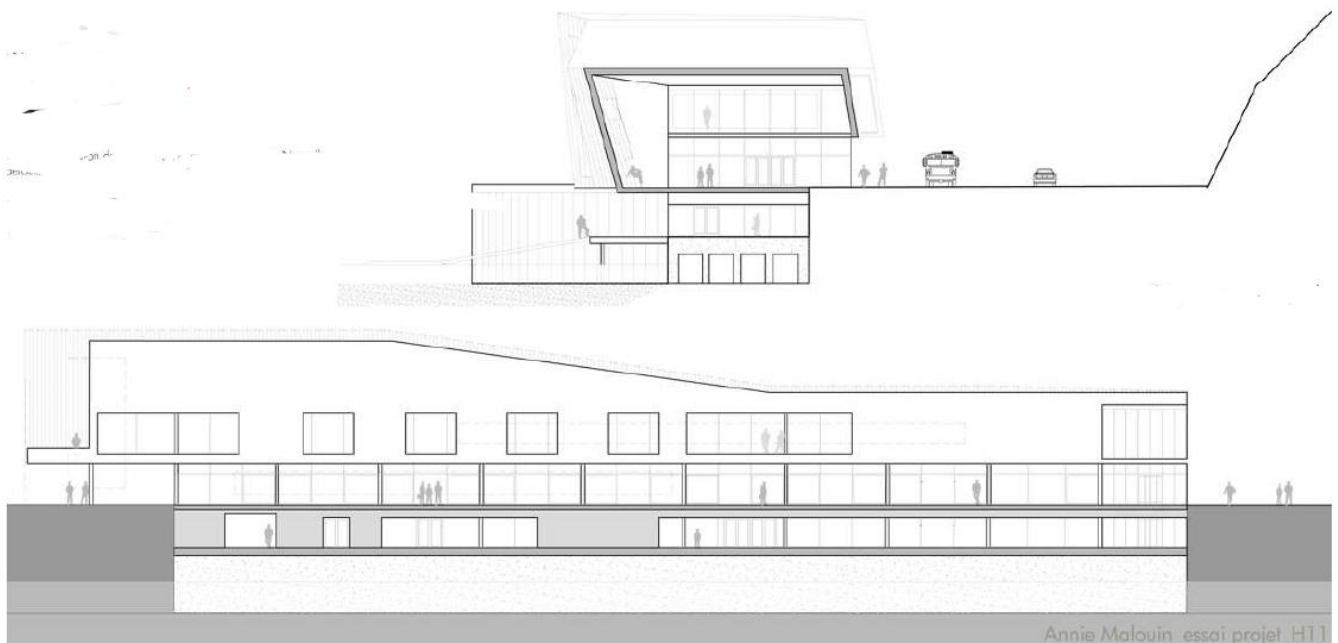


C-Plan de l'étage :

L'étage quant à lui est réservé aux services administratifs. On y retrouve aussi plusieurs salles multifonctionnelles ainsi qu'un restaurant ouvert au public afin d'étendre la période d'utilisation du bâtiment au-delà de l'automne et du printemps. Enfin, un quatrième étage est réservé aux services de la garde côtière canadienne qui occupe ici une fonction de surveillance et de sauvetage des étendues d'eau. Ayant besoin d'un point de vue sur le fleuve, ils ont été disposés au sommet du bâtiment.



D- Répartition des fonctions :



Synthèse

Le projet de la gare de Tadoussac a proposé une réflexion sur l'influence que peuvent exercer les notions d'un paysage et d'un contexte précis lors de l'élaboration du projet d'architecture. Ces outils peuvent générer des pistes de développement concrètes afin de concevoir le projet. Ce processus a également déterminé l'approche architecturale appropriée afin de respecter l'identité du site tout en enrichissant l'expérience que l'observateur entretient avec son environnement.

III-2-Exemple n° 02 : Gare de Marseille

III-2-1-Présentation du projet

- **Projet** : gare maritime
- **Situation** : MARSEILLE (France)
- **Maître d'ouvrage** : port Autonome de Marseille
- **Architecte** : Atelier de la Rue Kléber, SARL d'Architecture
- **Catégorie** : A (250 000par an)
- **Équipe conception et chantier**: Valérie Décote & Jean-Luc Rolland, Architectes DPLG
- **Suivi des travaux**: Atelier du Prado, Sarl d'Architecture, Nathalie Brodsky, Architecte
- **Surface**: 5 920 m2 SU +1 300 m2 de bâti extérieur, passerelles, travelator
- **Inauguration** : avril 2003.



Figure 86 : Montrant la gare maritime de Marseille

Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

III-2-2-Situation

Elle se situe à proximité des voies de desserte e et de communications. La gare de Marseille bénéficie d'une situation stratégique par apport à son environnement « s'ouvrir sur la mer et sur la ville ». Son implantation sur le môle de Gourët fait d'elle un point de repère pour les voyageurs, ainsi que pour les Marseillais.

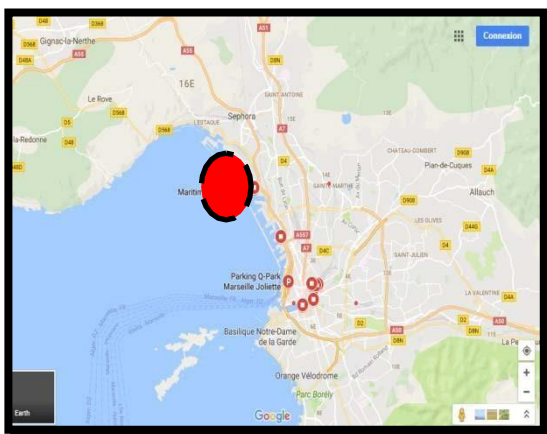


Figure 87 : Plan de situation du môle de Gouré

Source : Google Map



Figure 88 : Carte de desserte

Source :<http://montourdanslemonde.e-monsite.com/medias/images/plan-port-marseille1.jpg>

III-2-3-Analyse du plan de masse

La gare est située dans un port industriel composé de hangars et d'espace extérieurs qui sont travaillés comme des parkings. L'Aspect architectural du projet est tiré du registre industrielbanal propre au domaine portuaire comme nous pouvons le voir à travers la carte

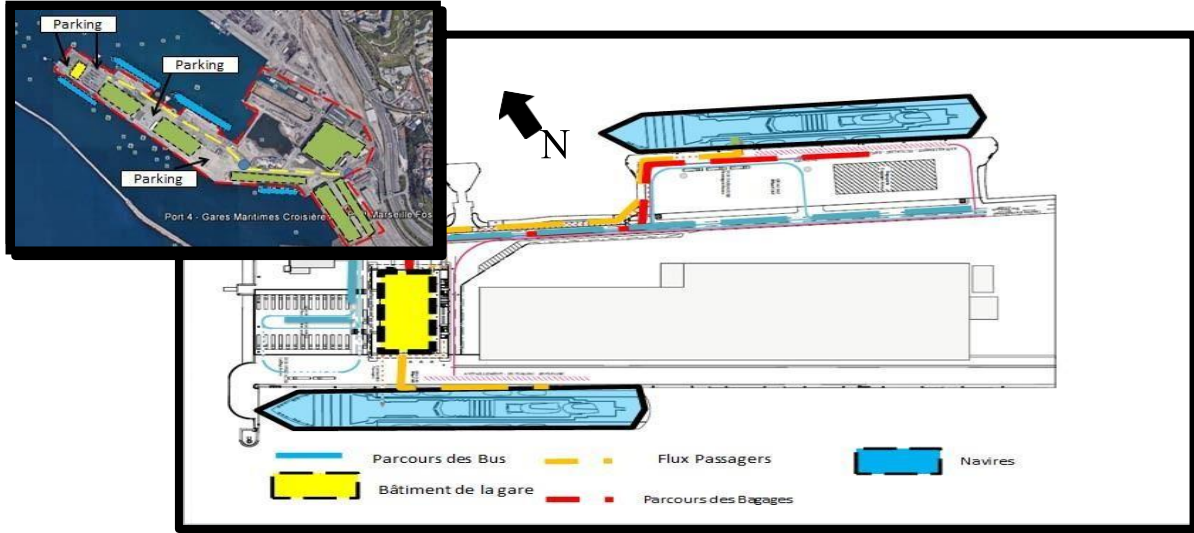


Figure 89 : Carte montrant la circulation extérieure du projet
 Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF + traitements les auteurs

III-2-4-Analyse fonctionnelle

Pour le fonctionnement :

- Une disposition classique avec bagagerie au Rez-de-chaussée et salle d'enregistrement à l'étage.
- Fonctionnement performant, polyvalent et évolutif avec une simplicité maximale

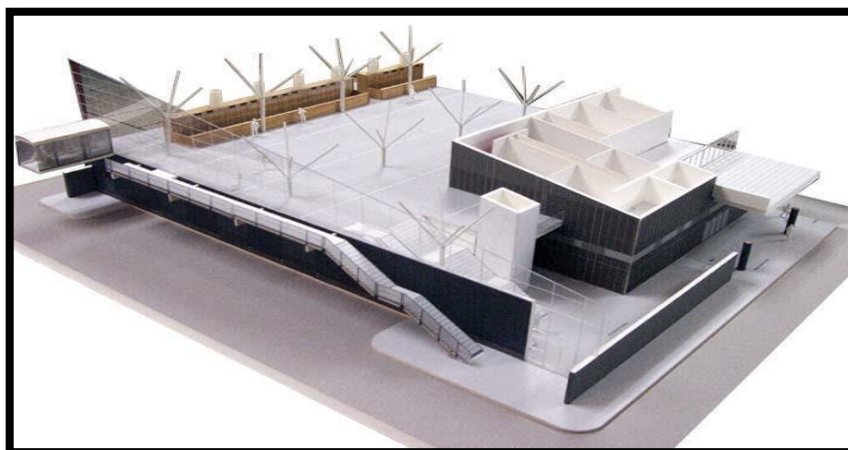


Figure 90 : montrant l'organisation intérieure du projet
 Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

A-Plan du Rez-de-chaussée

Ce plan est réservé pour les espaces personnels (bureaux, vestiaires..) et les espaces fonctionnels de la gare tels que la bagagerie, afin de faciliter l'accès vers les quais, ainsi que les espaces de circulations et de contrôle comme le montre les figures 95,94.

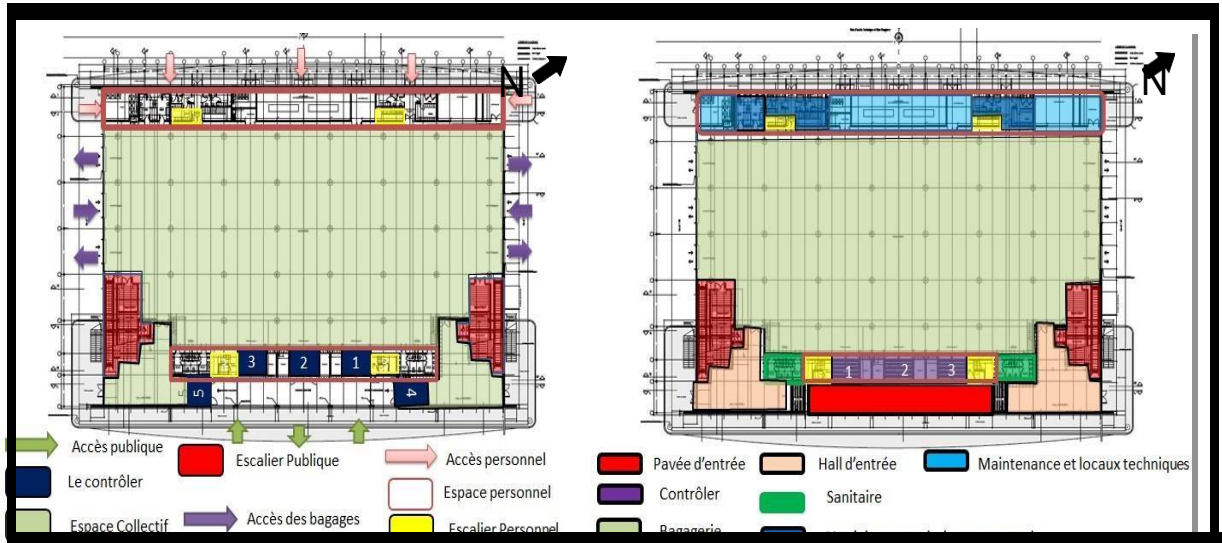


Figure 92 : hiérarchisation des espaces en Rez de chaussée

Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF + traitements les auteurs

Figure 91 : Plan Rez de

chaussée Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières traitements les auteurs

P
D
F

B-Plan du 1er Etage et de l'inter-sol

Nous constatons que le premier étage est dédié au public, par contre l'inter-sol est réservé au personnel afin d'assurer une hiérarchisation fonctionnelle.

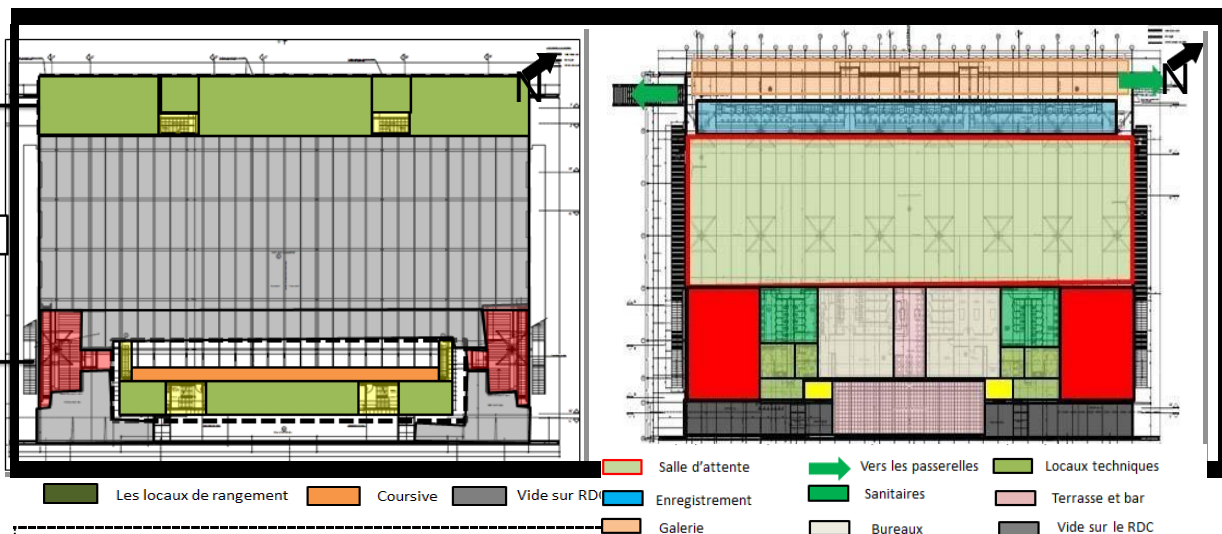


Figure 94 : Plan de l'inter-sol

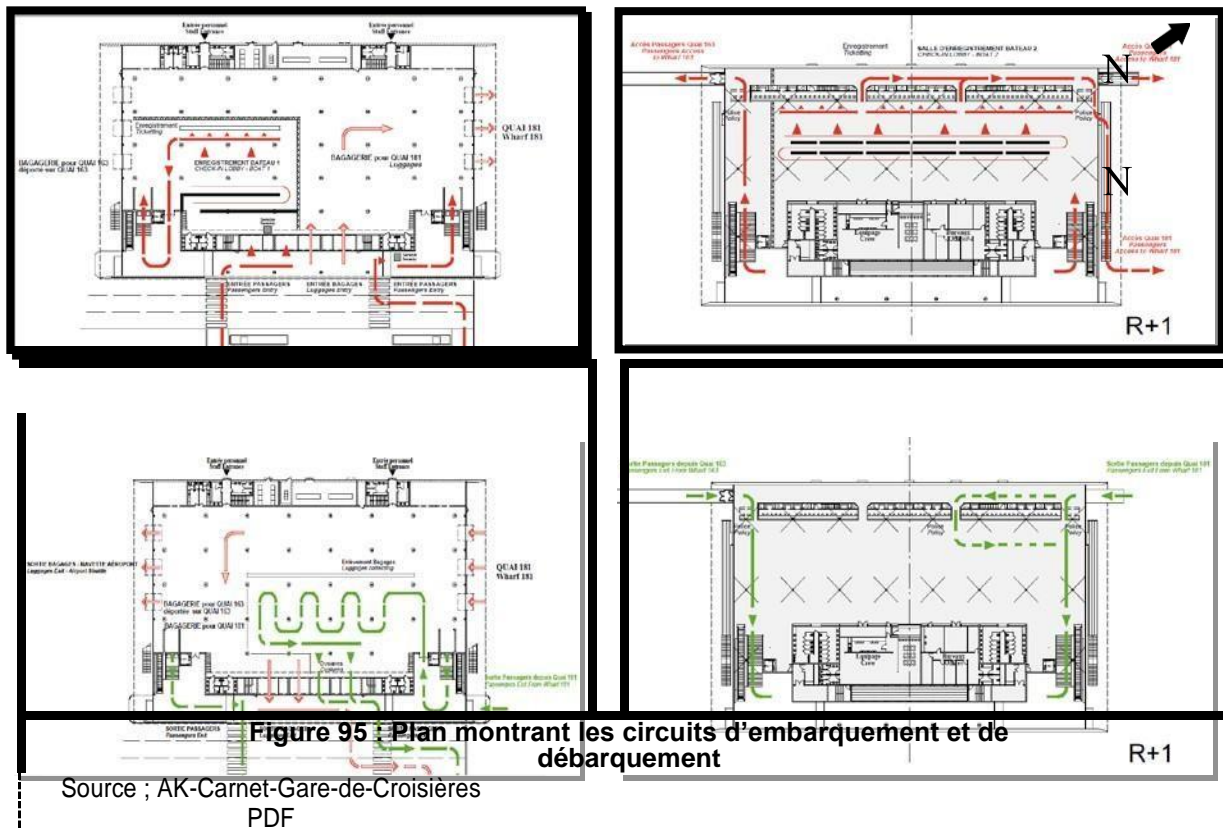
Source :AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF + traitements les auteurs

Figure 93 : Plan du 1^{er} étage

Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

D-Circulation à l'intérieur de la gare

La gare de Marseille se caractérise par le caractère évolutif vu l'aménagement intérieur mobile (parois mobiles). Cette particularité est considérée comme un atout car pour un même espace, nous avons des organisations spatiales différentes.



E-Particularités du projet

L'éclairage latéral du hall d'embarquement se fait grâce aux boîtes de lumières utilisés sur la façade sud du projet et un éclairage zénithal pour l'espace personnel par l'ouverture au niveau de la toiture. Ce système permet une ventilation naturelle grâce à l'effet cheminée vu la présence des ouvertures dans sa partie haute.



Figure 96 : photo des boîtes de lumière
 Source : AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

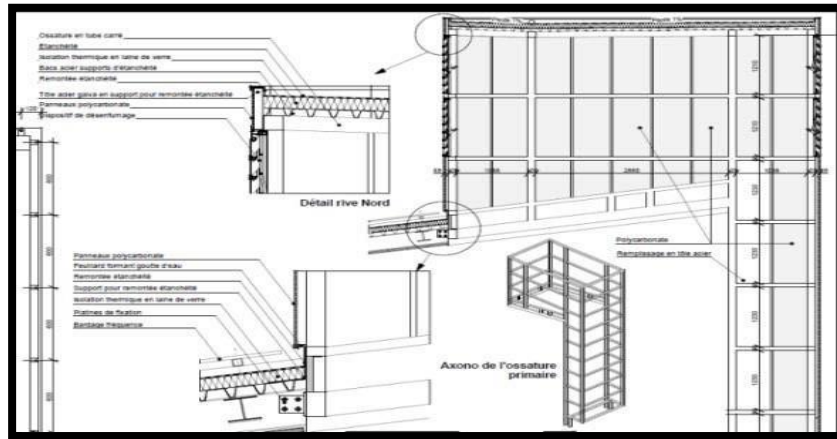


Figure 97 : détail de la boîte de lumière
 Source :AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

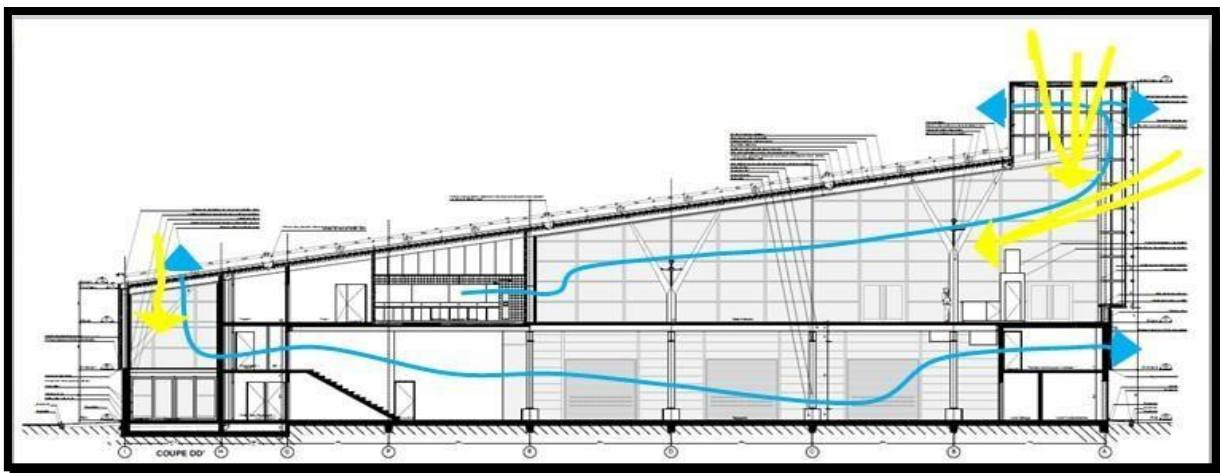


Figure 98 : Coupe montrant la ventilation et éclairage naturelle de la gare
 Source :AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF+ traitements auteurs

-Structure Arborescente

Le principe est de réaliser des éléments géants sous forme de structure arborescente afin de soutenir la toiture et atteindre de longues portées et grandes hauteurs (10m à 17m) comme le montre les images de la figure 99.

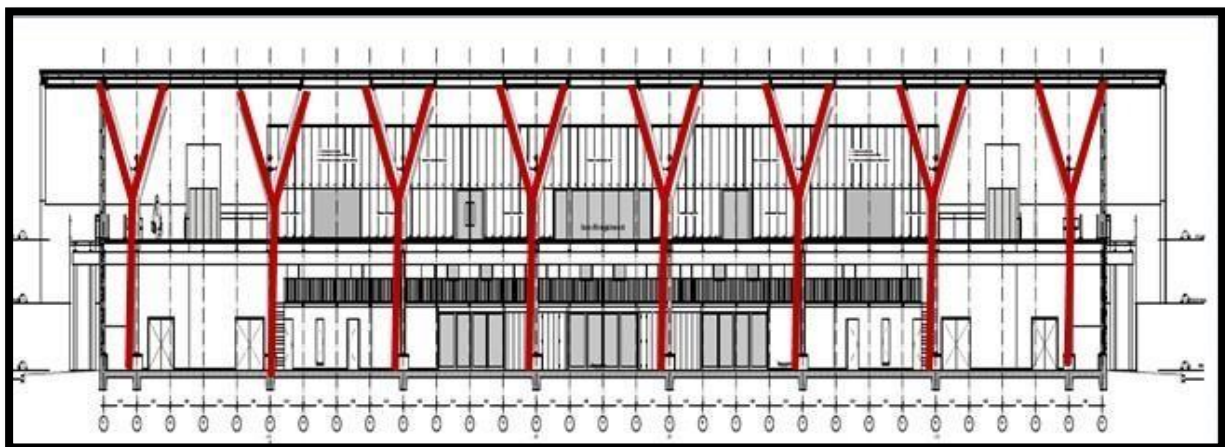


Figure 82 images montrant la structure métallique de la gare

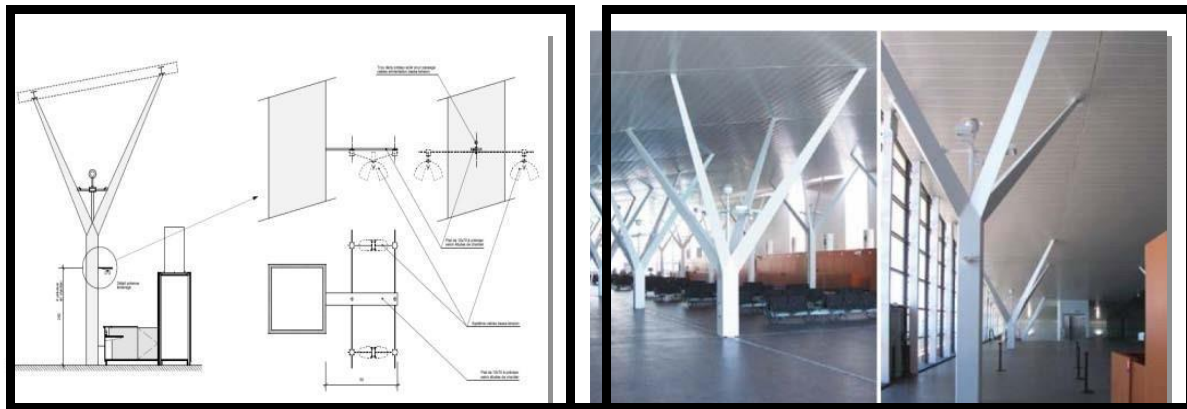


Figure 100 : intégration de la sonorisation dans la structure

Source :AK-Carnet-Gare-de-Croisières PDF

Conclusion

L'exemple de gare maritime à Marseille représente une référence en termes de fonctionnement et d'organisation intérieure .elle se caractérise par une organisation classique avec gagerie au rez de chaussée et enregistrement à l'étage et par un caractère évolutif.

A travers l'analyse de deux exemples de gare maritime (gare de Tadoussac, gare de Marseille) nous avons élaboré notre programme et arrêté l'échelle de notre gare maritime.

Notre gare maritime ou plutôt embarcadère au quartier de la marine d'Alger va être une gare de voyageurs à but touristique à l'échelle régionale

Programme surfacique

Espace	surface
Entre sol	
Embarquement	220m ²
Débarquement	250 m ²
Douanes	33 m ²
police	33 m ²
cafétéria	30 m ²
Salle d'attente	45 m ² x2

Infirmierie	38 m ²
sécurité	25 m ²
Maintenance	25 m ²
Sanitaires	25 m ²
Reserve	130 m ²
Local technique	120 m ²
Local technique	130 m ²
RDC	
Accueil	280 m ²
Exposition	200 m ²
attente	300 m ²
Billetterie	90 m ²
cafeteria	100 m ²
sanitaires	42 m ²
Etage commercial	
Exposition temporaire	175 m ²
boutiques	6x20 m ²
Bureau de change	72 m ²
Pharmacie	63 m ²
Ageces 1	72 m ²
Agence 2	80 m ²
Agence 3	80 m ²
Agence 4	100 m ²
Atelier artisanal	280 m ²
Salle polyvalente	280 m ²
sanitaires	42 m ²
Niveau restauration	
Fast food	7x 20 m ²
Restaurant gastronomique	200m ²
Espace consommation	512m ²
Eposition temporaire	220m ²
Salon de thé	90m ²
Caféteria	64m ²
administration	
Salon d'accueil	100m ²

Salle de réunion	50m ²
bureaux	5x50m ²
archive	70m ²
Capitainerie	
Capitainerie	200m ²

Introduction

La conception d'un projet d'architecture passe par plusieurs étapes avant d'arriver au résultat final, nous allons voir à travers ce chapitre l'histoire de la création de l'embarcadere

1. Philosophie du projet

Pour la conception du projet une démarche formelle a été adoptée, en continuant sur la même logique de conception du plan masse (axes histoire et mémoire). Comme élément de départ, en tant qu'étudiant à tendance moderne, le rectangle représente souvent un point de départ lors de la conception. ce qui est le cas pour ce projet.

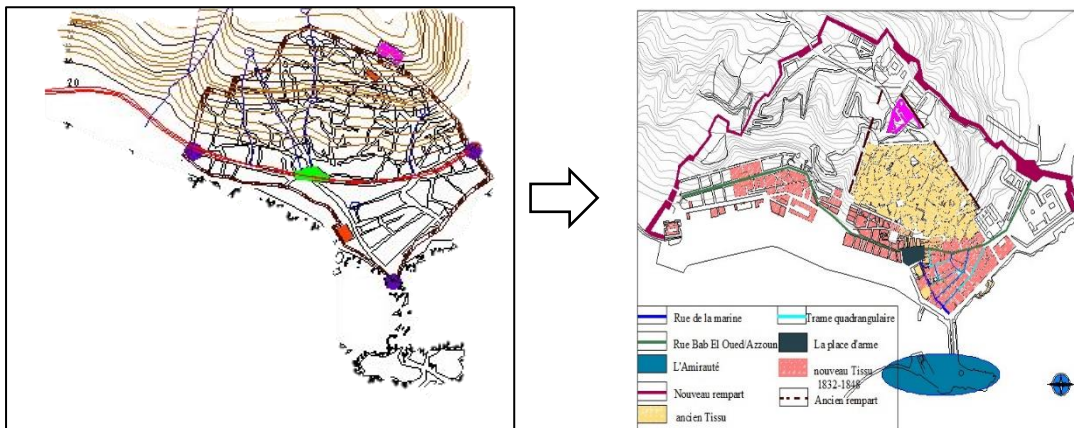


Figure 1 l'amirauté avant et après construction du penon

Comme pour la conception du plan masse l'idée de la création de l'île fut d'inspiration historique. En suivant l'histoire de l'actuel penon qui était au tout début un archipel de 5 îles qui donnent le nom à la ville EL JAZAÏER, les espagnols lors de leur conquête en Algérie ont construit une forteresse qui contrôlait l'accès des embarcations en destination du rivage sur les îles mêmes, qui par la suite ont été reliés à la terre ferme et accueillent aujourd'hui l'amirauté.

En ce qui concerne le volume et la conception globale du projet la problématique qui se posait et s'imposait était : comment concevoir un projet qui soit à la hauteur d'une façade à la fois urbaine et maritime représentant la carte postale d'Alger sans pour autant être dominant sur son entourage ? Et par l'entourage on entend parler du bastion 23, le musée de la marine et le phare historique.

Pour répondre à cette problématique le choix du style était simple, l'architecture moderne avec sa simplicité sa sobriété et ses formes épurées pouvait être la solution pour rester discret, avec une touche de modernité qui était requise pour suivre le courant de l'époque actuelle le tout avec un cachet "algérien".

2. Principes et concepts

La conception ne se résume pas à tracer des lignes ou emboîter des volumes. la conception c'est de donner un sens à chaque ligne à chaque geste à chaque point. tout doit être justifié car ce qui fait la richesse d'un projet c'est la variété des concepts employés qui le laissent parler de lui-même, nous raconter son histoire.

2.1 Intégration au site : c'est une implantation du projet par rapport au terrain (parallèle ou perpendiculaire aux courbes de de niveaux) en tenant compte des données climatiques : orientation et ensoleillements, ainsi que la ventilation. Le projet pourrait aussi s'intégrer en rapport avec son contexte, c'est à dire le modèle architectural, sa forme et traitement des façades.

(Dr.OULMAS Mohand)

2.2 L'architecture moderne :

Le Mouvement moderne, aussi appelé « Modernisme », n'est pas exactement un mouvement au sens artistique du terme : il n'existe pas de critères clairement affirmés comme pour le Cubisme ou le Futurisme par exemple. On regroupe sous ce nom plusieurs écoles artistiques internationales avec des styles, des techniques et des principes parfois très différents, mais réunies autour d'une même idée : construire le monde de demain.

2.3 Plan libre :

Le plan libre en architecture est un mode de construction qui laisse entrer la lumière du soleil et l'air dans toutes les pièces intérieures. Des poteaux remplacent les murs porteurs pour optimiser au maximum l'espace intérieur.

Concepts sous-jacents :

- Fluidité
- Circulation
- Transparence (entre les espaces intérieurs)

2.4 Horizontalité

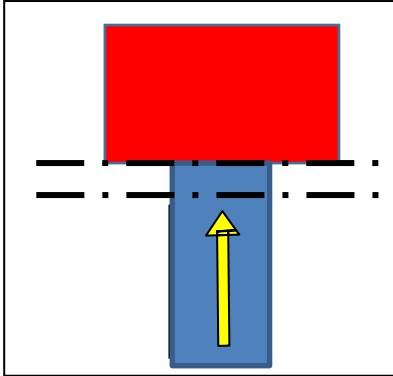
Caractère d'un paysage, d'un bâtiment, où les lignes horizontales sont prépondérantes. *Cette architecture semble écrasée sur un paysage dont les lignes infinies amplifient l'horizontalité somnolente* (HOURTICQ, *Hist. art*, Fr., 1914, p. 93).

2.5 Le patio

Le patio désigne la cour intérieure d'une maison. Ce grand espace à ciel ouvert, et généralement entouré d'une galerie servant à circuler, remonte à l'Antiquité romaine. À l'époque, toutes les villas en possédaient un.

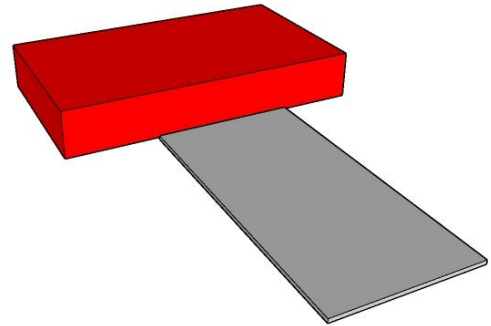
3. Genèse du projet

Etape 4



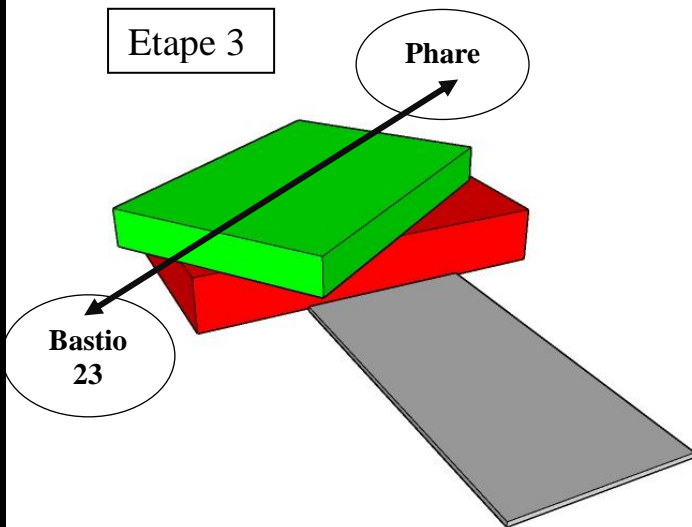
Implantation de l'île d'une forme rectangulaire perpendiculaire à l'axe international (vue en plan)

Etape 2



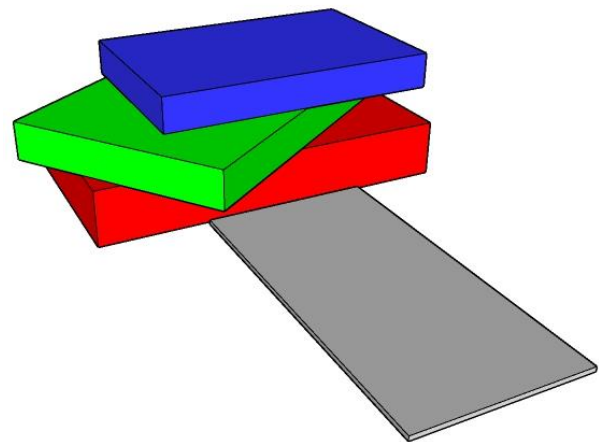
Un volume perpendiculaire a la jetée qui représentera la structure d'accueil du projet

Etape 3



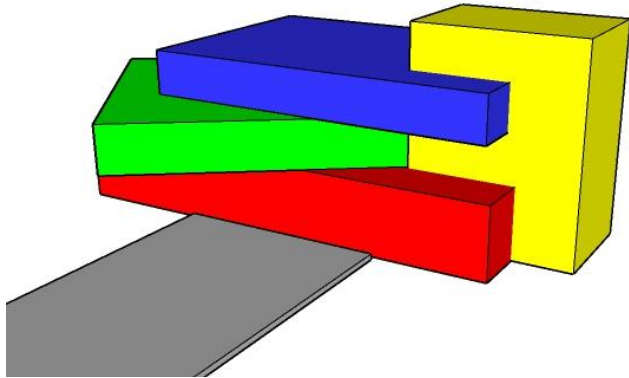
Superposition d'un volume en oblique sur l'axe reliant le bastion 23 et le phare

Etape 4



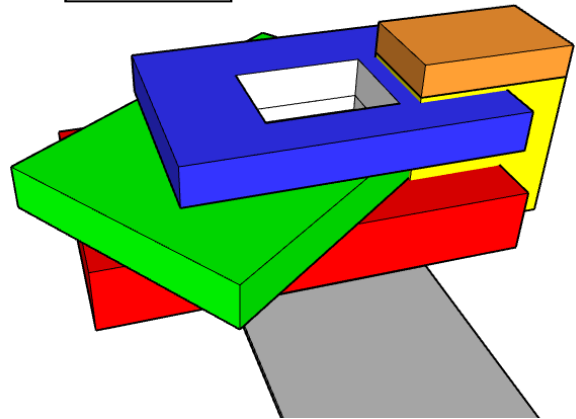
Superposition d'un volume perpendiculaire a l'axe international pour accueillir la partie administrative du projet

Etape 5



Addition d'un volume en horizontal pour jumeler les autres volumes et permettre la circulation verticale

Etape 6



Soustraction d'un prisme a base rectangulaire au centre de façon dégager un patio et bénéficier de lumière zénithale et ventilation naturelle

4. Conception de la façade

Pour la conception de la façade nous avons opté pour un moucharabieh a motif néo moresque pour identifier les entrés



5. DESCRIPTIF DU PROJET

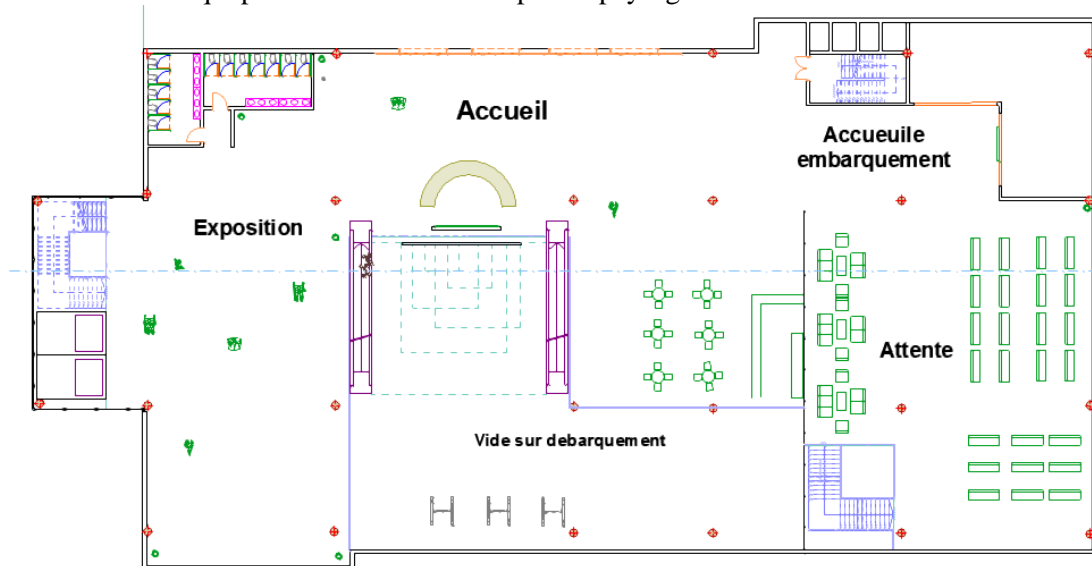
Le projet a été conçu en tant qu'infra structure de transport maritime principalement à but touristique et de plaisance, cependant doté d'un programme polyvalent, sa fonction ne se résume pas au transport seulement mais elle peut accueillir divers fonctions commerciales artisanales et touristiques. Autrement dit on n'a pas besoin de voyager pour aller à l'embarcadere.

L'embarcadere se développe sur 6 niveaux, répartis selon les fonctions attribués à chaque niveau tout en gardant la continuité visuelle entre les différents étages.

5.1 Rez-de chaussé

Un vaste espace d'accueil a été conçu de manière à donner une bonne première impression au visiteur avec des ambiances intérieures, l'échelle, la lumière, l'éclairage zénithal et la continuité visuelle sur les différents niveaux et vers l'extérieur. Sur le plan fonctionnel, le circuit de voyageur est séparé du circuit du grand public

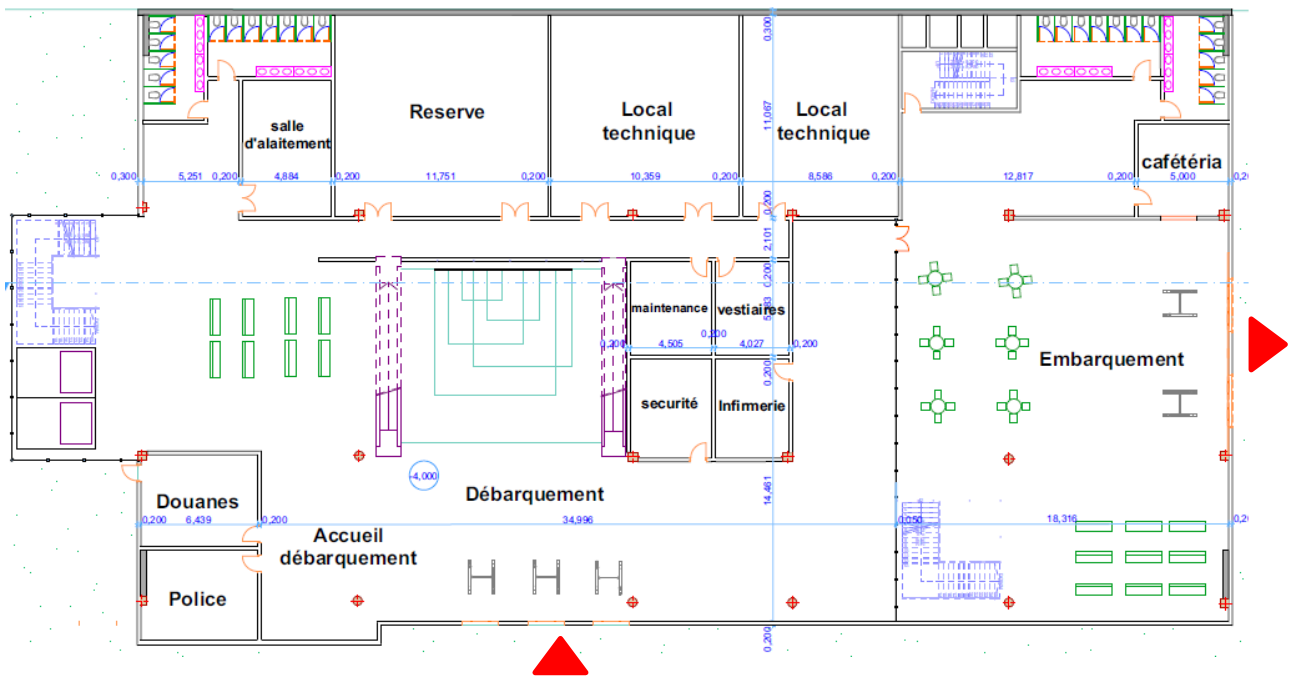
Ce niveau est destiné à l'accueil public au centre, la billetterie et l'espace d'attente d'une part et a un espace d'exposition et la cage de verre qui assure la circulation verticale et qui permet aussi de contempler le paysage extérieur.



5.2 Niveau voyageur (niveau -1)

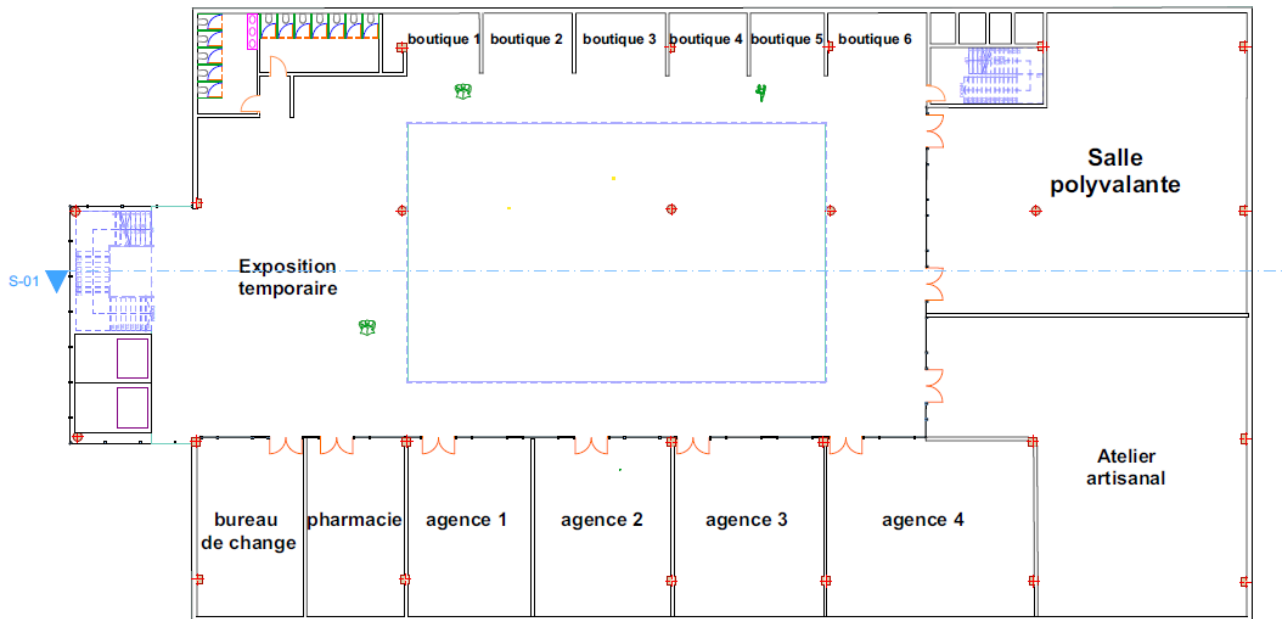
Ce niveau est destiné exclusivement aux voyageurs, il compte le débarquement l'embarquement, les espaces de contrôles et de sécurité une infirmerie et des locaux techniques

L'utilisateur qui débarque est accueilli dans un espace convivial



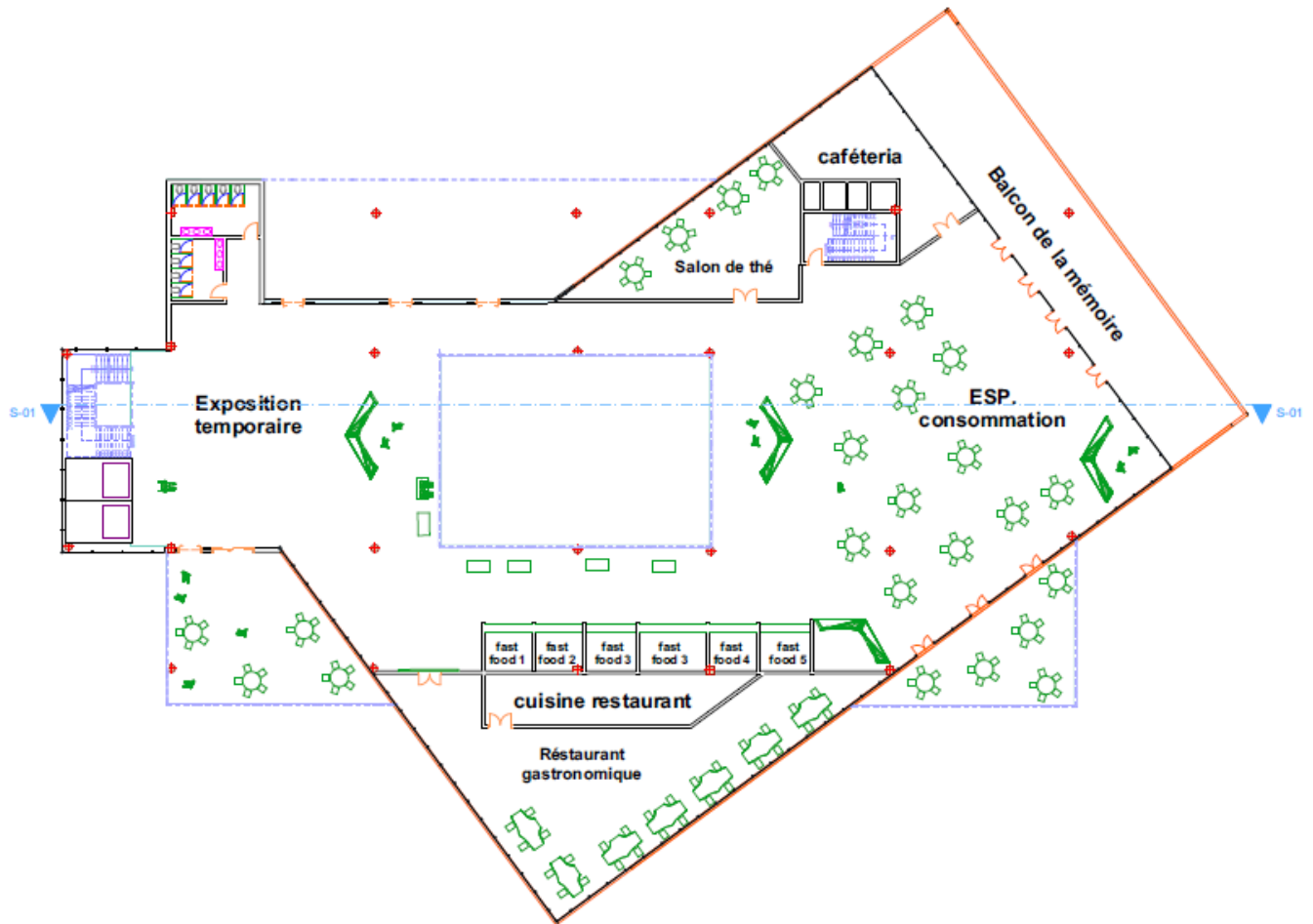
5.3 Niveau commercial

Cet espace est perceptible depuis l'entrée de l'équipement assurant des activités hors haute saison assurant ainsi la rentabilité du projet



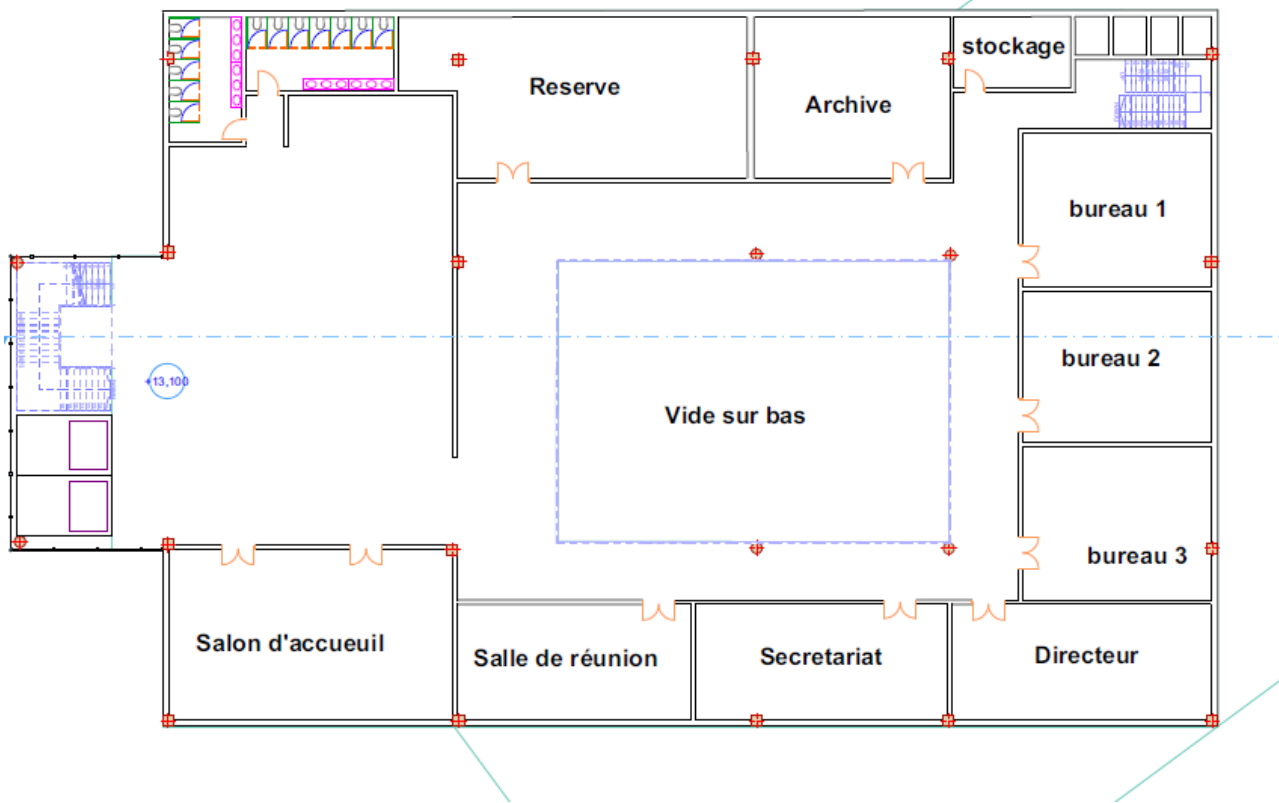
5.4 Niveau restauration

Ce niveau destiné à la restauration s'organise autour du patio entouré de différentes enseignes de restauration avec un espace de consommation en commun pour favoriser la mixité sociale avec un restaurant gastronomique suspendu sur l'eau. Le niveau compte plusieurs terrasses mettant l'accent sur les éléments phare du site à savoir la mer le phare et le bastion 23 qu'on peut contempler depuis la mer au niveau du balcon de la mémoire.



5.5 Niveau administration

Ce niveau est dédié à l'administration et à la gestion des différentes activités l'embarcadère



Introduction :

L'ouvrage architectural regroupe plusieurs éléments de construction qui peuvent être des éléments horizontaux ou verticaux parmi ces éléments horizontaux on trouve : les planchers, les poutres et les poutrelles....Alors que les éléments verticaux sont : les poteaux, les murs..., ces éléments sont utilisés dans plusieurs niveaux de la construction qui sera recouverte à la fin par une toiture afin de la protéger des intempéries.

Donc il faut assurer une bonne mise en œuvre de ces éléments de construction pour qu'ils puissent participer à la protection de l'ouvrage et reprendre ses charges.

1. Culture constructive :

Le rapprochement des termes "culture" et "construction" spécifie une approche de l'acte constructif comme fait culturel.

Il s'agit de décrire les processus par lesquels le savoir technique s'articule au fait architectural et urbain. ... Le laboratoire Cultures constructives réunit architectes, historiens, urbanistes et ingénieurs, il développe des recherches dans les trois thèmes d'AE&CC : Habitat, Matériaux et Patrimoine.¹

2. Le système constructif :

Manière et méthode de mise en œuvre du bâti en fonction du choix des matériaux. Formes particulières sous lesquelles se réalise tout ou partie de la construction d'un bâtiment.

Le choix du système structurel a été adopté en tenant compte de la nature et des exigences de notre équipement. Nous avons adopté des trames structurelles en fonction des besoins spécifiques aux différentes parties de notre projet, tout en tenant compte du souci de préfabrication de nos éléments. L'embarcadère que nous projetons de concevoir demande un maximum de dégagement et d'espaces libres, d'une totale flexibilité dans l'aménagement ; d'où le choix porté pour une structure mixte (béton armé et structure métallique). Le choix s'est fait en raison de deux paramètres fondamentaux :

Les qualités physiques et mécaniques des éléments de cette structure qui peuvent franchir de grandes portées avec un minimum de points porteurs.

La résistance de l'ensemble avec le maximum d'efficacité pour reprendre toutes sorte de sollicitations (charges importantes, force des vents).

3. L'île artificielle

Depuis des siècles, les hommes ont songé à utiliser la surface des eaux à des fins de sécurité, d'habitat ou d'extension de leurs activités terrestres.

Les exemples en sont nombreux :

- Villages sur pilotis de l'époque lacustre.
- Villages sur radeaux de paille de certaines tribus primitives d'Amérique du Sud.
- Polders hollandais.
- Cités flottantes de sampans dans les ports asiatiques.

Il n'est donc pas étonnant de voir se développer ce mode d'occupation et d'aménagement de l'espace marin. Surtout en considérant les impératifs de la situation actuelle (et future) en terme de:

- Démographie mondiale :
 - 6 milliards en l'an 2000.
 - 8 milliards en 2030.
 - 500 milliards en 2300.

¹ <https://tel.archives-ouvertes.fr>

- Epuisement des ressources terrestres.
- Le foncier (occupation à l'hectare).
- Production et consommation d'énergie.

1. □ **Type d'iles artificielles** Les iles artificielles, structures nouvelles créées par la main de l'homme à la surface des mers relèvent des types suivants :

- Ile-remblai : c'est le résultat du remblaiement total de la partie liquide à laquelle on prétend substituer un volume solide, dont la face supérieure (hors de l'eau) sera constamment utilisable par l'homme.
- Ile-polder : c'est la terre (zone polder) obtenu par la construction d'une digue à la périphérie de la surface convoitée et après l'assèchement du volume liquide délimité.
- Ile-plateforme elle réalisée par la construction d'une plateforme à un ou plusieurs niveaux, prenant appuis sur des piliers reposant ou fichés sur le fond.
- Ile flottante c'est une plateforme horizontale à un ou plusieurs niveaux flottant sur la mer comme un radeau.
- Ile-caisson elle est constituée par un caisson d'une hauteur supérieure à la profondeur de la mer sur le lieu de réalisation.

Pour des raisons que nous allons énoncer, le type le plus idéale pour la configuration de la baie et par rapport à notre projet est l'ile-remblai.

2. □ **L'iles-remblai** Le remblaiement de la mer est la méthode la plus couramment utilisée dans les zones côtières peu profondes pour gagner des espaces sur l'eau par remplacement par les matériaux solides les plus variés (sable, terre, béton, débris,). Les matériaux de remblaiement sont d'origine :

- terrestres (déblais de terre, rocs).
- hydraulique (sable, gravier,). Les matériaux d'origine hydraulique sont retirés du fond marin par dragage. En raison de la profondeur moyenne sur les lieux (15-20 m), la méthode la plus adéquate est par drague aspiratrice à puits

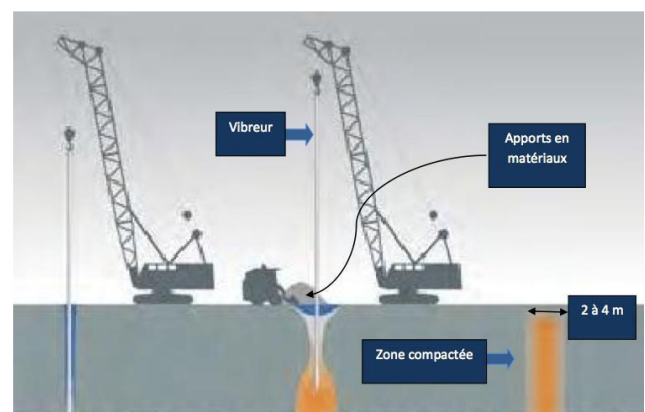


Figure 83 Schéma d'une zone compactée par vibro-flottation

Figure 84 Schéma d'une zone compactée par vibro-flottation

Pour hâter le processus de consolidation on a recours aux procédés suivants

Le compactage (procédé MENARD) On fait tomber de plusieurs mètres de hauteur, une masse de plusieurs tonnes qui par son martèlement incessant chasse l'eau. Le degré de tassement est fonction du poids de la masse et de la hauteur de la chute.

La drague aspiratrice à puits Ce type de drague qui agit par succion refoule la mixture (matériaux solides et d'eau) aspirée dans ses puits. Le transport des matériaux dragués se fait par drague autoporteuse ; dont les puits remplis sur les lieux de dragage sont vidés par clapotage sur le lieu de remblaiement.

Stabilisation du remblaiement

La stabilisation des remblais est un problème majeur. Sachant que le remblai restera immergé durant toute la durée du remblaiement (emprisonnant l'eau entre les grains), le processus de tassement définitif prendra normalement

1 Le compactage (procédé MENARD) On fait tomber de plusieurs mètres de hauteur, une masse de plusieurs tonnes qui par son martèlement incessant chasse l'eau. Le degré de tassement est fonction du poids de la masse et de la hauteur de la chute.

2) La vitro-flottation

Dans cette méthode (mécanique), un vibreur pénètre par son propre poids dans les couches à compacter et forme une excavation remplie immédiatement par des matériaux divers ou par les matériaux du remblaiement lui-même. Cette technique s'applique uniquement aux sols granulaires non-cohérents tels que sables et graviers mais pas le sable du désert, trop fin pour s'agglomérer. Elle possède une grande Efficacité même à une très grande profondeur (plus de 20m). Mais le périmètre d'action reste faible (2 à 4 mètres de diamètre) demandant donc un grand nombre de points de compactage.



4. La Structure mixte :

Poutre dont la structure est constituée d'acier et de béton et qui est composée d'un profilé métallique en I ou H, lui-même rempli de béton ou d'acier.

D'une manière générale, un élément structural en construction peut être défini comme mixte s'il associe deux matériaux de nature et de propriétés différentes avec l'objectif de tirer le meilleur parti possible de cette association au plan mécanique.

Dans notre Projet : on considère le cas le plus fréquent des constructions mixtes acier - béton, avec l'idée d'utiliser :

- le béton pour résister aux efforts de compression.
- l'acier pour résister aux efforts de traction et aux efforts tranchants.

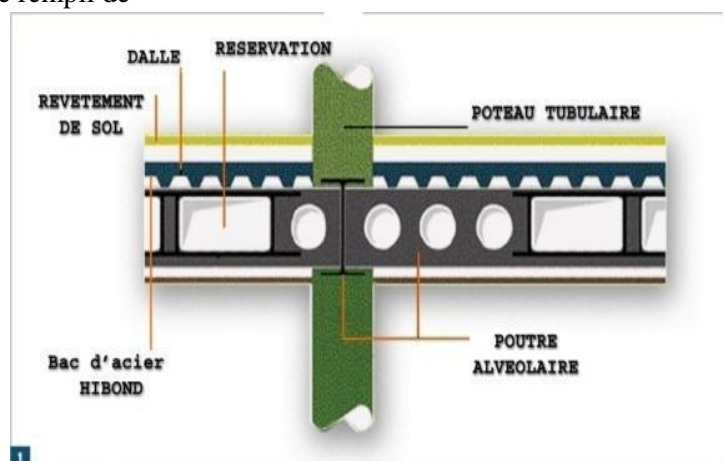




Figure 85: structure mixte

Poutres métalliques.

Poteaux en béton armé.

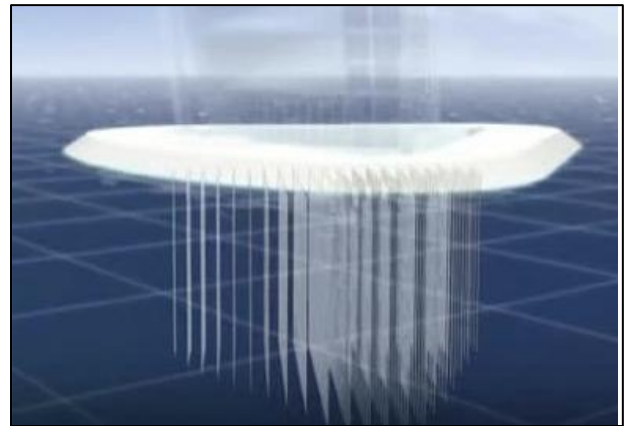
Infrastructure

L'infrastructure représente l'ensemble des fondations et des éléments en dessous du bâtiment, elle constitue un ensemble capable de :

- Transmettre au sol la totalité des efforts.
- Assurer l'encastrement de la structure dans le terrain.
- Limiter les tassements différentiels.

5. Les fondations

Puisque le sol est plus ou moins stable toute l'infrastructure du projet sera étudiée de manière à assurer la stabilité du bâtiment, nous prévoyons pour cela des fondations en pieux



6. Superstructure

1. Les poteaux

Utilisation des poteaux tubulaires dans la structure de l'ensemble du bâtiment. Les poteaux sont traités contre la corrosion (un anti-rouille à base de zinc), ainsi que contre le feu, par une peinture intumescente.

2. Les poutres

Poutres alvéolaires : préfabriquées sur commande en usine, elles peuvent atteindre des portées importantes afin de dégager les espaces et d'avoir un plan libre sans poteaux intermédiaires. La protection des structures horizontales poutres et poutrelles métalliques se fait par un flochage avec la laine minérale ou bien avec plâtre.

3. Les planchers

Nous avons opté pour des planchers collaborant. Constitués d'une dalle en béton coulé sur bac acier, ce choix est dû à sa grande résistance aux charges ainsi qu'à son rôle de contreventement horizontal dans l'ossature du bâtiment

4. L'assemblage dans la construction métallique :

La nécessité d'avoir des assemblages dans les constructions métalliques a pour but la transmission d'effort, de manière à assurer la rigidité voulue d'une construction, tout en permettant une certaine flexibilité. De plus, la connaissance des caractéristiques des moyens d'assemblage est indispensable pour choisir le type le mieux adapté à une Structure, ainsi que pour imaginer des liaisons simples, facilement réalisables, et par conséquent économiques.

Les principaux modes d'assemblage sont :

- Le rivetage,
- le boulonnage,
- le soudage,

Qui correspondent à deux types de fonctionnement distincts : butée et/ou frottement. Dans notre cas on a

opté pour un assemblage en boulonnage.²

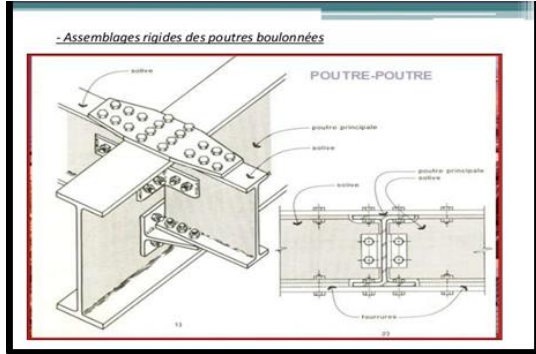


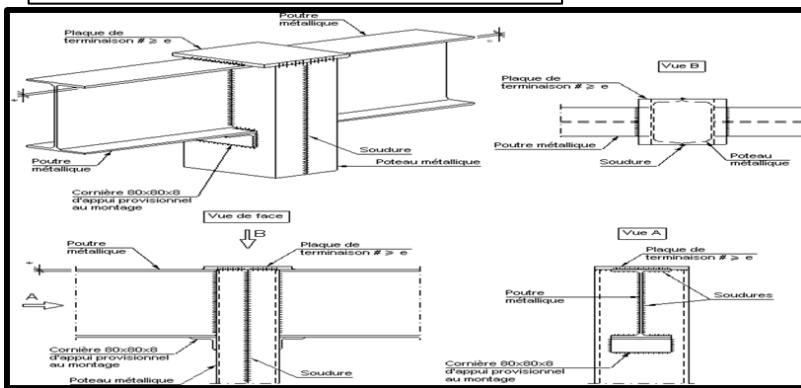
Figure 87: assemblage rigide des poutres poutres boulonnées

Figure 88: assemblage rigide des poutres poutres boulonnées



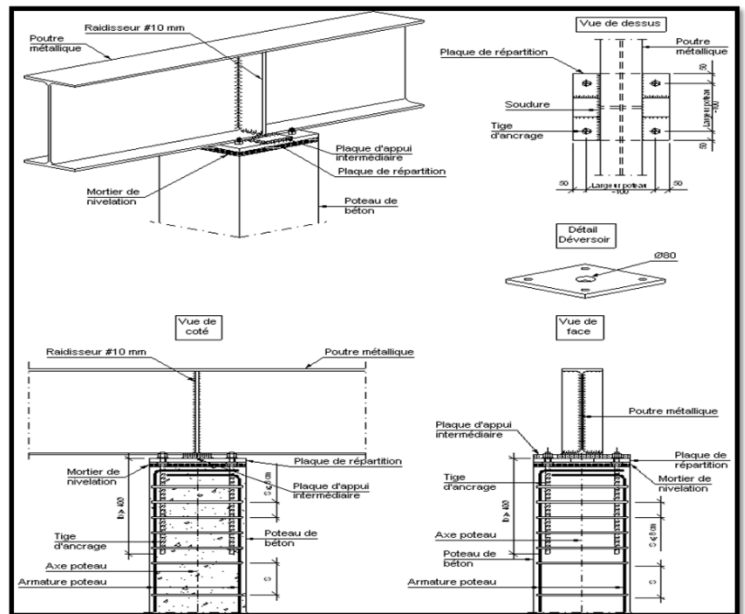
Figure 89: assemblage rigide des poutres boulonnées

Figure 90: assemblage rigide des poutres boulonnées



B- Articulation poteaux en béton et poutre métallique :

L'attache de la poutre peut s'effectuer de trois manières différentes : par des corbeaux en béton formant une console ; par l'engagement des bouts des poutres dans des logements réservés dans le béton avec des dispositifs d'appui ; par des platines noyées dans le béton sur lesquelles sont fixés les bouts de poutre par âme de liaison ou corbeaux pré-soudés en atelier



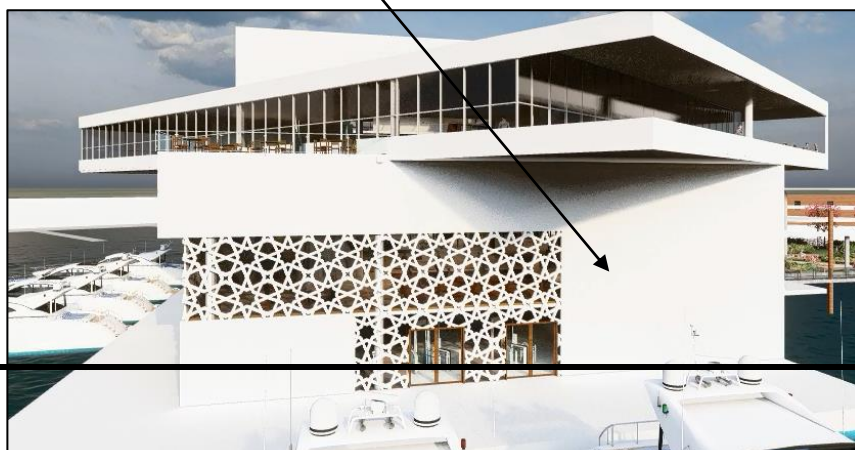
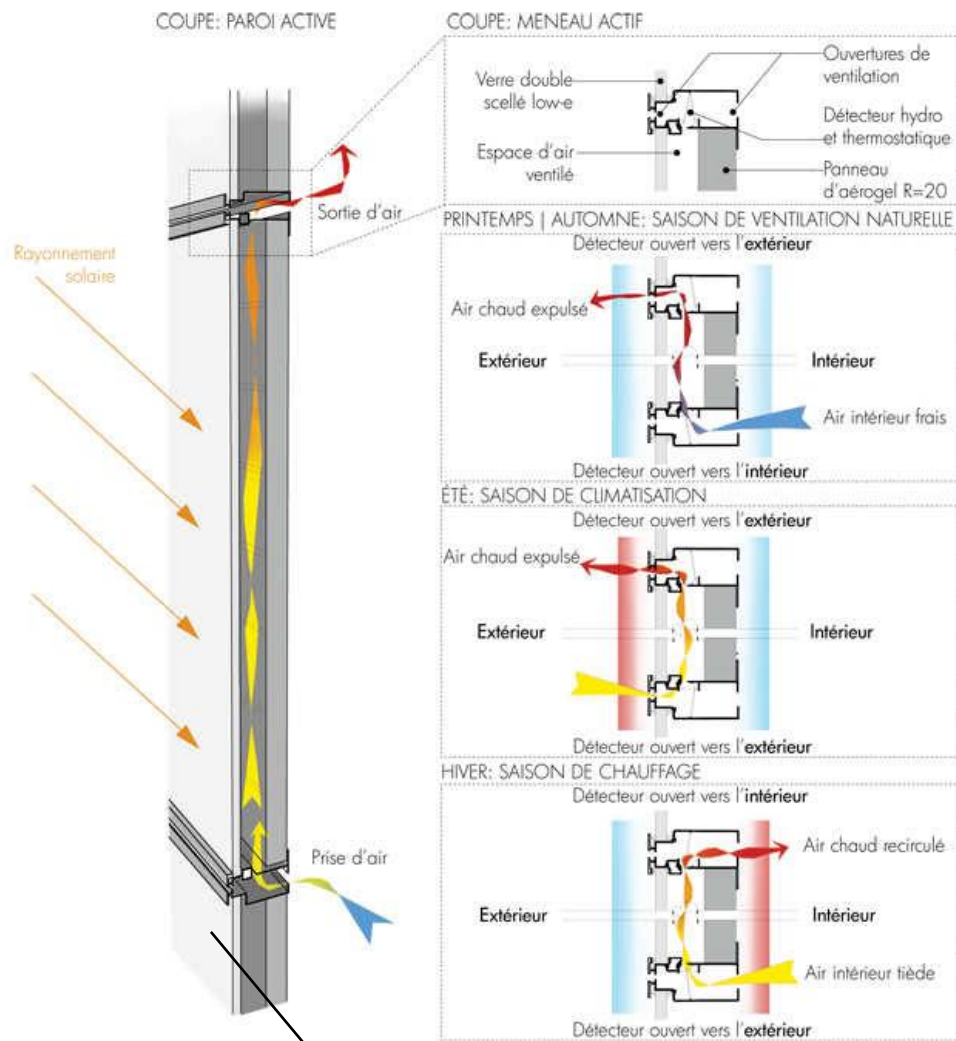
Appui d'une poutre métallique continue sur un poteau en béton

² Assemblages – ConstruirAcier <https://www.construiracier.fr>

7. Matériaux de construction

1. Murs extérieurs

Le bâtiment est en réalité composé de 2 grands murs rideaux suspendus de part et d'autre d'une toiture en bâti d'acier. La paroi est composée à l'extérieur d'un verre translucide et d'un panneau d'isolant lui aussi translucide à l'intérieur. L'interstice généré par l'espacement entre ces deux matières permet l'installation d'un éclairage LED afin de permettre au volume de s'illuminer la nuit. L'utilisation de tels matériaux permet le passage de la lumière de façon indirecte le jour et nous permet de distinguer le paysage plutôt sous forme d'ombres et de silhouettes informes. Il préserve ainsi le caractère mystérieux perçu au travers des ambiances du site.



2. Moucharabieh

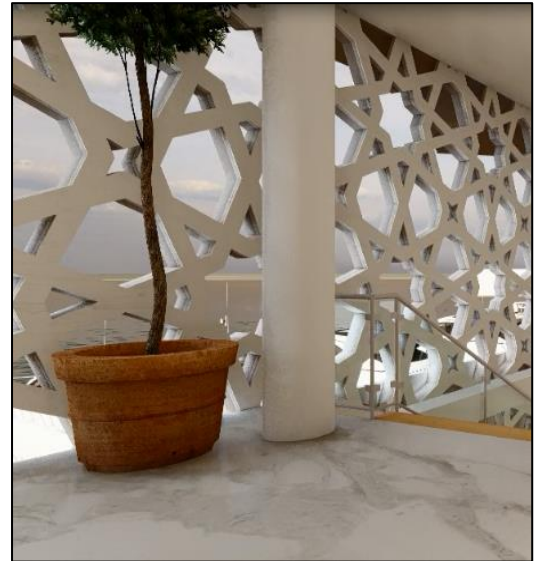
Le moucharabieh est fait à base de GRC qui est reconnu pour sa résistance mécanique et sa capacité

GRC

Le GRC est un béton renforcé de fibres de verre. C'est l'un des matériaux de construction les plus polyvalents disponibles pour les concepteurs. Il permet une grande liberté de forme, de courbure, de texture et de couleur. Le GRC permet une haute résistance à la flexion due aux propriétés mécaniques de fibres de verre, une haute résistance aux chocs, même pour de faibles épaisseurs, résistance aux intempéries, la corrosion, etc.

Les éléments GRC peuvent être utilisés en façade comme :

- Panneau de façade type Sandwich
- Panneau de façade type Nervuré
- Panneau de façade type Moucharabieh



Conclusion générale

La démarche conceptuelle a permis de démontrer que la notion du site ainsi que l'analyse de celui-ci peuvent générer des pistes de développement afin de créer un projet d'architecture en accord avec son enivrement.

Le projet quant à lui, a su démontrer que la compréhension d'un site permet d'intégrer un bâtiment de plus ou moins grande dimension au lieu dans lequel il s'insère. Bien que le projet de gare maritime soit encore à un stade conceptuel, on peut supposer que ce dernier puisse inspirer les intervenants du domaine et que les théories et analyses développées pourront guider et inspirer la poursuite du projet. Il serait aussi intéressant d'envisager la poursuite de cette création inspirée des éléments historiques du site et de la ville et de la transmettre aux aménagements extérieurs entourant les sites historiques. Cette notion d'histoire et de mémoire du lieu demeure un processus très important pour la conception de tout projet d'architecture et elle sera sans doute poursuivie dans mes projets futurs puisque, porteuse d'une identité, l'histoire fera toujours l'objet d'un questionnement fondamental.

Bibliographie

- Alger, une métropole à très haut potentiel. - Vies de Villes <https://viesdevilles.net>
- :<http://www.dzfoot.com/2018/05/28/infrastructuresle-stade-de-baraki-couvert-a-moitie-128219.php>
- www.arte-charpentier.com/fr/projet/la-baiedalger
- <http://dessin.corbusier.fr>
- www.openstreetmap.org/ auteurs
- algeriepart.com/2017/11/12/grande-mosqueedalger-qua-t-de-plus-quune-mosquee-monde/
- <https://fr.climatedata.org/afrique/algerie/alger/alger-3684>
- Alger | Marges & Villes <https://marges.hypotheses.org> › profils-de-villes › Alger.
- (Présentation de la ville d'Alger <http://www.odej-alger.dz>.
- Alger, une métropole à très haut potentiel. - Vies de Villes <https://viesdevilles.net>..
- Thomas Lamand (dir.) Espaces tourisme & loisirs - coll. Cahiers ESPACES n°104 Mars 2010 130 pages.
- Ostelea Rabat <https://www.ostelea.ma> › blog › tourisme-international.
- J. Mistler, académicien, critique et homme politique français, 1897-1988.
- Mémoire MASTER 2 La demande en tourisme durable ...<http://www.cevennes-ecotourisme.com> › IMG › pdf.
- <http://www.fmag.unict.it> › Public › Uploads › links.
- Forum romain — Wikipédia <https://fr.wikipedia.org> › wiki › .
- Balzac, Béatrix, 1839-45p. 152).
- (Martin du G., Thib., Sorell., 1928, p. 1220).
- BRAHIM H., 2010
- Généralité sur l'environnement *par* Dàçâ, -â,,ç Artagnan DONZO Université de Kikwit - Ingénieur Agronome 2016.
- Ir. D'Artagnan DONZO DEDAMOGO Introduction à l'environnement.
- <https://www.techno-science.net-glossaire-definition>.
- <https://fr.slideshare.net>
- <https://jardin-botanique-bordeaux.fr> › node.
- (https://www.m-habitat.fr/plans-types-de-maisons/plans-de-maisons/le-principe-du-plan-libre-en-architecture-3965_A)

Sommaire

1	
1	Introduction :.....2
2	Problématique Générale.....3
	-Quels sont les mécanismes et les critères qui permettent à la ville d'Alger de s'ouvrir à la mondialisation ?3
3	Problématiques spécifiques :.....3
4	Les hypothèses :4
5	Les Objectifs :.....4
1-	INTRODUCTION.....6
2-	Présentation de la ville d'Alger :.....6
2.1	Situation géographique de la ville d'ALGER :7
2.2	Les accès à la ville d'Alger7
1.1	2.3-La ville d'Alger dans le système de métropolisation :.....8
2.4	Histoire de la ville d'Alger:13
1.2	2.5-La ville dans son environnement (rayonnement):14
2.6	Les vocations actuelles d'Alger.....14
2.7	Synthèse15
1.2.1.1	Morphologie :15
3.1	Présentation de l'aire d'étude :16
3.2	Situation du quartier de la marine :.....16
3.4	les Limites:17
3.5	Accessibilité et Circulation 3.5.1L'accessibilité:17
3.5.2	Circulation :.....18
3.5.2.1	Les Réseaux des voies a l'échelle du quartier :18
3.5.2.2	Premier ordre:.....19
	• Le boulevard Ché-Guévara:19
	• Boulevard de l'ALN :.....19
	• Hamilcar Cabral:.....20
1.3	Avenue 1 Novembre :.....21
	• Axe Bab El Oued-Bab Azzoun:.....21
	• La Rue de la lyre:22
	• Les rampes Chasseloup Laubat:22
	• La rue de la Marine:.....22
3.6	Topographie23

3.7	Climat :	23
3.7.1	Température	23
3.7.2	Vents	23
3.7.3	Pluviométrie	24
3.7.4	Végétation	24
3.7.5	Sismicité	25
3.8	Les tissus urbains :	25
3.8.1	Le tissu mixte :	26
1.3.1.1	Constat :	26
3.8.2	Le tissu haussmannien	27
1.3.1.2	Constat :	27
3.8.3	Le tissu moderne	28
3.8.3.1	Les édifices contemporains	28
1.3.1.3	Constat :	28
3.9	Activités et vocations du quartier :	29
3.9.1	La vocation historico culturelle :	29
3.9.2	La vocation économique :	29
3.9.3	La vocation touristique :	29
3.10	Les équipements approximatifs :	29
3.11	Les éléments de repère :	30
3.11.1	les équipements :	30
	• La mosquée ketchoua :	30
	• Djamaa El Djedid :	31
	• Djamaa alkabir :	31
	• Djamaa Ali Betchine	31
	• (Palais des Rais)	31
	• Dar el Hamra Dar AZIZA	32
1.4	Le Phare Constat	32
3.11.2	Les places	33
	• Place des martyrs	33
	• Place 08mai(le vide de la régence) :	34
	• Place des Rais	34
	• Place des chevaux	34
	• Place de l'amirauté	35
	• Place Mohammed touri (port Saïd)	35
	• Constat :	35
4-	Analyse de l'assiette d'intervention :	36

4.1	Choix de l'assiette :	36
4.2	Situation :	37
4.3	Limites :	37
1.4.1.1	Constat :	37
4.5	Morphologie :	38
4.6	Accessibilité :	39
1.4.1.2	Constat :	39
4.7	Orientations :	39
4.8	Paysage et ambiances :	40
4.9	Synthèse de l'analyse de l'assiette d'intervention :	41
1.4.1.4	Notre assiette présente des potentialités et des carences qui se résument en :	41
1.4.1.5	Potentialités du l'assiette d'intervention :	41
1.5	1 Introduction	43
1.6	2Définition des notions de base :	44
2.1	Notion du tourisme :	44
2.1.1	Le tourisme durable :	44
2.1.2	Les différents types du tourisme :	44
➤	Tourisme culturel :	45
➤	Tourisme bleu (tourisme balnéaire):	45
➤	Tourisme sportif :	45
2.2	Notion d'ambiance architecturale et urbaine :	45
2.2.1	L'ambiance urbaine et environnement :	46
2.2.2	Penser la nature (trame bleu et trame verte) et le paysage comme.....	46
2.3	Notion du patrimoine :	47
2.4	Forum :	47
2.5	Esplanade :	47
2.6	La revalorisation urbaine :	48
2.7	La redynamisation urbaine :	48
2.8	La revitalisation urbaine :	48
2.9	L'île artificielle :	48
3	Philosophie :	49
3.1	Les différentes étapes de création du forum :	49
❖	Etape 01 : création des axes :	49
❖	Etape 03 : le tracé du forum :	51
❖	Etape 04 : aménagement du forum : 1-terrasses urbaines :	52
2-	Esplanade vivante :	53

3-	Couverture du forum :	55
❖	Conclusion partielle	55
1.	Le choix du thème	57
1.2	-L'Algérie et le transport maritime	57
1.3	-Les enjeux du transport maritime	58
2	-les avantages du Transport maritime	58
II-	Présentation de la gare maritime	59
2.	Classification des gares maritime	59
3.	Les composantes d'une gare maritime	59
4	Présentation des quais :	60
II-4-1-	Les rôles des quais :	60
II-4-2-	Les différents types de quais :	60
Passerelle	pour véhicules :	61
Passerelle	pour voyageurs :	61
II-5-	Fonctionnement d'une gare	61
II-5-1-	Les intervenants dans la gare	61
Le personnel	:	61
Utilisateurs	de la gare :	61
II-5-2-	Organigramme fonctionnel d'une gare	62
II-5-3-	Le contrôle	62
-Contrôles	réglementaires :	62
-Contrôle	des compagnies :	62
II-5-4-	Circuit des passagers et des véhicules	63
III-	Analyse d'exemple	65
III-1-	Exemple n° 01 : Gare de Tadoussac	65
III-1-1-	Présentation de Tadoussac	65
Fiche	technique	65
III-1-2-	Situation	65
III-1-3-	Laphilosophie du projet	66
III-1-4-	demarche formelle	66
A-	Plan du RDC :	67
B-	Plan du sous-sol :	67
C-	Plan de l'étage :	68

D- Répartition des fonctions :	68
Synthèse	68
III-2-Exemple n° 02 : Gare de Marseille	69
III-2-1-Présentation du projet	69
III-2-2-Situation	69
III-2-3-Analyse du plan de masse	70
A-Plan du Rez-de-chaussée	71
B-Plan du 1er Etage et de l'inter-sol	71
D-Circulation à l'intérieur de la gare	73
E-Particularités du projet	73
2.1.2.1.1 -Boite de lumière :	73
Conclusion	75
Introduction	79
1. Philosophie du projet	79
2.proncipes et concepts	79
2.1 itegration au site	79
2.2 architecture moderne	79
2.3 plan libre	79
2.4 horizontalite	79
2.5 patio	79
3.geneses du projet	79
4 coception de facades	79
5.descriptif du projet	80
5.1 rez de chaussé	80

5.2 entre sol81

5.3 plan etage82

5.4 etage commercial 83

5.5etage administratif84

approche constructive

Introduction :..... 89

1. Culture constructive : 89

2. Le système constructif : 89

3. L’ile artificielle 89

4. La Structure mixte :..... 91

GRC..... 95

Conclusion générale 95

Bibliographie.....96

Liste des figures :

Figure 1:vue sur la ville d'Alger depuis le hamma.....	6
Figure 2 Situation géographique de la ville d'Alger.....	7
Figure 3COMEDOR 1968 Alger.....	8
Figure 4 PUD Alger.....	9
Figure 5COMEDOR 1968 Alger.....	9
Figure 6 PDAU Alger.....	10
Figure 7GPU Alger.....	10
Figure 8 ville de sdi abdellah.....	12
Figure 9 Stade-de-baraki.....	12
Figure 10: ville de sidi abdellah.....	12
Figure 11La grande mosquée d'Alger.....	13
Figure 12 Présentation du quartier de la marine.....	16
Figure 13carte de situation et de délimitation du quartier de la marine.....	16
Figure 14 carte des limites.....	17
Figure 15 Carte d'accessibilité.....	18
Figure 16 carte de circulation.....	18
Figure 17carte des voies du quartier.....	19
Figure 18 Boulevard ché-Guévara.....	19
Figure 19Boulevard ALN.....	20
Figure 20 Boulevard Amara Rachid.....	20
Figure 21: Hamilcar Cabral.....	20
Figure 22 Rue Bab Azzoune.....	21
Figure 23 Rue Bab el Oued.....	21
Figure 24 Rue de la lyre.....	22
Figure 25 Les rampes Chasseloup Laubat.....	22
Figure 26 La rue de la marine.....	23
Figure 27site du quartier de la marine.....	23
Figure 28 direction des vents dominants.....	23
Figure 29 la répartition annuelle des précipitations.....	24
Figure 30 La végétation dans le quartier de la marine.....	24
Figure 31 Sismicité à Alger.....	25
Figure 32 carte des tissus urbains du quartier de la marine.....	25
Figure 33 carte du tissu moderne du quartier de la marine.....	26
Figure 34 Croquis du Corbusier.....	26
Figure 35 Carte du tissu haussmannien du quartier de la marine.....	27
Figure 36 : Immeuble Chassériau.....	27
Figure 37 Carte des édifices contemporains du quartier.....	28
Figure 38 : Les barres Soccard.....	28
Figure 39 Le conservatoire.....	28
Figure 40 Carte des équipements.....	29
Figure 41 carte des éléments de repère.....	30
Figure 42 La mosquée Ketchoua.....	30
Figure 43 Djamaa EL Djedid.....	31
Figure 44 Djamaa alkabir.....	31
Figure 45 Djamaa Ali Betchine.....	31
Figure 46 Plais des Rais.....	31
Figure 47 Dar AZIZA.....	32
Figure 48 Dar el hamra.....	32
Figure 49 Le Phare.....	32
Figure 50 Carte des places.....	33
Figure 51 place des martyres.....	33
Figure 52 Place 08 mai.....	34
Figure 53 place des Rais.....	34
Figure 54 : Place des chevaux.....	34

Figure 55 Place de l'amirauté	35
Figure 56 Place Mohammed Touri (Port Said	35
Figure 57 Vue aérienne sur la situation du site par rapport au quartier	37
Figure 58 Limites de l'assiette d'intervention.....	38
Figure 59 La morphologie du terrain	38
Figure 60 L'accessibilité à l'assiette d'intervention	39
Figure 61 structuration du forum	51
Figure 62 domaine du littoral algérien partie terrestre et partie marine.....	57
Figure 63 les chiffres sur l'aspect écologique, environnemental du transport maritime.....	58
Figure 64 gare maritime de Bejaia	59
Figure 65 gare maritime de Shanghai	59
Figure 66 quais de la gare	60
Figure 67 Ducs d'albe	60
Figure 68 appontement.....	60
Figure 69 : Passerelle pour voyageur source : http://www.cargos-Gare Maritime/Gare/passerelle.jpg	61
Figure 70 passerelle pour véhicules source :	61
Figure 71 organigramme d'une gare.....	62
Figure 72 contrôle de douane de douane ource : http://actualite.laprovince.be/policiers-ontroles.html	63
Figure 73 contrôle de police.....	63
Figure 74 contrôle de police.....	63
Figure 75: Contrôle de sûreté.....	63
Figure 76 organigramme du circuit des passagers et leurs bagages dans une gare maritime.	63
Figure 77i : hall d'embarquement.....	64
Figure 78 quai d'une gare maritime	64
Figure 79 vu sur la gare de Tadoussac	65
Figure 80 vu en pla de la ville de Tadoussac	65
Figure 81 morphologie de la baie de Tadoussac	66
Figure 82 images montrant la structure métallique de la gare	74
Figure 83 Schéma d'une zone compactée par vibro-flottation	90
Figure 83 Schéma d'une zone compactée par vibro-flottation	90
Figure 84: structure mixte	92
Figure 84: structure mixte	92
Figure 85: assemblage rigide des poutres poutres boulonnées	93
Figure 85: assemblage rigide des poutres poutres boulonnées	93
Figure 86: assemblage rigide des poutres boulonnées	93
Figure 86: assemblage rigide des poutres boulonnées	93





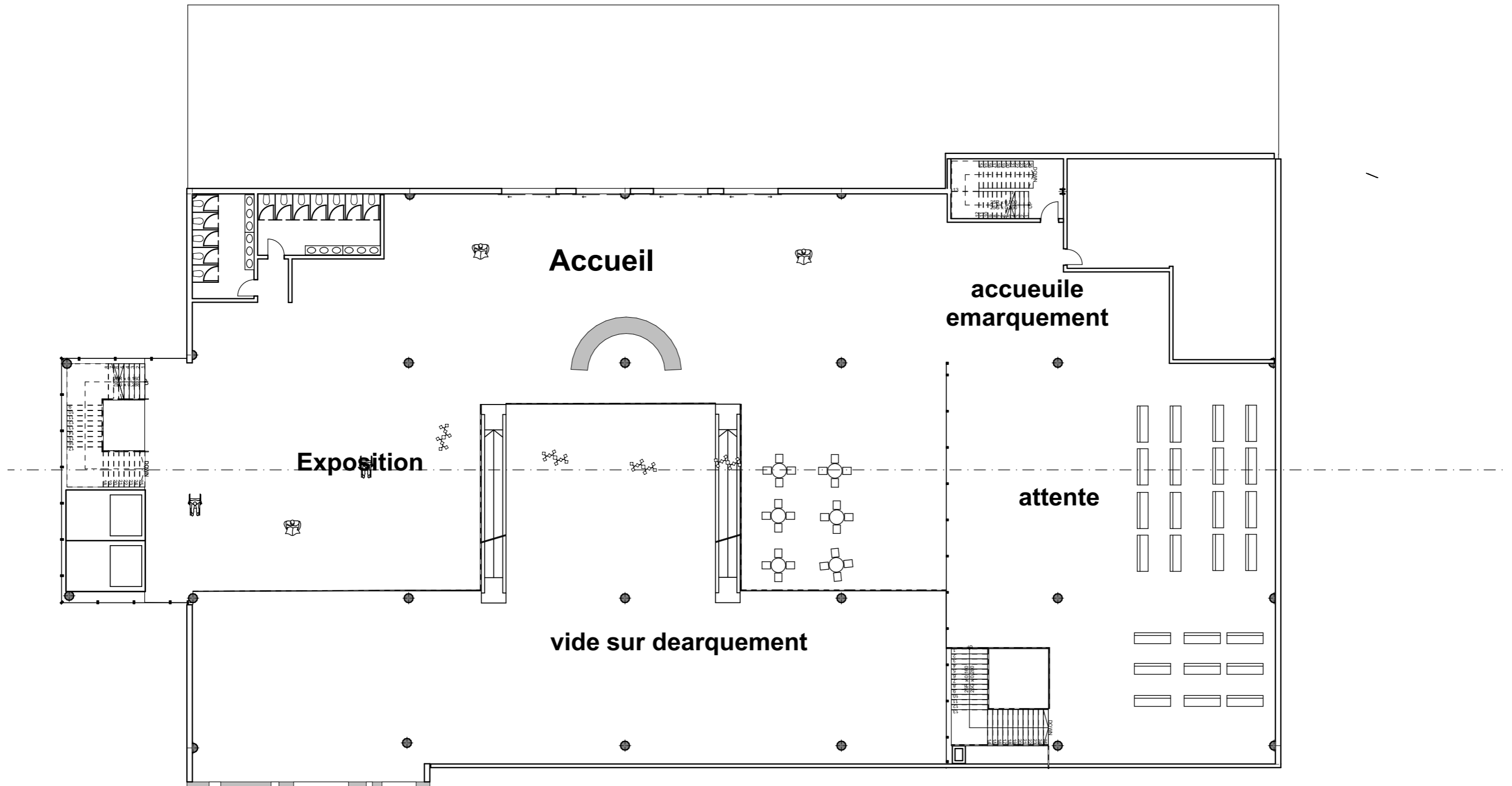


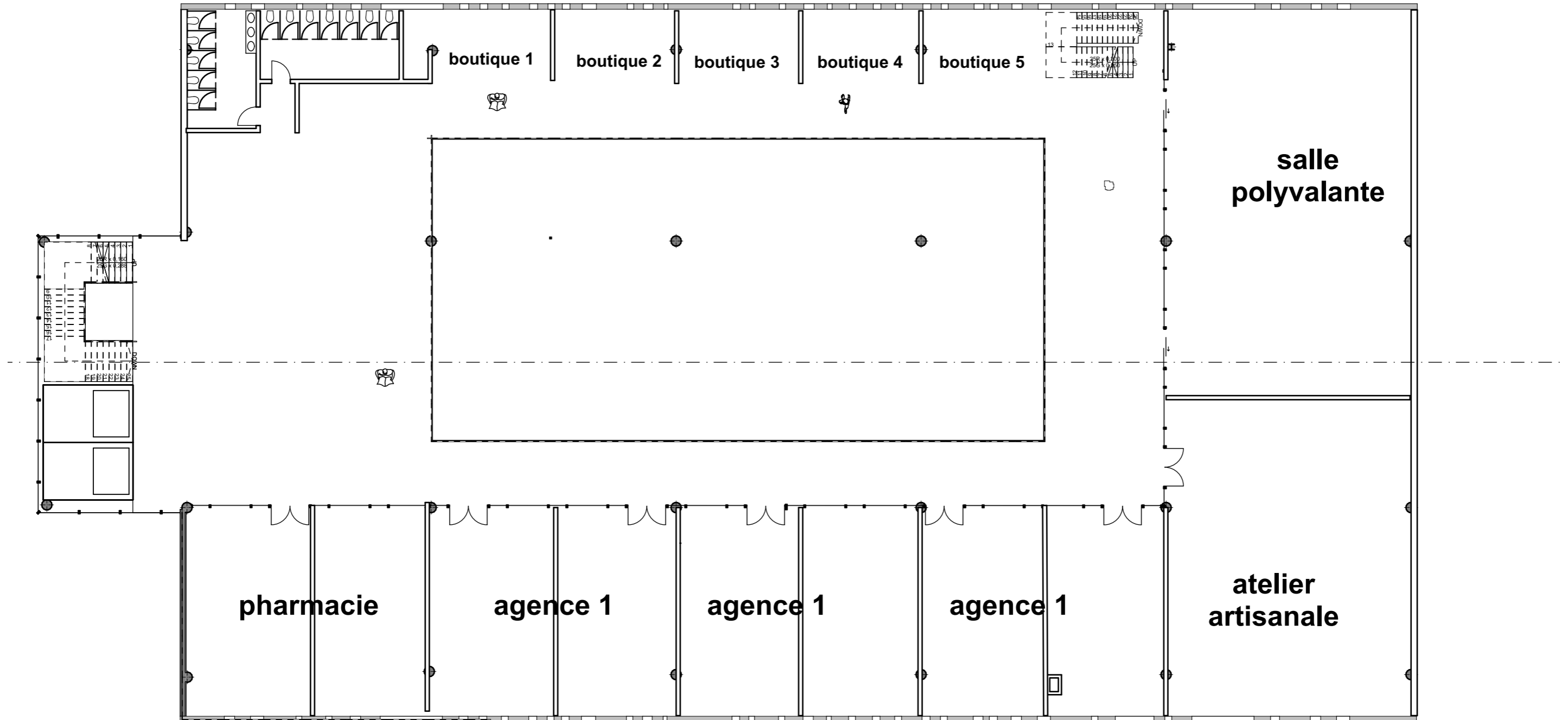












boutique 1

boutique 2

boutique 3

boutique 4

boutique 5

salle
polyvalante

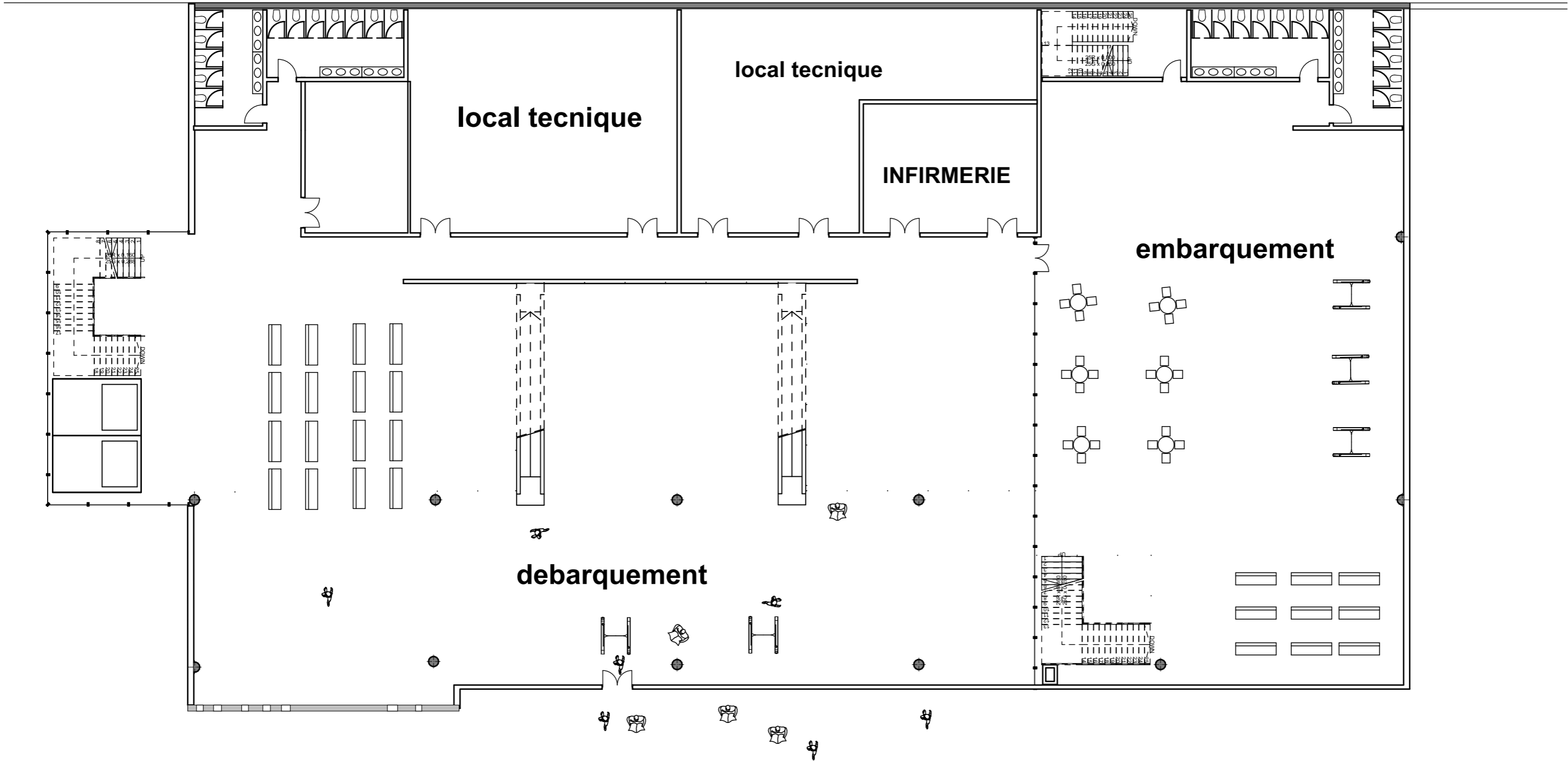
pharmacie

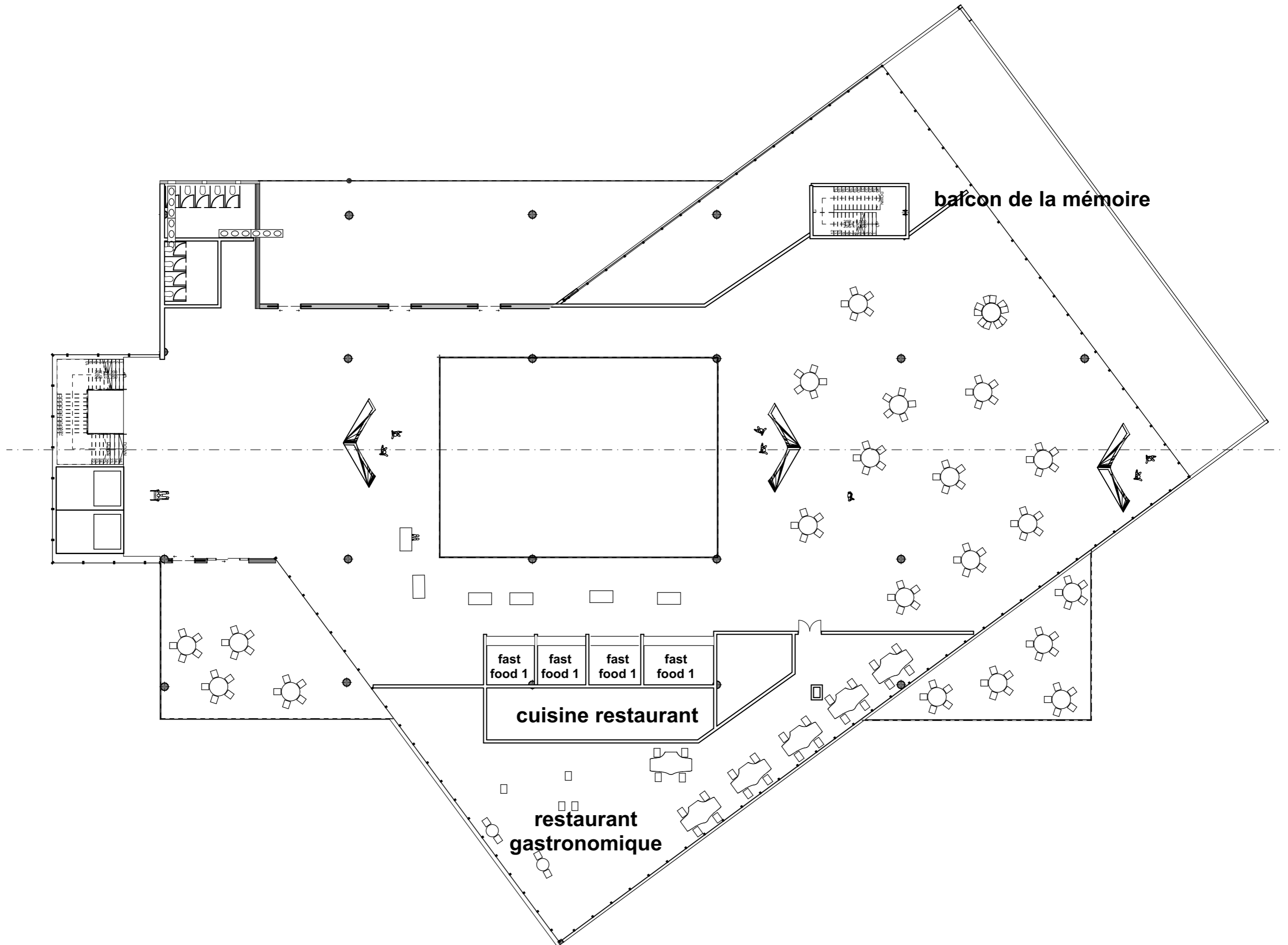
agence 1

agence 1

agence 1

atelier
artisanale





balcon de la mémoire

fast food 1 fast food 1 fast food 1 fast food 1

cuisine restaurant

restaurant gastronomique

