



Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté de Génie de la construction
Département d'Architecture

Thématique. Patrimoine bâti, architectural et urbain
Atelier. Paysage et Patrimoine en Partage.
Vers une Architecture plus sensible

MEMOIRE ET MODERNITE AU CŒUR DE LA PECHERIE D'ALGER.

Maison de la pêche et des métiers maritimes

Mémoire de Projet de Fin d'Etude
Présenté pour l'Obtention du Diplôme de Master en Architecture

Par

AKIL Leiticia Lydia
MALAOUI Farida

Devant le Jury Composé de :

AICHE Boussad	Président	Maître de Conférences
AIT LHADJ Zoulikha	Encadrant	Maître de Conférences
AIT KACI Zouhir	Examinateur	Maître Assistant
FEKRACHE Lamia	Examinatrice	Maître de Conférences

Année Universitaire
2024-2025

Remerciement

Ce travail n'aurait pas été possible sans l'apport précieux de nombreuses personnes, dont le soutien, les conseils et l'accompagnement ont été essentiels tout au long de cette année. À chacune et à chacun, nous exprimons notre sincère reconnaissance.

Nos remerciements vont tout particulièrement à Madame AIT LHADJ Zoulikha, notre encadrante, pour son engagement constant et son accompagnement précieux durant cette recherche. Grâce à sa disponibilité, à son écoute attentive et à ses conseils éclairés, elle nous a guidés avec rigueur et bienveillance, nous permettant de surmonter les difficultés et de mener à bien ce travail. Son exigence et son sens du détail ont constitué une source inestimable d'apprentissage et d'évolution.

Nous tenons également à exprimer notre gratitude aux membres du jury, qui procéderont à l'évaluation de ce travail. Leur regard critique et leur expertise apporteront un éclairage enrichissant à cette recherche, et nous leur sommes reconnaissantes pour le temps et l'attention qu'ils y consacreront.

Nous remercions chaleureusement toutes les personnes, proches ou lointaines, qui ont contribué à l'élaboration de ce travail, qu'il s'agisse de discussions constructives, de ressources partagées ou de soutiens encourageants. Chacune d'elles a apporté une aide précieuse à sa manière.

Nos pensées vont également à nos familles, proches, camarades et ami(e)s, qui ont été là pour nous durant cette période exigeante. Leur soutien indéfectible, leur patience et leurs encouragements ont été une source de motivation, nous poussant à persévérer même dans les moments de doute.

Enfin, nous exprimons notre profonde reconnaissance envers les chercheurs, auteurs et spécialistes dont les travaux ont nourri notre réflexion, ainsi qu'aux institutions et bibliothèques qui nous ont fourni les ressources essentielles à cette étude. Leur contribution a été déterminante dans l'aboutissement de cette recherche.

Ce mémoire marque non pas une fin, mais un commencement. Nous ne sommes qu'au début de notre parcours, portées par la soif de savoir et l'envie d'apprendre sans cesse. Nous espérons que ce premier jalon ouvrira la voie à une aventure intellectuelle et scientifique enrichissante, nous guidant vers de nouvelles perspectives et de nouveaux horizons.

DEDICACES

"On ne possède vraiment que ce que l'on donne." – Jean-Paul Sartre

Ce travail est l'illustration parfaite de cette pensée, car ce que j'ai pu accomplir ici ne m'appartient pas uniquement. Il est le résultat d'échanges, de partages et de soutiens reçus tout au long de mon parcours. À travers ce mémoire, je souhaite montrer combien chaque rencontre, chaque conseil et chaque moment de partage ont contribué à son aboutissement, dans l'espoir qu'il puisse, à son tour, inspirer et servir à d'autres.

À **mes parents**, pour leur soutien inébranlable et leur amour constant. Ils ont toujours été là, à mes côtés, me guidant à travers chaque étape de mon parcours. Ce travail est un hommage à leur foi en moi et à l'amour infini qu'ils m'ont donné.

À **ma mère**, qui m'a toujours encouragée à apprendre et à grandir à travers la connaissance, à aller de l'avant sans jamais laisser la peur m'arrêter. Grâce à elle, j'ai appris que chaque obstacle est une occasion de se surpasser et de continuer à avancer, peu importe les difficultés.

À **mon père**, qui me rappelle à chaque étape que ses attentes sont déjà comblées, mais qui continue à me pousser à me surpasser, à donner le meilleur de moi-même, me rappelant que je peux aller aussi loin que je le désire.

À **Anya, ma grande sœur**, qui m'a encouragée sans relâche et grâce à qui je n'ai jamais abandonné durant ma première année. C'est par sa simple présence, ses encouragements constants et son aide précieuse que j'ai pu surmonter les défis et continuer à avancer. Je tiens à ce que tu saches que c'est en partie grâce à toi que je suis arrivée jusque-là.

À **Lisa, ma petite sœur**, qui m'encourage dans mes décisions et me soutient moralement me rappelant à chaque obstacle que chaque difficulté est une étape que je surmonterai, et que je suis tout à fait capable d'aller aussi loin que je le souhaite. Que ce travail soit aussi pour toi un témoignage de ce que l'effort et la persévérance peuvent accomplir, et je suis convaincue que, toi aussi, tu iras aussi loin que tu le désires.

À **mon grand frère Amine** qui m'encourage et me soutient dans mon parcours. Sa présence et ses encouragements m'ont permis de surmonter les obstacles et de toujours avancer avec confiance.

À **Madame AIT LHADJ Zoulikha**, pour sa confiance et son accompagnement précieux tout au long de ce travail. Sa guidance attentive, ses conseils éclairés et sa bienveillance ont été des atouts majeurs dans l'aboutissement de ce projet.

À **Monsieur CHABI**, grâce à ses enseignements qui ont su nous transmettre son amour pour l'architecture. C'est à lui que je dois cette passion et cet amour que je lui porte aujourd'hui. J'espère être à la hauteur de la confiance qu'il m'a témoignée et poursuivre ce chemin vers l'excellence avec détermination.

À **Monsieur Aiche**, qui a toujours répondu présent à chaque fois que nous avons besoin de ses éclairages et renseignements.

À **Madame Fekrache**, pour la richesse de ses enseignements et la rigueur bienveillante avec laquelle elle a guidé nos premiers pas dans la discipline.

À **tous mes enseignants et mentors** qui ont enrichi mon parcours et m'ont appris des leçons inestimables.

À **mes camarades, mes amis et mes soutiens** : Loundja, Milia, Manel, Samira, Yasmine. Votre présence et votre amitié sont des forces sur lesquelles je peux toujours compter au quotidien.

À **Farida, ma binôme et amie**, pour sa confiance et sa loyauté sans faille.

À **toutes les personnes** qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail. Vos noms ne sont peut-être pas inscrits ici, mais je n'oublierai jamais vos soutiens.

Merci à chacun de vous, car ce mémoire est le fruit d'un parcours fait de partage, de rencontres et d'un soutien constant. Je vous suis infiniment reconnaissante.

Leiticia

"Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin." – Proverbe africain

Ce travail n'aurait jamais pu voir le jour sans le soutien, la présence et l'implication de certaines personnes qui ont marqué ce parcours. Il est le fruit d'un effort collectif, porté par leur aide précieuse, leur confiance et leur bienveillance.

À mes parents, mon père et ma mère, piliers de ma vie, sources inépuisables d'amour, de force et de sagesse. C'est grâce à vos sacrifices et à votre confiance que j'ai pu avancer, et ce travail est le fruit de tout ce que vous m'avez transmis.

À mes sœurs, Aldjia et Wassila, pour leur soutien moral constant, leur présence rassurante et leur aide précieuse, aussi bien sur le plan personnel que financier. Merci d'avoir toujours cru en moi.

À mon oncle maternel et à sa femme, pour leur générosité et leur accompagnement inestimable durant mes déplacements. Leur bienveillance m'a été d'un grand réconfort.

Une mention toute particulière va à **mon compagnon de route**, dont le soutien discret mais indéfectible, la patience et l'engagement ont été d'un appui essentiel. Sa présence constante dans mes démarches à Alger et dans la collecte des informations sur la Pêcherie a donné à ce projet une profondeur particulière.

À ma binôme, Leiticia, avec qui j'ai avancé main dans la main dans ce projet. Entre doutes, rigueur et complicité, nous avons bâti ensemble un travail à notre image.

À madame Aït Lhadj Zoulikha, mon encadrante, pour son accompagnement bienveillant, sa rigueur et ses précieux conseils tout au long de cette aventure.

À monsieur CHABI, pour son regard critique, sa disponibilité et ses remarques toujours constructives à chaque étape.

À madame Oubouzar, pour ses conseils éclairés et son soutien tout au long du projet, et à monsieur Aiche, toujours présent pour répondre à nos questionnements avec clarté et générosité.

À monsieur Aït Kaci, pour ses conseils avisés et sa contribution précieuse à l'enrichissement de cette expérience.

À mon amie Mariem, pour sa présence sincère et son aide généreuse durant cette étape importante.

À tous mes amis et à toutes les personnes croisées tout au long de ce parcours, qui, d'une manière ou d'une autre, ont laissé une trace dans cette aventure humaine et académique.

À chacun de vous, merci du fond du cœur. Ce mémoire porte l'empreinte de votre présence, de votre aide et de votre confiance.

Farida

Table des matières

Liste des figures	i
Liste des tableaux	iv
Résumé	v
ABSTRACT	v
المخلص	v
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHP 1. INTERFACE VILLE MER, UN HERITAGE DE MEMOIRE ET D'IDENTITE	
Introduction	7
1.1. Qu'est-ce qu'une ville ?	7
1.2. Qu'est-ce qu'un paysage ?	8
1.3. Comment est définie la ville par son paysage ?	9
1.4. Quelle est la relation entre la ville et la mer ?	9
1.5. Quel(s) rôle(s) joue le paysage dans les villes maritimes ?	9
1.2. Le patrimoine	9
2.1. Qu'est-ce que le patrimoine ?	9
2.2. Le patrimoine maritime	10
2.3. L'importance du patrimoine maritime	10
1.3. Clivage ville-mer	11
3.1. Quelles sont les raisons du clivage ville-mer ?	11
3.2. Comment reconquérir le front d'eau ?	11
3.3. La reconversion des ports, alternative de reconquête du front d'eau	12
3.4. Les conditions de réussite du réaménagement des fronts d'eau	12
3.5. Exemple de réaménagement de vieux port de Marseille	13
Conclusion	16
CHP.II. QUARTIER DE LA MARINE, ENTRE IDENTITE MARITIME ET DYNAMIQUE URBAIN	
Introduction	17
1- Présentation de la ville d'Alger	17
2. Présentation du quartier de la marine	17
2.1. Situation	17
2-2 Limites	18
2.3. Accessibilité	18
2.4. Topographie	19
2.5. Lecture du paysage et de l'espace urbain du quartier de la Marine	20
2.3. Lecture Typo morphologique de l'espace du quartier de la Marine	21
3.1. Processus de formation et de transformation	21
3.2. Tissus urbains	23

3.3. Système viaire et parcellaire	24
3.4. Analyse des voies	25
3.5. Système bâti /non bâti	28
2.4. Méthodologie d'analyse	30
4.1. Les points d'analyse	30
4.2. Entretiens semi-directifs et enquête de terrain Méthodologie de l'enquête	32
4.3. Analyse Comparative des Propositions Urbaines	33
2.5. Proposition urbaine pour le quartier de la Marine.....	35
5.1. Démarche opérationnelle : des intentions aux actions	37
Conclusion.....	44
CHP. III. CULTURE ET PATRIMOINE MARITIME	
Introduction.....	45
3.1. Le choix du thème général	45
3.2. La Culture comme miroir du patrimoine maritime	45
3.3. Evolution du patrimoine maritime	46
3.4. Transmission et éducation autour de patrimoine maritime	47
3.5. Le patrimoine maritime moteur du développement économique-touristique	47
3.6. Architecture maritime. Un dialogue entre tradition et modernité	48
3.7. Choix du thème spécifique.....	49
3.8. Analyse des exemples	49
9. Projet structurant	52
1. Présentation du projet.....	52
2. Échelle et rayonnement.....	52
3. Activités et Programme.....	52
Conclusion.....	56
CHP IV. LA PECHERIE D'ALGER : UN PAYSAGE ENTRE HERITAGE MARITIME ET REINVENTION ARCHITECTURALE	
4.1. Justification du choix du site.....	57
4.2. Présentation du site d'intervention.....	58
2.1. Situation	58
2.2. Accessibilité	59
2.3. Morphologie.....	60
2.4. Topographie.....	60
2.5. Relevé architectural de l'existant	61
2.6. Climat et environnement	62
2.7. Vent et ensoleillement	64
4.3. Schémas de principe.....	65
4.4. Philosophie de projet.....	66

4.5. Logique formelle.....	68
5.3. Conceptualisation.....	71
4.6. Description de projet.....	72
6.1. Le projet dans son contexte urbain et paysager.....	72
6.2. Logique spacial	74
6.3. Destribution des espaces	77
6.4. Façades et langage architectural de projet.....	79
6.5. Logique et choix constructive	81
Conclusion générale	93
Références bibliographiques	
ANNEXE	

Liste des figures

Fig.1.Structuration de mémoire.....	6
Fig 1.1 Composants du paysage.	8
Fig1.2.Paysage Maritime Alger.....	8
Fig 1.3. Front de mer d'Alger	10
Fig 1.4.Le Vieux Port de Marseill.	13
Fig 1.5. Le Vieux Port de Marseille avant.....	14
Fig1.6.Schémas de reconstruction du vieux port de Marseille.....	14
Fig 1.7. Esplanade du J4 avant/après aménagement.	15
Fig 1.8.L quais du vieux port de Marseille avant/après aménagement.	15
Fig 1.9. Le parc centenaire avant/après aménagement.....	15
Fig 1.10. Le quartier de la Joliette Avant et après aménagement.	15
Fig 2.1. Vue sur Alger.	17
Fig2.2. Délimitation du quartier de la marine.	17
Fig2.3 Délimitation du quartier de la marine.	18
Fig2.4.Accessibilité au quartier de la marine.	19
Fig 2.5 Délimitation du quartier de la marine.	19
Fig2.6 Coupe schématique sur la ville de la casbah.....	19
Fig2.7. Les composants du paysage du quartier de la marine.	20
Fig.2.8. Les surfaces du paysage du quartier de la marine.....	20
Fig2.9. Histoire du quartier de la marine.	21
Fig.2.10.Processus de formation et de transformation du quartier de la marine.	22
Fig2.11.Tissus urbains du quartier de la Marine.....	23
Fig2.12.Djamaa El-Djdid	23
Fig2.13 Maison traditionnelle de la Casbah. Source : Auteurs	23
Fig2.14. Bâtiments du XIXème siècle.	23
Fig.2.15Conservatoire de musique.....	23
Fig2.16.Typologie du système viaire et parcellaire du quartier de la Marine.	24
Fig.2.17 Résumé du système viaire du quartier de la Marine.	24
Fig .2.18Système viaire du quartier de la marine.....	25
Fig2.19.Coupe sur boulevard Che Guevara	25
Fig. 2.20 Fig. Boulevard Che Guevara.....	25
Fig2.21 Fig. Boulevard Che Guevara.....	25
Fig.2.22.RN11	26
Fig 2.23. Eclairage RN11	26
Fig.2.24. RN11	26
Fig.2.25. Vue en coupe boulevard Amara Rachid	26
Fig.2.26. Boulevard Amara Rachid	26
Fig.2.27. Place de stationnement boulevard Amara Rachid.....	26
Fig.2.28.Coupe schématique de la rampe Chassériau.	27
Fig.2.29.éclairage rampe Chassériau.....	27
Fig.2.30. Coupe schématique de l'avenue 1 ^{er} Novembre.	27
Fig 2.31.Bati et non bati du quartier de la marine ;	28
Fig2.32. pecherie d'Alger	29
Fig 2.33.Terminal 1	29
Fig 2.34.Musée maritime.	29
Fig 2.35.Le phare.	29
Fig2.36.L'amirauté.....	29

Fig2.37. Bastion 23.	29
Fig 2.38.Place des martyres.....	29
Fig2.39. Plage Bab El Oued.....	29
Fig 2.40. Démarche prospection du terrain.....	30
Fig 2.41. état des lieux.....	31
Fig 2.42. Analyse des propositions.....	34
Fig 2.43. Démarche de réflexion conceptuelle.....	35
Fig2.44 Proposition urbaine	39
Fig 3.1. Les composants de la culture maritime.....	45
Fig 3.2. Le volets culturel et artistique du patrimoine maritime.....	47
Fig 3.3. Les différents volets de l'éducation.....	47
Fig 3.4. Les types de tourisme.....	48
Fig 3.5-6.Situation du projet.....	50
Fig.3.7-8.Situation et accessibilité du projet.....	50
Fig 3.9. Plans du projet.....	50
Fig 3.10. Vue 3D du projet.....	50
Fig 3.11. Façades du projet.....	50
Fig 3.12. Vue 3D du projet.....	50
Fig.3.13. Plan de masse.....	51
Fig.3.14. Genèse du projet.....	51
Fig.3.15.Plans de projet.....	51
Fig.3.16. Tableau surfacique de projet.....	51
Fig 3.17.Répartition des activités principale de la maison de la pêche	52
Fig.3.18-19.Accueil.....	53
Fig.3.20. Classe.....	53
Fig.3.21-23.Ateliers	53
Fig.3.24-25.Bibliothèque et salle informatique	53
Fig.3.26.Magasin	53
Fig.3.27.Sannitaire	53
Fig.3.28.Magasin	54
Fig.3.29-30.Restaurant	54
Fig.3.31-33.Restaurant	54
Fig.3.34-35.Expositions.....	54
Fig.3.36-37.Bureaux.....	54
Fig.3.38-39. Salle de réunion et de repos.....	54
Fig.3.40-41. Circulation verticale.....	55
Fig 4.1.Carte de délimitation de site d'intervention	58
Fig 4.2. Coupe schématique passant par le site d'intervention.....	59
Fig 4.3.Accessibilité au site d'intervention.....	59
Fig 4.4. Carte morphologie de site d'intervention.....	60
Fig.4.5. Fig. coupe schématique passant par le site d'intervention	60
Fig 4.6. Halle aux poissons d'Alger.....	61
Fig 4.7.Accessibilité au bâti existant.....	61
Fig 4.8. Façades de la Halle des Poissons.....	61
Fig 4.9. Structure du bâtiment existant	62
Fig.4.10. Climat annuelle de la ville d'Alger	63
Fig.4.11. Température annuelle de la ville d'Alger.....	63
Fig.4.12.Ensollement mensuel de la ville d'Alger	63
Fig.4.13.Humidité dans la ville d'Alger.....	63
Fig.4.14.Données climatiques annuelle de la ville d'Alger.....	63

Fig.4.15. Carte de vent et d'ensoleillement.....	64
Fig 4.16. Schema de principes.	65
Fig .4.17. Concepts liés au site.....	66
Fig 4.18. Façade de la Halle Aux Poissons	66
Fig.4.19. Structure bloc A du bâti existant.	67
Fig.4.20. 3D structure bloc A du bâti existant.....	67
Fig 4.21. Volumétrie de la Halle des Poissons.	67
Fig.4.22. Genèse partie 1.....	68
Fig.4.23. Genèse partie 2.....	68
Fig4.24. Genèse partie 3.....	69
Fig.4.25. Genèse partie 4.....	69
Fig4.26. Genèse partie 5.....	70
Fig.4.27. Genèse partie 6.....	70
Fig4.27. Forme finale du projet.....	71
Fig.4.28. Plan de masse.....	72
Fig.4.29. Coupe schématique d’implantation AA.....	73
Fig.4.30. Coupe schématique d’implantation BB.....	73
Fig.4.31. Schémas de parcours extérieur.....	74
Fig.4.32. Schémas de parcours extérieur.....	74
Fig.4.33. Coupe schématique montrant la notion de moment.....	74
Fig.4.34. Coupe schématique montrant la logique spatiale.....	75
Fig.4.35 Logique spatial.....	75
Fig.4.36. Organigramme de sous-sol.....	75
Fig.4.37. Organigramme de la circulation entre les entités du RDC.....	76
Fig.4.39. Organigramme montrant la circulation entre les entités de 1ere étage.....	76
Fig.4.40. Plan Sous-sol.....	77
Fig.4.41. Plan RDC.....	77
Fig.4.42. Plan 1ere étage.....	78
Fig.4.43. Plan 2° étage.....	78
Fig.4.44. Coupe montrant l’articulation vertical étage.....	79
Fig.4.45. Façade principal (Est).....	79
Fig.4.46. Façade principal (Est).....	80
Fig.4.47. Façade orientée vers la mer (Ouest).....	80
Fig.4.48. Façade principal (Est).....	80
Fig.4.49. Structure du bloc A de la Halle aux poissons.....	81
Fig4.50. Structure du bloc B de la Halle aux poissons.....	81
Fig4.51. Structure du projet.....	82

Liste des tableaux

Tableau 2.1. Les éléments visuels du paysage du quartier, Composants et état.....	21
Tableau 2.2. Bati non bâti.	29
Tableau 2.3. Méthodologie de l'enquête.	32
Tableau 2.4. Comparatif des propositions.	33
Tableau 3.1. Analyse de l'exemple 1.	50
Tableau 3.2. Analyse de l'exemple 2.	51
Tableau 3.3. Programme qualitatif quantitatif. Source Auteurs.....	55

Résumé

Le quartier de la Marine à Alger est un site historique marqué par un patrimoine riche, mais souffre d'un clivage profond entre la terre et la mer, avec des infrastructures en déclin et un lien presque rompu avec son passé maritime. Après une analyse approfondie, nous avons décidé de concentrer notre projet sur la réhabilitation de la Pêcheurie d'Alger, ancienne halle aux poissons, afin de répondre aux problématiques du quartier de la marine, notamment la reconnexion avec la mer et la valorisation du patrimoine maritime. Ce projet vise à redonner vie à cet espace emblématique à travers une réinterprétation contemporaine, tout en rétablissant une relation dynamique entre la ville et le front d'eau, contribuant ainsi à la reconquête du patrimoine maritime et à la revitalisation du quartier.

Mots-clés : Clivage terre-mer, Patrimoine maritime, Pêcheurie (Halle aux poissons), Quartier de la Marine, Réhabilitation

ABSTRACT

The Marine district of Algiers is a historic site marked by a rich heritage but suffers from a deep divide between land and sea, with deteriorating infrastructure and an almost severed connection to its maritime past. After thorough analysis, we decided to focus our project on the rehabilitation of the Algiers Fish Market (former fish hall) to address the challenges of the Marine district, particularly the reconnection with the sea and the enhancement of maritime heritage. This project aims to revive this emblematic space through a contemporary reinterpretation, while reestablishing a dynamic relationship between the city and the waterfront, thus contributing to the recovery of maritime heritage and the revitalization of the district.

Keywords: Algiers Marine District, Fish Market (Former Fish Hall), Land-Sea Divide, Maritime Heritage, Rehabilitation

الملخص

يُعد حي البحرية في الجزائر العاصمة موقعًا تاريخيًا يتميز بترائه الغني، إلا أنه يعاني من انقسام عميق بين اليابسة والبحر، وتدهور في البنية التحتية، وانقطاع شبه كامل عن ماضيه البحري. بعد تحليل معمق، قررنا أن نركز مشروعنا على إعادة تأهيل سوق السمك بالجزائر (القاعة القديمة للأسماك)، لمعالجة إشكاليات حي البحرية، خاصة مسألة إعادة الربط بالبحر وتثمين التراث البحري. يهدف هذا المشروع إلى إحياء هذا الفضاء الرمزي من خلال إعادة تفسير معاصرة مع إعادة بناء علاقة ديناميكية بين المدينة والواجهة البحرية، والمساهمة بذلك في استرجاع التراث البحري وإنعاش الحي.

الكلمات المفتاحية: إعادة التأهيل، التراث البحري، سوق السمك (القاعة القديمة للأسماك)، حي البحرية، فجوة اليابسة-البحر

INTRODUCTION GENERALE

Entre ville et rivage, la liaison n'est pas toujours évidente, cependant les espaces tels que les ports peuvent unir la ville à son eau, même si parfois ces derniers sont à l'origine de leur naissance. Au cours de l'Histoire, de nombreux ports ont vu naître de grandes villes, ces derniers étant à la fois, entre terre et mer, des espaces d'interaction, qui ont conduit à la création d'un répertoire architectural et urbain riche, donnant à ces villes des identités propres et fortes, qui par la suite sont devenues des villes à fortes valeurs patrimoniales. La localisation au bord de l'eau a permis à ces dernières de s'ouvrir et d'échanger avec le monde (Majgal, 2006).

Cependant, ces ports qui étaient initialement des ports marchands, se sont industrialisés avec l'arrivée de la révolution industrielle, où le port devient un outil dont l'intérêt est régional, voire national. Sa ville n'est plus l'unique bénéficiaire. De ce fait, le port n'est plus une entité urbaine avec une fonction portuaire, mais devient un outil ou une infrastructure portuaire (Aouissi, 2013).

Dans le temps moderne, l'activité maritime et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire en raison du phénomène de distribution des masses (espace de production et espace de consommation) (Aouissi, 2013). La ville se transforme d'une région résidentielle en une région à vocation commerciale. Ce bouleversement et ce passage entre notions et fonctions ne sont pas passés inaperçus et sans impact sur les villes-mer. Bien au contraire, ils bouleversent les relations urbano-portuaires au sein de ces villes, en les guidant vers une dissociation et un éclatement spatio-fonctionnel entre la ville et sa mer. D'ailleurs, on parle de moins en moins de port, mais plutôt d'une infrastructure portuaire, créant un phénomène urbain appelé clivage ville/mer.

Suite à ce phénomène, un débat autour de la requalification des relations ville/mer et des friches maritimes a donné lieu à une littérature riche sur le sujet. Dans ce processus, dès les années 1950, les villes maritimes ont connu un mouvement de réaménagement de leur front d'eau, qui s'est propagé à partir des villes nord-américaines sous l'intitulé de waterfront revitalisations (Aouissi, 2013). Un mouvement qui ne vise pas uniquement le recyclage foncier des territoires maritimes délaissés, mais aussi un moyen de recentrage et de remodelage pour moderniser la ville maritime et améliorer la qualité de vie, en créant des espaces publics agréables et accessibles, tout en intégrant des mesures pour protéger et restaurer l'environnement naturel, et en préservant le patrimoine culturel et historique des zones concernées. A cet effet et en s'inscrivant dans cette problématique, notre réflexion

s'oriente sur l'espace territorial de la ville d'Alger, qui est un sujet d'actualité : son port, à l'origine de la ville et ayant accompagné son évolution, se trouve aujourd'hui complètement isolé de celle-ci (Gautier, 2016).

À côté du caractère maritime de la ville s'ajoute la forte valeur patrimoniale de celle-ci, et ces deux aspects sont indissociables. À vrai dire, Alger, capitale de l'Algérie, surnommée Alger la Blanche, bénéficie d'une valeur patrimoniale très importante héritée des diverses civilisations (Deluz, 2001). Ce patrimoine s'illustre à travers plusieurs sites et monuments historiques, tels que la Casbah d'Alger, un site d'une valeur patrimoniale exceptionnelle, reconnue tant au niveau national qu'international. Classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO depuis 1992, elle est considérée comme l'un des plus beaux sites maritimes de la Méditerranée et représente un type unique de médina berbero-musulmane.

La ville a été façonnée par les influences romaines, berbères et ottomanes, chacune laissant son empreinte sur le paysage urbain. Cependant, c'est l'époque coloniale française qui a introduit des transformations majeures, notamment avec la construction de bâtiments haussmanniens le long du front de mer afin de cacher l'identité algéroise (la Casbah) et de donner à la ville son premier plan d'urbanisme à caractère purement français. La restructuration de quartiers entiers visait à répondre aux besoins militaires, administratifs et politiques.

En particulier, le quartier de la Marine, qui représente le premier noyau de la ville d'Alger, et a vu son développement démarrer autour de son port. Il s'est enrichi à travers les différentes civilisations, constituant une valeur patrimoniale marquée par la présence de nombreux sites et monuments historiques, tels que le Bastion 23, le Musée de la Marine, la Place des Martyrs, etc.

Ce quartier, situé au bord de la mer et formant un tronçon de la baie d'Alger, offre un paysage maritime visible dans tous les champs visuels grâce à la présence de l'eau, et son arrière-pays. Tous ces éléments se réunissent dans un ensemble visuel qui constitue le paysage du quartier. Cependant, ce dernier souffre d'une déconnexion physique et fonctionnelle sous l'effet du phénomène de clivage ville/mer, créant deux entités distinctes au sein du même quartier : l'une se limite à l'activité maritime et militaire, tandis que l'autre se concentre sur l'activité administrative et commerciale. Cette séparation produit une interface ville/mer privée d'ambiance et de vitalité

Ces données nous confrontent à une problématique complexe, traitant à la fois de la dimension patrimoniale du quartier, du devenir de son front d'eau, et de la question environnementale et risque d'inondations, qui est au cœur des réflexions du monde actuel.

Le tout s'inscrit dans un contexte particulier visant à recréer le lien perdu de la complémentarité entre la ville et la mer.

En s'éloignant de la mer, d'un côté, la vieille ville vieillit petit à petit, formant des vestiges, comme c'est le cas de la Casbah ; et d'un autre côté, la ville nouvelle se développe de manière anarchique. Ces faits donnent naissance à un paysage modeste qui influence l'image globale de la ville.

Dans ce contexte, notre questionnement principal sur le devenir du front d'eau du quartier de la Marine se scinde en sous questions qui cherchent à :

- Comment rétablir le lien entre le quartier de la Marine et le reste de la ville d'Alger tout en préservant le patrimoine historique et culturel des lieux, en améliorant le cadre de vie des habitants, et en intégrant la mer dans le développement urbain ?
- Comment peut-on assurer cette relation ville-mer tout en préservant l'identité culturelle et la mémoire du lieu sans porter préjudice à la matrice du paysage de la baie d'Alger?

Partant de la problématique posée, des hypothèses sont avancées pour guider notre raisonnement et sont les suivantes :

Des actions d'articulation spatiales, fonctionnelles et visuelles, fondées sur les éléments structurants du paysage urbain, permettraient de recréer le lien avec la mer et de favoriser de nouvelles pratiques susceptibles de redynamiser le quartier tout en renouvelant son image.

L'intégration de la dimension patrimoniale comme support à la production architecturale et urbaine contemporaine serait essentielle pour offrir une identité adaptée à son environnement et en adéquation avec les usages modernes.

La délocalisation des activités de transport à même militaires contribuerait à reconnecter le quartier à son contexte urbain et maritime, et le rattacher à sa ville. La reconquête de l'interface ville/mer par des actions de réaménagement permettrait d'améliorer la qualité de vie des habitants, en créant un espace public hybride qui favorisera une interaction harmonieuse entre la ville et la mer.

Dans cette optique, le port de pêche pourrait aussi être repensé comme un projet de redynamisation capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture locale et le caractère patrimonial du quartier. Cette approche contribuerait également à renouveler l'image de l'architecture maritime grâce à une mise en valeur de l'interface ville/mer et du riche patrimoine patrimonial qu'elle représente.

Selon ces critères, nous envisageons de revoir le port de pêche comme un projet de redynamisation, capable de générer de nouveaux espaces urbains valorisant la culture du

quartier et son caractère patrimonial. Ce projet viserait également à renouveler l'image de l'architecture maritime en mettant en valeur l'interface ville/mer et en préservant l'héritage patrimonial du site.

Pour atteindre l'objectif visé par notre recherche, nous avons organisé notre réflexion en un processus structuré, basé sur approche déductive mêlant la recherche théorique et recherche qualitative.

Après avoir défini la problématique ,relevant du paysage de la ville portuaire, le «clivage ville/mer», en ciblant le cas spécifique du quartier de la Marine, nous avons procédé à la collecte d'informations autour du thème et du contexte à travers une recherche bibliographique approfondie. Celle-ci comprend les différentes lectures de mémoires, de thèses, de livres, de rapports d'études et d'instruments d'urbanisme. Ces données ont été complétées par un guide d'entretien afin d'intégrer une diversité de points de vue sur la problématique posée, le vécu et le devenir du site.

Ces informations ont été ensuite traitées et ordonnées en deux principales parties :

- Revu de littérature : Elle constitue la partie conceptuelle du travail et vise à définir l'ensemble des notions clés dégagées par le thème de recherche.
- Partie analytique : Elle repose sur l'analyse détaillée de notre cas d'étude à deux niveaux :
 - ✓ Une lecture paysagère et sensorielle de l'espace urbain.
 - ✓ Une lecture morphologique des composants structurants de l'espace urbain.

À l'issue de la recherche bibliographique et de la classification des données recueillies, nous avons établi un ensemble de synthèses et d'hypothèses. Ces éléments ont permis de définir un groupe de concepts et d'orientations guidant notre conception.

Ce processus commence par l'élaboration d'un schéma de principe synthétisant les données analytiques et qualitatives en rapport aux résultats de l'enquête. Parallèlement, un schéma d'action sera conçu pour traduire les aspects théoriques en données graphiques, donnant ainsi naissance au projet architectural.

Ainsi, notre approche méthodologique repose sur une analyse rigoureuse et structurée du quartier de la Marine à Alger, dans le but de mieux comprendre ses enjeux et d'y apporter une réponse adaptée. Elle s'appuie sur une progression en trois phases, alliant recherche documentaire, observation de terrain et élaboration des propositions urbaines et architecturales.

1. Délimitation de l'aire d'étude et collecte d'informations

La première étape a consisté à définir précisément notre périmètre d'analyse, à savoir le quartier de la Marine à Alger. Un travail approfondi de recherche documentaire a été mené, mobilisant des ouvrages spécialisés, des mémoires académiques et diverses publications portant sur la ville et ses dynamiques urbaines. Cette phase a permis d'établir un cadre de référence historique, social et spatial pour notre étude.

2. Analyse de terrain et diagnostic du quartier

Afin d'enrichir notre compréhension du site, nous avons réalisé plusieurs visites in situ, adoptant une approche sensorielle pour identifier les spécificités et problématiques du quartier. Des entretiens ont également été menés auprès de divers acteurs locaux (habitants, commerçants, représentants des autorités, etc.), afin de recueillir leurs perceptions et attentes quant à l'avenir du quartier et de son paysage.

3. Proposition architecturale et urbaine

La dernière phase de notre démarche a été consacrée à l'élaboration d'une proposition d'aménagement visant à répondre aux enjeux identifiés. L'intervention s'est focalisée sur la Halle aux poissons (pêcherie), avec une réflexion centrée sur la valorisation des dimensions culturelles et patrimoniales, économique et récréative du site. L'objectif étant de favoriser une dynamique de revitalisation du quartier tout en mettant en avant son patrimoine et ses potentialités.

Ce mémoire suit une structure logique et progressive. Il débute par une introduction exposant les objectifs et enjeux du projet, suivie d'un chapitre partant sur l'analyse contextuelle détaillant l'évolution du quartier et ses problématiques. Un autre chapitre thématique approfondit ensuite la réflexion en lien avec la problématique du projet, tandis que la dernière partie traduit ces analyses en une proposition architecturale et urbaine cohérente comme le traduit très bien la figure1 ci-après.

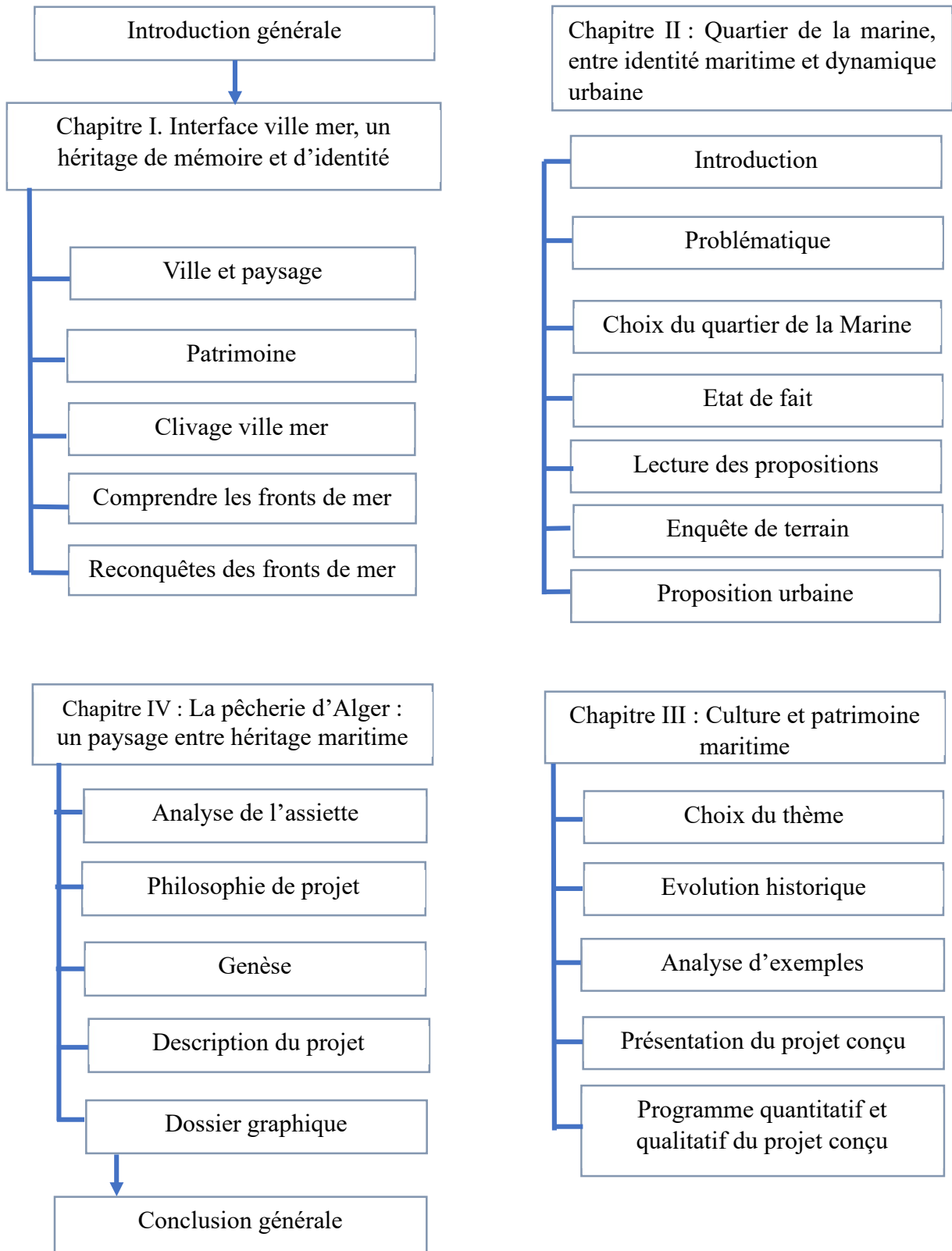


Fig.1.Structuration de mémoire

CHP 1. INTERFACE VILLE MER, UN HERITAGE DE MEMOIRE ET D'IDENTITE

Introduction

Dans ce présent chapitre, nous tenterons en premier lieu de définir certains concepts relatifs à la thématique interface ville-mer, en abordant tout d'abord les notions de ville maritime, de paysage et la relation entre la ville et la mer. Ces concepts permettent d'appréhender les spécificités des espaces littoraux, où se tissent des interactions complexes entre le milieu urbain et le milieu marin et dont la notion de réaménagement des fronts d'eau s'impose comme un enjeu majeur pour déclencher une dynamique de développement fondé sur l'identité portuaire de la ville .

Aussi, le patrimoine maritime se révèle comme un concept clé dans notre cas et constitue une dimension essentielle pour comprendre les dynamiques sociales, culturelles et économiques qui façonnent les villes maritimes.

Ensuite, nous abordons un phénomène présent dans beaucoup de villes maritimes qui est le clivage ville-mer, et à la fin de ce chapitre, pour approfondir nos connaissances sur les interventions actuelles en matière de requalification et valorisation des centres historiques portuaires, nous examinerons un exemple de référence, à savoir celui de Marseille.

1.1.Ville et paysage, une alliance fondamentale

1.1. Qu'est-ce qu'une ville ?

La ville est un lieu avec un système spatiale produit par l'Homme avec des espaces de sociabilité et d'urbanité. Elle est régulière est aménagée en fonction de son histoire, son environnement naturel et sa culture (Janin, 2009).

Au fil de leur croissance certaines villes profitent de leurs positions géographiques pour s'adapter et se développer. Lorsqu'une ville est située à proximité d'une mer par exemple, elle évolue en intégrant les particularités et les opportunités offertes par cet environnement. C'est ainsi qu'elle devient une ville maritime, où la mer joue un rôle central dans sa dynamique et son identité. Une ville maritime se caractérise par son lien intime avec la mer et les activités qui en découlent. Elle se compose à la fois d'un milieu terrestre et un milieu maritime¹. Ses éléments physiques et visuels jouent un rôle fondamental qui renforce la perception du paysage maritime.

¹ La Charte Européenne du littoral

1.2. Qu'est-ce qu'un paysage ?

Le paysage est l'interaction dynamique entre les éléments naturels (comme la topographie, la végétation, l'eau, et le climat) et les interventions humaines (bâtiments, infrastructures, aménagements) qui façonnent un espace. Il est à la fois un cadre physique et un espace vécu, influençant les perceptions, les usages et les activités des individus².

Il s'étend aussi au-delà de la portée du regard de l'observateur car il intègre une foule de données invisibles nécessaire à son explication héritée d'un passé invisible par la nature. Il représente un résultat global de tous ces éléments (Tallier, 1972).

Les paysages peuvent être classifiés en plusieurs types, chacun possédant ses caractéristiques et son importance unique. Parmi eux, les paysages urbains, ruraux, forestiers, montagneux, et maritimes se distinguent par leurs spécificités géographiques et écologiques.

Le paysage maritime peut être défini comme l'interface dynamique et complexe entre la mer et les terres côtières, où se croisent la nature, les activités humaines, et les représentations culturelles. Il est constitué de plusieurs éléments physiques tels que les vagues, le sable, mais aussi des traces humaines comme les ports, les phares, et les installations industrielles ou touristiques.

Selon des études sur la valorisation du patrimoine maritime, ce paysage est un lieu de rencontre entre histoire, environnement et développement, où la préservation de l'écosystème se trouve souvent en balance avec les enjeux économiques liés à l'exploitation des côtes et de la mer (Hurtado, 2012).

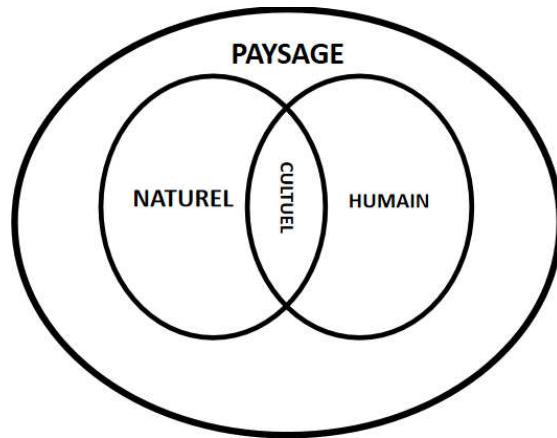


Fig 1.1 Composants du paysage. Source :Auteurs



Fig1.2.Paysage Maritime Alger
Source :<https://boojum.fr/xavier-driencourt-lenigme-algerienne>

² Convention Européenne du Paysage 2000

1.3. Comment est définie la ville par son paysage ?

La ville est indissociable de son paysage car ce dernier joue un rôle essentiel dans la définition de l'identité de la ville de son caractère et de son fonctionnement. La ville se définit par son paysage urbain à travers la disposition de ses éléments bâtis, ses rapports entre espaces publics et privés, ainsi que l'empreinte laissée par l'architecture et l'urbanisme. Le paysage naturel influence la ville à différents niveaux qu'il s'agisse de son développement historique, de son identité visuelle, ou de son fonctionnement économique et social comme le fait la mer avec ses villes côtières (Poullaouec-Gonidec, Paquette, 2005).

1.4. Quelle est la relation entre la ville et la mer ?

La relation entre la ville et la mer est riche et complexe, mêlant enjeux économiques, urbanistiques, sociaux et écologiques. Les villes portuaires illustrent cette connexion particulière, où la mer devient à la fois une ressource, un espace de transit et une source d'inspiration pour l'aménagement urbain. Cette relation est également marquée par une évolution historique où la mer, initialement perçue comme une frontière, est devenue une opportunité pour le développement urbain et économique. Les villes maritimes, autrefois limitées à des fonctions commerciales et industrielles, tentent aujourd'hui à intégrer davantage la mer dans leur identité et leur quotidien, en aménageant des espaces publics sur le littoral, en valorisant et protégeant les paysages et patrimoines maritimes (Prelorenzo, 2011).

1.5. Quel(s) rôle(s) joue le paysage dans les villes maritimes ?

Les villes maritimes associent le patrimoine architectural avec leur paysage marin. Le paysage joue un rôle essentiel tant au niveau fonctionnel qu'identitaire. Il sert de cadre à diverses interactions sociales, économiques et culturelles entre la ville et son environnement maritime. Ils évoquent un héritage historique et culturel riche, souvent lié à des siècles d'échanges entre la terre et la mer. Cette identité est renforcée par les représentations collectives et les aménagements urbains qui mettent en valeur ce lien, tels que les fronts d'eau, les promenades côtières ou les ports (Chasseriau, 2006).

1.2. Le patrimoine

2.1. Qu'est-ce que le patrimoine ?

Le patrimoine est un ensemble souvent qualifié d'héritage culturel ou d'ensemble remarquable lorsqu'il témoigne la richesse historique, artistique ou technique d'une époque. Ces éléments peuvent inclure des bâtiments, des monuments, des sites urbains ou des

constructions spécifiques qui revêtent une valeur significative pour une communauté, ou leur rôle symbolique (Tiry-Ono,2022). Ces créations jouent un rôle fondamental dans la définition de l'espace urbain. Elles structurent la ville, incarnent ses évolutions, et deviennent des points de convergence entre mémoire collective et innovation architecturale.

2.2.Le patrimoine maritime

Alors que le patrimoine architectural se focalise sur les constructions urbaines, les monuments et les infrastructures, le patrimoine maritime englobe une dimension particulière liée à l'interaction des sociétés humaines avec la mer et le littoral. Il inclut des éléments tangibles comme les phares, les ports et les navires historiques, ainsi que des pratiques immatérielles telles que les savoir-faire maritimes, les coutumes locales et les techniques de navigation. La préservation de ce patrimoine est devenue un enjeu majeur, particulièrement face à l'urbanisation croissante des côtes (Boillet, 2013).

2.3.L'importance du patrimoine maritime

Il est essentiel de dire que les éléments qui façonnent le lien entre la ville et la mer tel que le front de mer et les ports jouent un rôle essentiel dans l'urbanisation des zones côtières, étant un lieu d'interaction entre l'homme et la mer, en particulier le port qui est un élément fondamental dans le patrimoine maritime.



Fig 1.3. Front de mer d'Alger
Source : <http://zinedinezebar.over-blog.com/>

Le front de mer de par son aménagement constitue une interface vitale entre la ville et la mer. Il représente un espace de vie mais aussi de mémoire collective où des constructions comme des quais, des entrepôts et des phares témoins de l'Histoire du lieu. Ces ensembles créent un patrimoine paysager qui englobe une diversité de paysages façonnés par l'interaction entre l'homme et la mer. Il inclut les éléments naturels comme les littoraux, les plages et les éléments bâtis comme le front, de mer, les forts, les ports...(Foulquier, Ferrari, 2024).

Alors que l'interaction entre la mer et le paysage urbain a longtemps été un moteur de développement économique et culturel, une évolution progressive semble avoir éloigné les villes de leur lien direct avec le littoral.

1.3.Clivage ville-mer

3.1.Quelles sont les raisons du clivage ville-mer ?

Le clivage ville-mer traduit une déconnexion entre les espaces urbains et le littoral. Il désigne une séparation physique, fonctionnelle et parfois symbolique entre les espaces urbains et les espaces maritimes, souvent caractérisée par une perte de connexion socio- économique et spatiale. Par exemple, l'industrialisation des ports ou la militarisation des fronts d'eau a entraîné leur éloignement des centres-villes, rendant les espaces littoraux inaccessibles à la population. L'urbanisation non intégrée et le déclin des usages traditionnels sont deux dynamiques majeures expliquant la déconnexion progressive entre les villes et leurs environnements maritimes. L'extension urbaine s'est souvent développée sans prendre en compte la nécessité de préserver les liens avec le littoral. Les infrastructures routières ont fragmenté les espaces urbains et coupé physiquement et visuellement les habitants de la mer (Beuret, Cadoret, 2017).

Parallèlement, les pratiques culturelles et économiques associées à la mer, comme la pêche artisanale, connaissent un déclin. Ce recul des pratiques traditionnelles affaiblit le lien identitaire des communautés urbaines avec leur environnement maritime, en particulier dans les contextes où l'urbanisation favorise des activités éloignées des usages maritimes historiques (Noblet et al., 2016).

Pour rétablir les liens entre la ville et la mer, la reconquête des fronts d'eau s'avère essentielle, notamment en intégrant les éléments du patrimoine maritime dans les projets urbains. Ces espaces, souvent négligés peuvent redevenir des lieux de rencontre entre la ville et la mer, favorisant ainsi une réappropriation des littoraux par les habitants (Chasseriau, 2004).

3.2.Comment reconquérir le front d'eau ?

Pour reconquérir le front d'eau, il est essentiel de transformer et de requalifier les espaces situés en bordure de l'eau. Cette démarche, connue sous le nom de réaménagement des fronts d'eau, vise à rétablir les liens entre la ville et son environnement maritime en transformant et requalifiant les zones situées en interface entre la ville et la mer. Ce processus a pour objectif de réhabiliter les espaces dégradés ou sous-utilisés en leur conférant une nouvelle vocation urbaine, sociale et économique. Il vise également à répondre aux besoins actuels en maximisant leur valeur esthétique, culturelle et écologique (Aouissi, 2013).

Pour reconquérir et valoriser les fronts d'eau urbains, plusieurs actions clés doivent être mises en œuvre. Tout d'abord, il est essentiel de valoriser le patrimoine en transformant

d'anciennes zones portuaires ou industrielles en espaces culturels, résidentiels ou commerciaux, tout en préservant leur histoire et leur identité locale. Ensuite, la création de nouveaux espaces publics attractifs doit être une priorité, à travers le développement de promenades, de parcs et d'équipements accessibles, favorisant ainsi la vie sociale et culturelle. Enfin, pour assurer une revitalisation complète, la dynamisation économique joue un rôle clé. Celle-ci peut être soutenue par l'attraction d'investisseurs et de touristes, grâce à la création d'espaces multifonctionnels mêlant loisirs, culture et commerce. Ces approches combinées permettent de réconcilier la ville avec ses espaces littoraux tout en répondant aux besoins actuels et futurs (Aouissi, 2013).

3.3.La reconversion des ports, alternative de reconquête du front d'eau

La reconversion des ports est effectivement l'une des solutions les plus fréquemment adoptées dans les projets de réaménagement des fronts d'eau. Elle permet de transformer des zones portuaires désaffectées ou sous-utilisées en espaces multifonctionnels, contribuant ainsi à la revitalisation urbaine et à la réappropriation des ports par les habitants. Ce type de projet s'inscrit dans une démarche globale de renouvellement urbain et de développement durable. Par ailleurs, la reconversion des ports s'inscrit dans une volonté de valoriser l'héritage portuaire tout en répondant aux besoins contemporains. De nombreux projets intègrent ainsi des éléments de conservation patrimoniale et de développement durable, créant des espaces qui renforcent le lien entre la ville et l'eau (Aouissi, 2013).

Le Vieux-Port de Marseille est un exemple emblématique de reconversion réussie d'un espace portuaire. Ce site historique, qui a longtemps été un port de pêche et de commerce, a subi un réaménagement important pour devenir un espace urbain moderne et attractif.

3.4.Les conditions de réussite du réaménagement des fronts d'eau

Selon Azlina Binti Md et Pekin Timur (citée par Taussat, 2016), pour qu'un projet de réaménagement d'un front d'eau soit réussi, il doit répondre à 05 principes fondamentaux qui garantissent son impact positif à la fois sur les habitants, l'environnement, et le tissu urbain.

Le premier principe est l'accessibilité universelle, qui implique que les fronts d'eau soient facilement accessibles à tous, grâce à des infrastructures telles que des chemins piétonniers et des espaces publics ouverts. Cette accessibilité repose sur trois axes : une connexion directe avec la ville, une continuité entre les différentes zones du front d'eau, et un accès physique ou visuel à l'eau elle-même. Ensuite, il est essentiel d'intégrer l'histoire, la culture

et l'architecture locale dans la conception des projets. Cela permet de préserver et de mettre en valeur l'identité du lieu, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des habitants. Le troisième principe met l'accent sur la participation des parties prenantes, incluant les acteurs gouvernementaux, les promoteurs, les associations, et les citoyens. Cette implication collaborative favorise une vision commune et une appropriation collective du projet. De plus, un projet durable nécessite une implication active du public. Les citoyens doivent être informés, consultés et impliqués à chaque étape, car leur participation garantit la pertinence des décisions prises et renforce leur attachement au projet. Enfin, les projets doivent être planifiés et réalisés par phases successives. Cette méthode progressive permet d'ajuster les interventions au fur et à mesure des retours et des évolutions, tout en maintenant une coordination efficace entre les différents acteurs (Taussat, 2016).

3.5.Exemple de réaménagement de vieux port de Marseille

Le réaménagement du vieux port de Marseille vise à valoriser ce site historique tout en intégrant les activités portuaires actuelles. Ce projet ambitieux cherche à créer un espace public attractif et multifonctionnel pour les résidents et les visiteurs.

3.5.1.Présentation de la ville

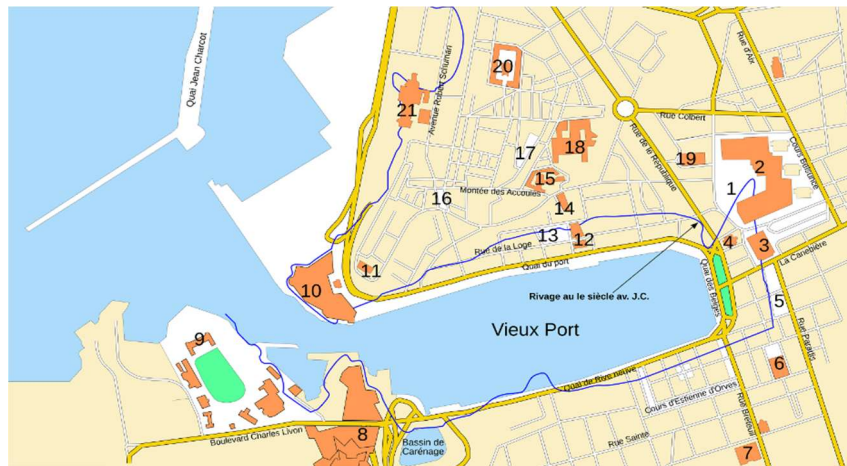
Le Vieux-Port de Marseille est l'un des sites les plus emblématiques de la ville, à la fois historique, culturel et économique. Il a longtemps été un centre de commerce et de transit maritime, mais au fil des décennies, il est devenu une zone sous-exploitée, peu accessible et souvent perçue comme une coupure entre la ville et son littoral.



Fig 1.4.Le Vieux Port de Marseille. Source :tarpinbien.com

3.5.2.Etat initial du Vieux-Port de Marseille avant le réaménagement

Avant le réaménagement, le Vieux-Port de Marseille présentait plusieurs défis majeurs. Les espaces publics étaient fragmentés, avec des zones isolées et peu connectées entre les bassins et quais. La circulation automobile dominait l'espace, rendant l'environnement peu agréable pour les piétons et limitant l'accessibilité. Le paysage urbain était dégradé, marqué par des bâtiments vétustes et un manque de cohérence architecturale. De plus, les activités portuaires étaient confinées dans des zones cloisonnées, ce qui créait une rupture nette avec le reste de la ville, limitant les interactions entre les habitants et leur environnement maritime (René Borruéy, 2021).



- Légende du Plan :
- | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---|
| 1. Jardin des Vestiges, | 7. Palais de justice, | 12. Hôtel de ville, | 17. Place des Moulins, |
| 2. Musée d'histoire de Marseille, | 8. Fort Saint-Nicolas, | 13. Place Jules-Verne, | 18. Hôtel-Dieu, |
| 3. Palais de la Bourse, | 9. Fort du Pharo, | 14. Hôtel Daviel, | 19. Église Saint-Cannat, |
| 4. Église des Augustins, | 10. Fort Saint-Jean, | 15. Église Notre-Dame-des-Accoules, | 20. La Vieille Charité, |
| 5. Place du Général-de-Gaulle, | 11. Église Saint-Laurent, | 16. Place de Lenche, | 21. Cathédrale Sainte-Marie-Majeure de Marseille, |
| 6. Opéra, | | | |

Fig 1.5. Le Vieux Port de Marseille avant. Source PicClick.fr

3.5.3. Les objectifs de la rénovation du Vieux-Port de Marseille

La première priorité était la requalification des espaces publics, en créant un environnement attrayant, convivial et accessible à tous, tout en mettant en valeur le patrimoine architectural historique, tels que les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas, ont été restaurés pour renforcer leur intégration dans le paysage urbain moderne tout en préservant leur valeur historique.

Ensuite, l'intégration des activités portuaires a été essentielle, avec l'objectif de favoriser des synergies entre les différentes pratiques portuaires (pêche, plaisance, croisières) et les usages publics, afin de renforcer la connexion entre la ville et la mer.

Enfin, la rénovation a mis l'accent sur une mobilité durable et multimodale, en privilégiant les modes de déplacement doux comme la marche et le vélo, tout en maintenant l'accessibilité pour les véhicules, afin d'assurer une circulation fluide et respectueuse de l'environnement (René Borruy, 2021).

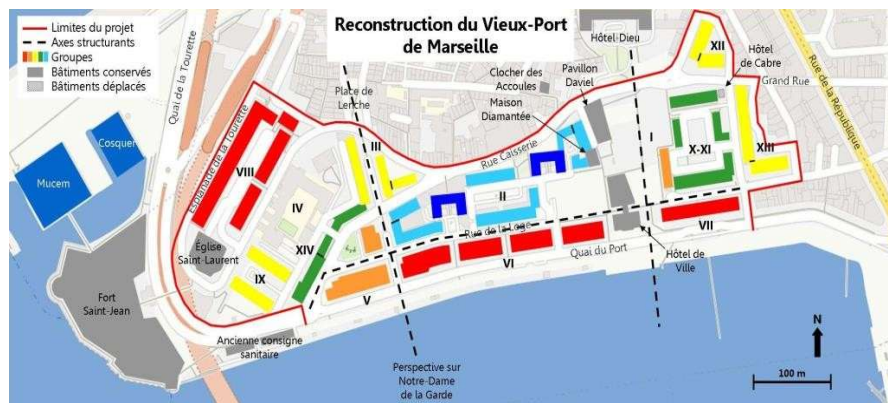


Fig1.6. Schémas de reconstruction du vieux port de Marseille. Source. Le moniteur

L'esplanade du J4

Est ainsi nommée en référence à l'époque où un hangar baptisé J4 s'y trouvait. L'esplanade accueille depuis 2013 deux grandes entités de la culture marseillaise :



Fig 1.7. Esplanade du J4 avant/après aménagement. Source. <https://tarpin-bien.com/>

Le MuCEM et la Villa Méditerranée qui viennent complètement modifier le paysage de la place.

L'esplanade du J4 est ainsi nommée en référence à l'époque où un hangar baptisé J4 s'y trouvait. L'esplanade accueille depuis 2013 deux grandes entités de la culture marseillaise : Le MuCEM et la Villa Méditerranée qui viennent complètement modifier le paysage de la place.

Le Quai de la fraternité est complètement réaménagé pour créer un véritable espace piéton. Les espaces verts ont été supprimés pour déplacer la route et ainsi permettre d'agrandir la promenade piétonne autour du port.



Fig 1.8. L quais du vieux port de Marseille avant/après aménagement. Source. <https://tarpin-bien.com/>

Le parc du 26e centenaire est situé sur le terrain de l'ancienne gare du Prado que la ville de Marseille a acheté à la SNCF en 1998. Il est ainsi nommé en référence à

la création de Marseille par les grecs il y a 26 siècles. Il est inauguré le 23 juin 2001 soit moins d'un an avant la première photo qui date de 2002.



Fig 1.9. Le parc centenaire avant/après aménagement. Source. <https://tarpin-bien.com/>

Autrefois au cœur de l'industrie marseillaise, **le quartier de la Joliette** a été transformé grâce



Fig 1.10. Le quartier de la Joliette Avant et après aménagement. Source : tarpin-bien.com

au projet Euro-méditerranéen, qui en a fait un centre d'affaires et de loisirs moderne. Les

Docks, construits au XIXe siècle pour désencombrer le Vieux-Port, ont été réhabilités entre 1992 et 2015 pour devenir un espace mêlant commerces, restaurants et bureaux, tout en conservant leur façade historique. En 2016, les Docks Village ont remporté plusieurs prix prestigieux, témoignant de leur réussite architecturale et de leur renommée internationale.

La reconversion du Vieux-Port de Marseille a transformé cet ancien espace industriel en un lieu moderne dédié aux loisirs, au commerce et à la valorisation du patrimoine maritime. Elle est une réussite emblématique et une référence, alliant modernité, attractivité touristique et préservation du patrimoine historique.

Conclusion

La ville maritime et son paysage sont marqués par un lien complexe entre la terre et la mer, où la question du patrimoine joue un rôle central. Les villes maritimes, tout en étant ancrées dans leur histoire, font face à un clivage entre leurs activités portuaires et leur développement urbain, souvent perçu comme une rupture avec le littoral.

À partir de ce constat, nous avons consacré ce chapitre théorique à l'exploration du phénomène de rupture entre la ville et la mer, qui constitue le fondement de notre travail. Cette analyse nous permet de saisir les dynamiques à l'œuvre et d'étudier les enjeux liés à cette séparation, afin de mieux comprendre les processus de transformation des espaces urbains en lien avec le littoral.

Aujourd'hui, afin de redonner une nouvelle image au port et favoriser sa réconciliation avec la ville, plusieurs actions peuvent être mises en œuvre. Celles-ci incluent la requalification urbaine des espaces, la reconversion des anciennes zones portuaires, la restauration du patrimoine maritime de la ville, le réaménagement des espaces publics, ainsi que la création de promenades piétonnes pour améliorer l'accessibilité et renforcer les liens entre la ville et la mer.

CHP.II. QUARTIER DE LA MARINE, ENTRE IDENTITE MARITIME ET DYNAMIQUE URBAINE

Introduction

Dans ce chapitre, nous analyserons l'espace et le paysage à travers une approche typomorphologique et sensorielle. Cette étude a pour objectif d'identifier les caractéristiques, les atouts et les faiblesses du site afin de mieux cerner son potentiel et d'assurer une intégration harmonieuse et adaptée du projet architectural à son environnement.

Ce choix se justifie par les nombreuses potentialités du quartier ainsi que par ses richesses culturelles, historiques et patrimoniales, qui en font une véritable vitrine de la métropole.

1- Présentation de la ville d'Alger

Alger, capitale de l'Algérie, occupe une position stratégique sur la côte méditerranéenne, servant de carrefour entre l'Afrique, l'Europe et le Moyen-Orient. Son paysage est marqué par un relief contrasté, mêlant une baie ouverte sur la mer, des collines escarpées et une plaine littorale. Son architecture témoigne de son histoire riche, alliant le style ottoman de la Casbah, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, aux influences coloniales françaises et aux



Fig 2.1. Vue sur Alger. Source. Journal El Watan

constructions modernes. Son système viaire est structuré en réseaux concentriques, reliant la vieille ville aux quartiers récents par des boulevards et des autoroutes, reflétant son expansion urbaine rapide.

2.Présentation du quartier de la marine

2.1.Situation

Le quartier de la Marine, situé au cœur d'Alger dans la commune de la Casbah, fait partie intégrante de ce site au riche patrimoine historique et culturel. Occupant une position stratégique, il s'inscrit dans un périmètre protégé et constitue un lien essentiel entre l



Fig2.2. Délimitation du quartier de la marine. Source. Google earth traité par l'auteur

trois divisions de la Casbah : la haute Casbah, la basse Casbah et le quartier de la Marine.

2-2 Limites

Le quartier de la Marine, qui constitue notre périmètre d'étude, est délimité par la mer du côté ouest, l'avenue OUDELHA et la DGSN au nord, l'ascenseur de la gare maritime et le square Port Saïd au sud, ainsi que la rue Bâb Azzoune, Bâb El Oued et la place des Martyrs à l'est.

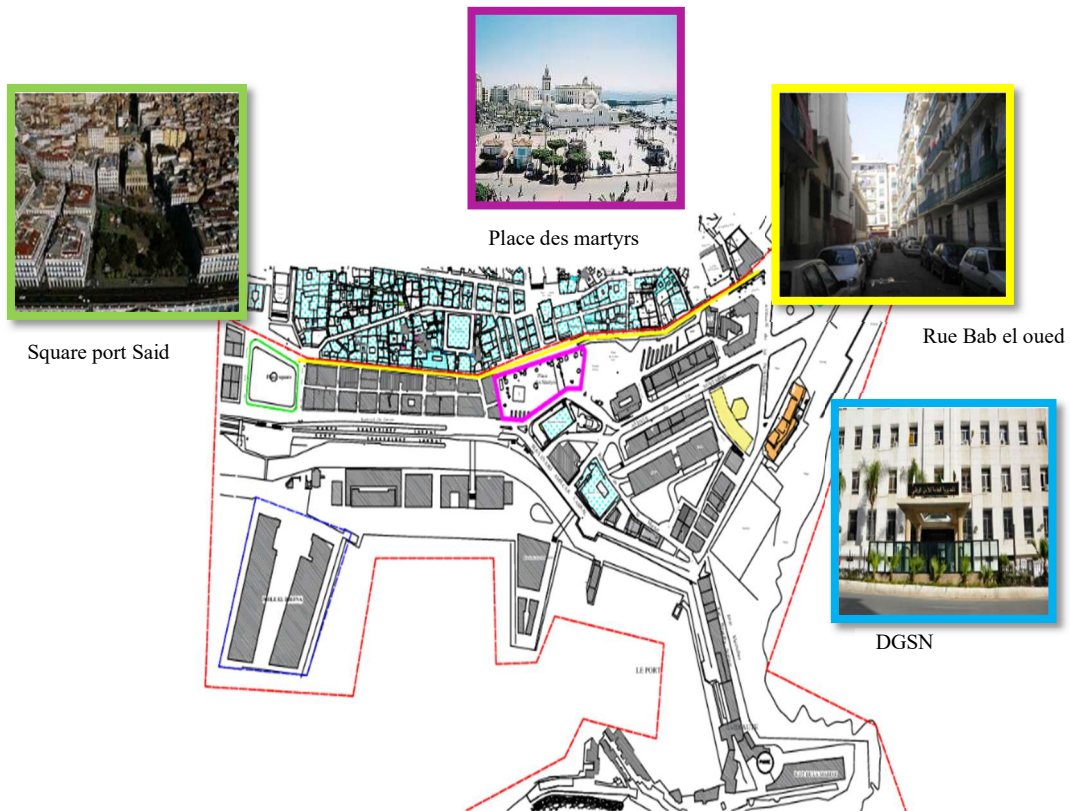


Fig2.3 Délimitation du quartier de la marine. Source : PPSMV traité par l'auteur

La situation du quartier de la Marine est cruciale pour la ville, étant le noyau central qui relie cette dernière à la mer et concentre ses richesses. Ce quartier est délimité par des repères géographiques qui renforcent sa valeur et son importance stratégique.

2.3. Accessibilité

Le quartier de la marine bénéficie d'un système de circulation fluide, par son intégration à celui de la métropole comme point de passage obligatoire entre l'est et l'ouest d'Alger ; passant de la gare maritime, le port et la bouche de métro, viennent pour renforcer l'accessibilité.

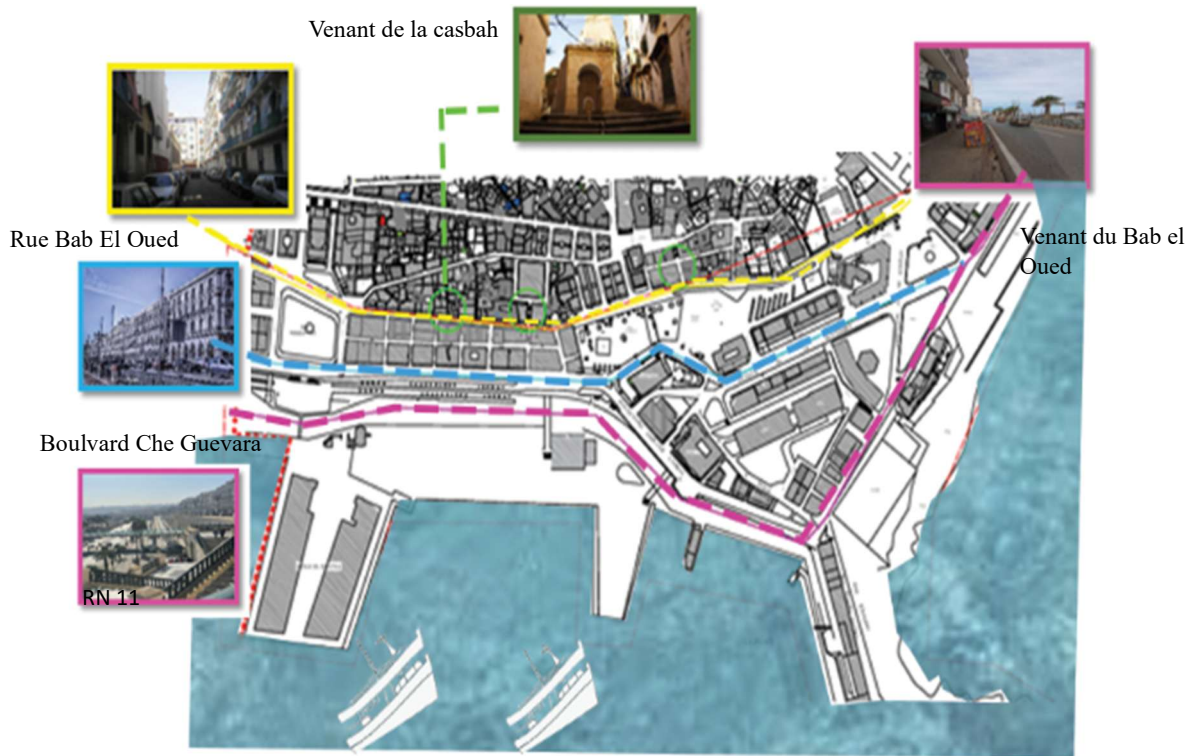


Fig2.4. Accessibilité au quartier de la marine. Source PPSMV traitée par auteurs

L'accessibilité se fait de trois cotés:

Du sud : par le boulevard Che Guevara, RN 11. De l'ouest : par la voie Bab El Oued et les escaliers venant de la casbah. De l'Est : par le transport maritime

2.4. Topographie

La topographie du quartier de la marine qui se relie à celui de la commune, démarrart d'un terrain relativement plat dans la partie basse du quartier, avec une légère pente qui développe petit à petit en s'éloignant du la mer avec une moyenne pente dans la basse casbah et une forte pente a la haute casbah, formant une colline dont les maisons s'implantent en gradin donnant un meilleur paysage.



Fig 2.5 Délimitation du quartier de la marine. Source. Google Earth traité par Auteurs

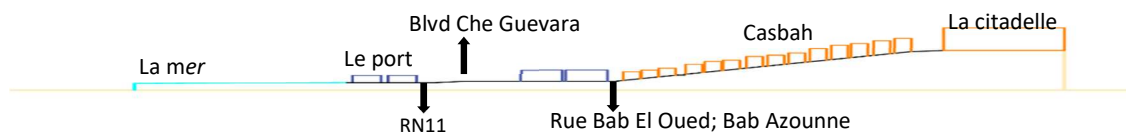


Fig2.6 Coupe schématique sur la ville de la casbah. Source. Auteurs

Le quartier s'étend sur un terrain relativement plat, constituant un point de transition entre la forte pente de la haute Casbah et la planimétrie du littoral.

La planimétrie du terrain du quartier de la Marine constitue un atout majeur à exploiter dans la conception architecturale, permettant de valoriser les différents flux visuels qui caractérisent le quartier.

2.5. Lecture du paysage et de l'espace urbain du quartier de la Marine

➤ Plan et composant du paysage

Le quartier de la Marine, en tant que tronçon de la baie d'Alger, fait l'objet d'un travail continu sur sa façade, visant à créer un paysage identitaire pour la ville d'Alger, affirmant ainsi son rôle en tant que capitale.



Fig2.7. Les composants du paysage du quartier de la marine. Source : Journal Algérie 360 16/07/2017 traitée par auteurs

➤ Croquis du paysage du quartier de la marine

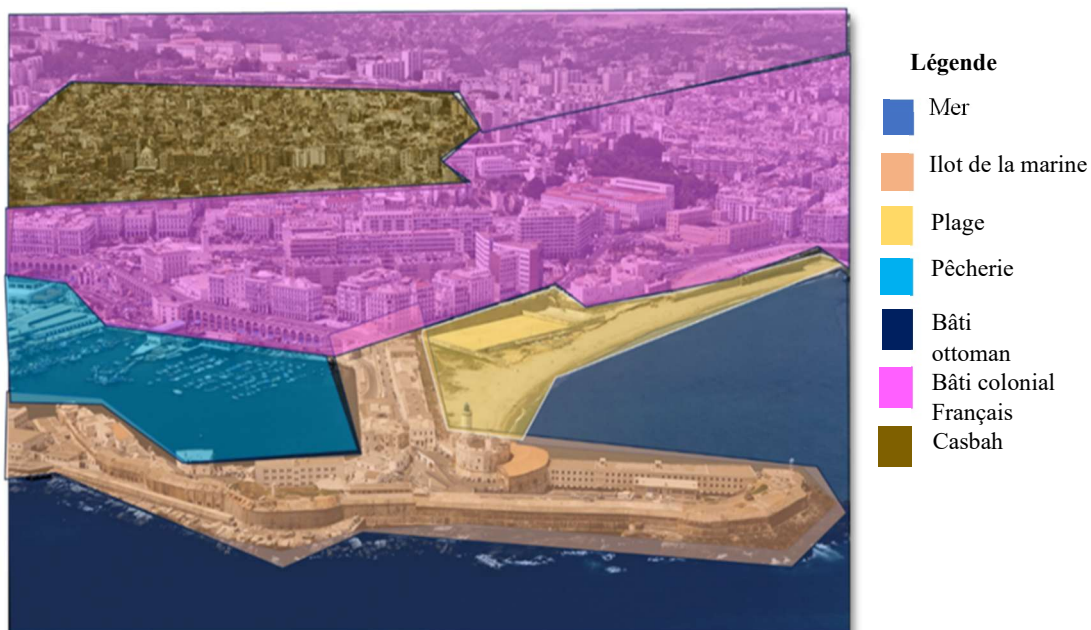


Fig.2.8. Les surfaces du paysage du quartier de la marine Source :Journal Algérie 360 16/07/2017 traitée par auteurs

Elementsvisuels	Types de composant	Etat
Bati	Immeubles, maisons individuelles (casbah)	Etat de dégradation superficielle moyenne et avancée
Nature	Mer, Végétation	Inexploitation de la mer Végétation structurée dans les places
Infrastructure	Axe de circulation (autoroute routes boulevard chemin de fer) Port de pêche	Infrastructures vieillissantes et un manque de fluidité. Le port est en état dégradé et n'est plus fonctionnels.

Tableau2.1..Les éléments visuels du paysage du quartier de la Marine , Composants et état. Source : Auteurs

Le paysage du quartier de la Marine est très fort et il se distingue par une interaction équilibrée entre la nature et l'urbain. La mer, élément central du paysage, façonne l'identité du quartier, tandis que les infrastructures portuaires en arrière-plan structurent et animent l'espace. L'architecture, marquée par le temps, témoigne du riche passé du site et offre un potentiel de mise en valeur, notamment à travers une reconquête du front d'eau.

Ainsi toute intégration d'éléments architecturaux dans le quartier de la marine doit s'inscrire dans le paysage et ses grandes lignes de forces orientées vers la grande bleue. Ainsi ces éléments nouveaux doivent constituer une valeur ajoutée pour la qualité paysagère de l'espace urbain de quartier

2.3. Lecture Typo morphologique de l'espace du quartier de la Marine

3.1.Processus de formation et de transformation

Le quartier de La Marine, marqué par plusieurs millénaires d'histoire, a évolué au fil des civilisations, de l'époque phénicienne à nos jours, subissant diverses transformations qui ont façonné son tissu urbain riche et diversifié.(fig. 9 et 10)



Fig2.9. Histoire du quartier de la marine. Source : Auteurs

Période post-coloniale

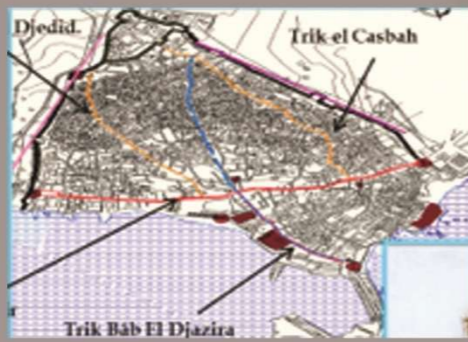
Après l'indépendance, Alger adopte le mouvement moderne, passant de l'îlot traditionnel aux barres d'immeubles. Plusieurs projets ambitieux visent à délocaliser certaines fonctions vers l'est pour moderniser la ville. Certains bâtiments coloniaux changent d'usage, tandis que la forte croissance démographique entraîne une urbanisation rapide et parfois anarchique. L'architecture oscille entre modernisme et préservation du patrimoine, reflétant les enjeux de l'Algérie post-coloniale.



Période ottomane

Sous la période ottomane, Alger poursuit son expansion avec l'élargissement des remparts et l'ouverture de deux nouvelles portes, renforçant ainsi sa défense et facilitant la circulation.

La ville s'étend davantage vers les hauteurs, marquant une nouvelle phase d'urbanisation. Une nouvelle citadelle est construite pour asseoir le pouvoir des gouverneurs ottomans et protéger la ville. Cette période voit également l'édification de la mosquée Djamaa El Kachoua.



ainsi que la construction de somptueuses maisons et palais de luxe, illustrant le raffinement architectural et l'opulence de la régence d'Alger. Ces aménagements transforment la ville en un centre politique et économique majeur en Méditerranée.

Période coloniale française

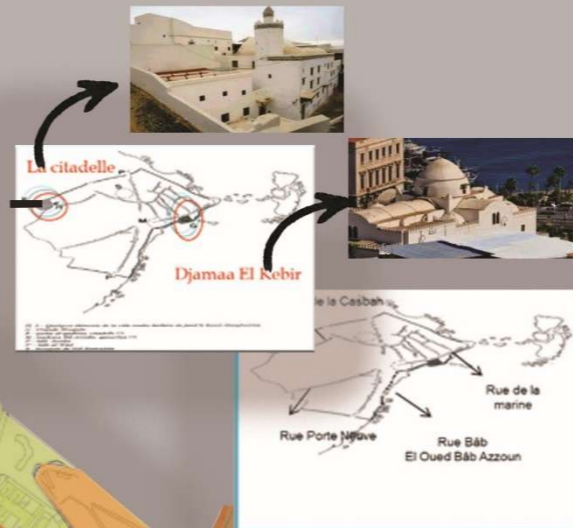
Sous la période coloniale française, Alger subit une transformation urbaine radicale. Les Français s'installent à l'intérieur des remparts, particulièrement dans la partie basse, où ils superposent un nouveau tissu urbain en rasant une grande partie des anciennes structures. Pour des raisons de sécurité, d'économie et de commerce, une vaste opération d'extension et d'embellissement est menée, visant également à améliorer l'hygiène de la ville.

Cependant, au-delà de ces justifications officielles, l'objectif implicite est de donner à Alger une identité européenne, en effaçant progressivement les traces de son passé islamique et ottoman. Cette transformation marque un tournant dans l'histoire de la ville, modifiant profondément son paysage architectural et social.



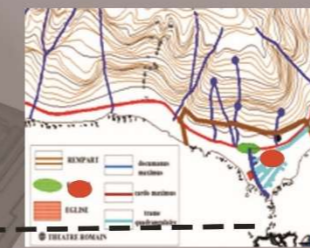
Période musulmane

Sous la période musulmane, Alger s'agrandit vers les hauteurs avec la construction de nouveaux remparts percés de plusieurs portes. La médina se divise en deux parties distinctes : la partie haute, à vocation résidentielle, et la partie basse, qui devient le centre politique et administratif. Cette période est également marquée par l'édification de la mosquée Djamaa Djedid, symbole de l'architecture musulmane, et la forteresse du Peñón, qui joue un rôle stratégique dans la défense de la ville. Ces évolutions urbaines structurent durablement la ville et influencent son développement futur.



période romaine

Sous la période romaine, le quartier de la Marine à Alger connaît une transformation urbaine majeure. Les Romains, en consolidant leur présence, entreprennent la construction de remparts pour protéger la ville et structurer son expansion. Ils mettent en place un premier tracé urbain organisé autour de deux axes principaux : le cardo maximus (axe nord-sud) et le decumanus maximus (axe est-ouest).



Le croisement de ces deux voies centrales donne naissance au forum, un espace public essentiel où se concentrent la vie politique, commerciale et sociale. Cette planification urbaine romaine marque un tournant dans l'évolution de la ville, posant les bases de son organisation future et influençant son développement à travers les siècles.

période phénicienne

Les Phéniciens, en s'installant dans cette région, ont fondé un premier établissement sous la forme d'un comptoir commercial, marquant ainsi le début du développement urbain. Ce comptoir s'est progressivement transformé en un centre économique stratégique, favorisant les échanges commerciaux en Méditerranée. La mise en place de deux voies naturelles a facilité l'expansion de la ville, reliant la zone portuaire aux autres parties de l'agglomération. Ainsi, la Marine s'est développée en tant que quartier clé d'Alger, évoluant au fil des siècles sous différentes influences, notamment ottomanes et coloniales, pour devenir un espace emblématique du patrimoine urbain algérois.



Le quartier de la Marine est le résultat d'une superposition de strates historiques allant des Phéniciens à la période post-coloniale. Chaque époque y a laissé une empreinte urbaine et architecturale distincte, formant un paysage riche et complexe. Cette stratification témoigne de l'identité profonde de la ville et constitue un patrimoine vivant. Toute intervention architecturale future doit donc respecter et valoriser cette mémoire accumulée. Préserver cette diversité, c'est assurer la continuité d'un paysage urbain unique propre à Alger.

Fig.2.11. Processus de formation et de transformation du quartier de la marine. Source : Auteurs

3.2. Tissus urbains

Le tissu urbain du quartier de la Marine reflète une évolution marquée par les différentes périodes historiques qui ont façonné son identité. À travers les siècles, ce quartier a connu plusieurs transformations, témoignant des dynamiques sociales, économiques et culturelles qui s’y sont succédées. Chaque époque y a laissé son empreinte, entre architecture traditionnelle, influences coloniales et modernisation urbaine. Cette superposition de strates historiques fait du quartier de la Marine un lieu riche en culture et en histoire, où le passé dialogue constamment avec le présent, offrant ainsi une perspective unique sur l’évolution du patrimoine urbain.

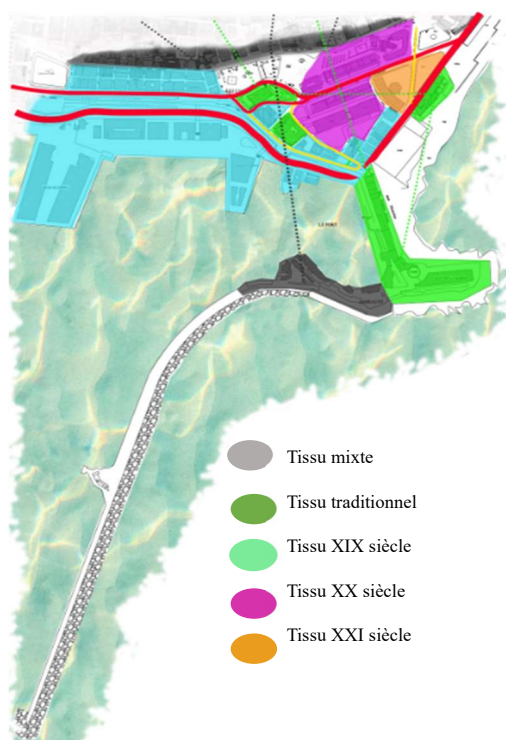


Fig2.11 Tissus urbains du quartier de la Marine
Source : PPSMVSS (Traité par auteurs)

Le tissu mixte.

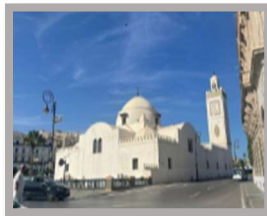


Fig2.12. Djamaa El-Djdid. Source :
Auteurs

Le tissu traditionnel



Fig2.13 Maison traditionnelle de la
Casbah. Source : Auteurs

Le tissu XIX -ème et XXème dernières



Fig2.14. Bâtiments du XIXème siècle.
Source : Auteurs

Le tissu contemporain



Fig2.15 Conservatoire de musique.
Source : Auteurs

Le tissu urbain du quartier de la Marine se compose de quatre types principaux, reflétant l'évolution historique et architecturale du lieu.

Le tissu traditionnel se distingue par son aspect organique, avec des parcelles aux formes irrégulières, témoignant d'un développement spontané.

Le tissu mixte résulte des interventions ottomanes et françaises, où l'on a cherché à introduire une traçabilité linéaire vers la basse Casbah.

Tissu du XIX -ème et XXème siècle, suit les principales rues du quartier avec un tracé plus régulier et structuré.

Le tissu contemporain, ponctuel et déconnecté du reste du quartier, reflète une reformulation urbaine plus récente. Chaque composante incarne ainsi une étape clé du processus de transformation de ce territoire riche en histoire.

3.3. Système viaire et parcellaire

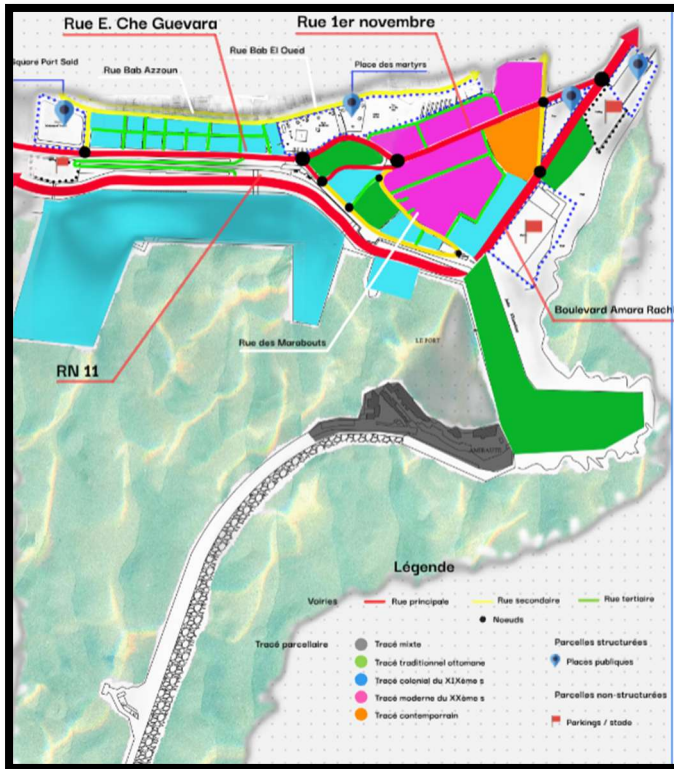


Fig2.16. Typologie du système viaire et parcellaire du quartier de la Marine. Source : PPSMVSS (traité par l'auteur)

Tracé mixte

Parcelles irrégulières et Organique

Tracé ottoman

Tracé épars, des parcelles plus ou moins irrégulières

Voies étroites

Tracé du colonial français

Structure hippodamien caractérisée par des îlots réguliers, et une structure par la hiérarchisée des voies publiques

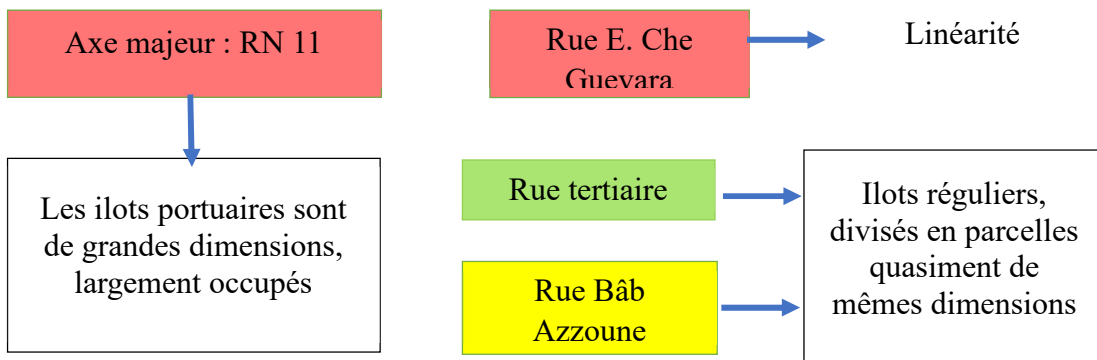


Fig2.17 Résumé du système viaire du quartier de la Marine. Source : PPSMVSS (traité par l'auteurs)

Le système parcellaire et le système viaire s'entrelacent pour façonner une structure urbaine où la rue 1er Novembre joue un rôle central. Cet axe, qui marque l'expansion moderne du XIX siècle, organise le tissu urbain en linéarité, avec des parcelles alignées le long de la voie routière.

3.4. Analyse des voies

La structuration de système viaire de quartier de la marine se résume à l'aide de quelques voies principales dans l'une participe à l'ambiance du quartier tandis que d'autre qui rend le quartier en problématique.

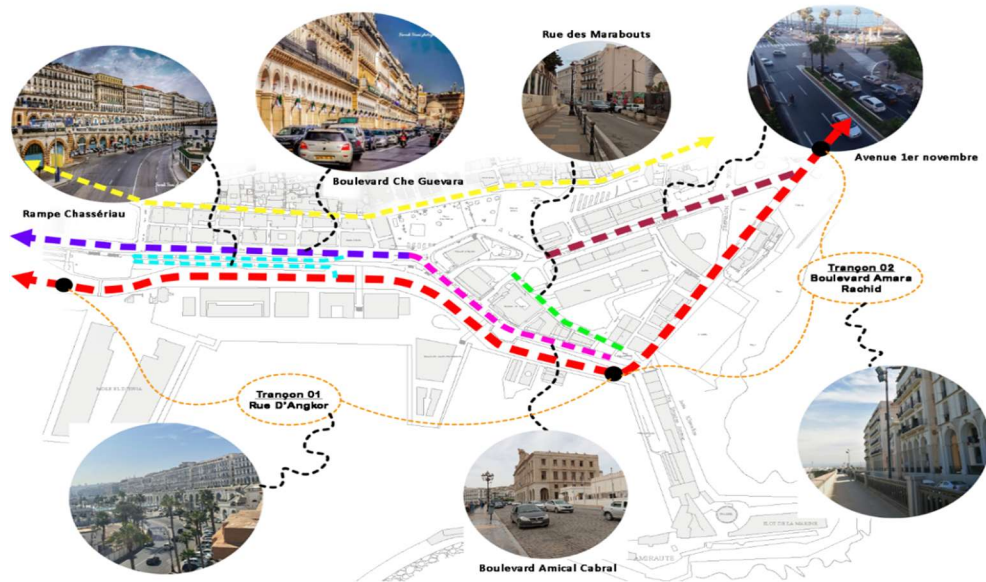
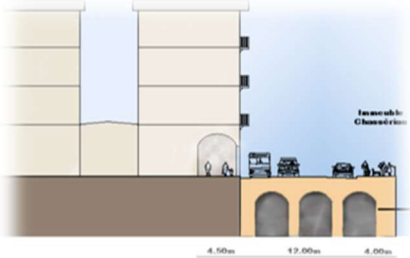




Fig .2.18Système viaire du quartier de la marine. Source : PPSMVSS (traité par Auteurs)

➤ Boulevard Che Guevara

Situation et définition	Paysage et éclairage	Ecoulement des eaux et stationnement
<p>Une voie à un flux mécanique important ; et un faible flux piéton Définie par une paroi de gabarit de R+4, surélevé sur les voutes du boulevard de RN11.</p>  <p>Fig2.19.Coupe sur boulevard Che Guevara Source : Auteurs</p>	<p>Le Boulevard offre une continuité urbaine assurée par les arcades et la Richesse architecturale. L'éclairage de boulevard accentue les détails architecturaux, offrant une ambiance moderne ou traditionnelle au niveau des arcades</p>  <p>Fig. 2.20 Fig. Boulevard Che Guevara Source : Auteurs</p>	<p>L'écoulement des eaux se fait par l'ensemble des regards qui se relient au regard de la R11 par une tuyauterie passant sur la façade de Chassériau</p>  <p>Fig2.21 Fig. Boulevard Che Guevara Source : Auteurs</p>

Relier le boulevard avec le port par la création d'accès directs

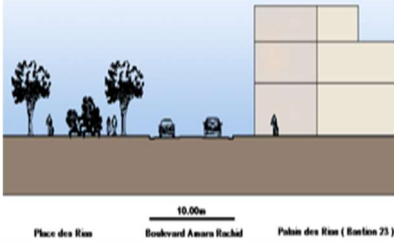


➤ **La RN 11**

<p>Situe au-dessous du boulevard Che Guevara dans la continuité de l'autoroute. C'est une voie de transit d'une largeur de 18 m.</p>  <p>Fig.2.22.RN11 Source : page Facebook la photographie est la littérature de l'œil</p>	<p>La continuité architecturale assurée par les voutes. Le rythme des arcades monumentales donne un effet de solidité et de stabilité. L'éclairage public au long de la voie souligne les atouts architecturaux</p>  <p>Fig 2.23. éclairage RN11 Source. page Facebook la photographie est la littérature de l'œil</p>	<p>Une gestion efficace de l'écoulement des eaux Une organisation routière anarchique dont le stationnement est réservé tout en long de la voie.</p>  <p>Fig.2.24. RN11 Source.Auteurs</p>
--	---	---

Selon nos observations, ce tronçon de voie est considéré comme l'un des éléments qui contribuent au caractère problématique du clivage entre la ville et la mer dans ce quartier.

L'enfouissement de ce tronçon de voie permettra au quartier de se réorienter vers la mer.

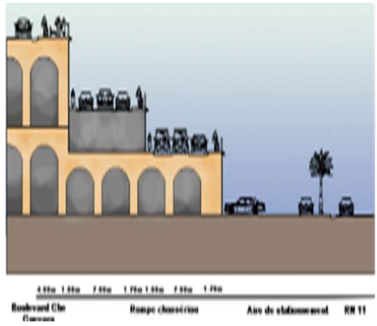

➤ **Boulevard Amara Rachid**

<p>Il est la continuité de RN11, à environ 10m de largeur, il débouche au bastion 23, C'est un axe a flux important d'une largeur de 16 m, faiblement structuré pour les piétons</p>  <p>Fig.2.25. Vue en coupe boulevard Amara Rachid . Source : Auteurs</p>	<p>Le boulevard est animé par L'éclairage public bordé sur tout le trottoir gauche donnant une ambiance nocturne</p>  <p>Fig.2.26. Boulevard Amara Rachid . Source. Auteurs</p>	<p>Le stationnement se fait par la présence de parking de DGSN avec une logique de stationnement anarchique</p>  <p>Fig.2.27. Place de stationnement boulevard Amara Rachid Source. Auteurs</p>
--	---	--

Cette voie constitue l'élément qui sépare la ville du Bastion 23, rendant la connexion avec ce dernier et sa plage plus difficile.

L'élimination de cette voie, remplacée par une alternative, permettra de renforcer la liaison entre la ville, le Bastion 23 et sa plage.

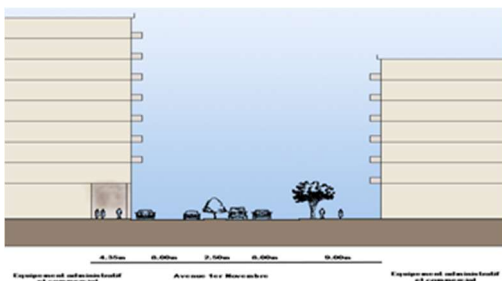
➤ Rampe Chassériau

<p>Structure exceptionnelle d'environ 8m de largeur, à deux volées. La rampe s'intègre parfaitement au paysage du quartier de la Marine.</p>	<p>La rampe s'intègre parfaitement au paysage du quartier d, mettant en valeur les perspectives sur la mer. L'éclairage de la rampe Chassériau est une opportunité en répondant aux besoins de sécurité et d'attractivité.</p>	<p>Le stationnement anarchique sur les deux côtés de la voie influence sur la bonne gestion de l'espace de circulation et réduit la qualité paysagère de l'espace</p>
 <p>Fig.2.28. Coupe schématique de la rampe Chassériau. Source. Auteurs</p>	 <p>Fig.2.29. éclairage rampe Chassériau Source : page facebook la photographie Est la littérature de l'œil</p>	

Une voie qui joue un rôle stratégique en reliant la ville basse, près du port et de la façade maritime, à la ville haute,

Cette voie, caractérisée par une valeur paysagère exceptionnelle, pourrait être davantage mise en valeur en tant que voie piétonne. Cela permettrait de réduire le nombre de véhicules aux alentours et de libérer l'espace vers la mer.

Avenue 1er Novembre 1954

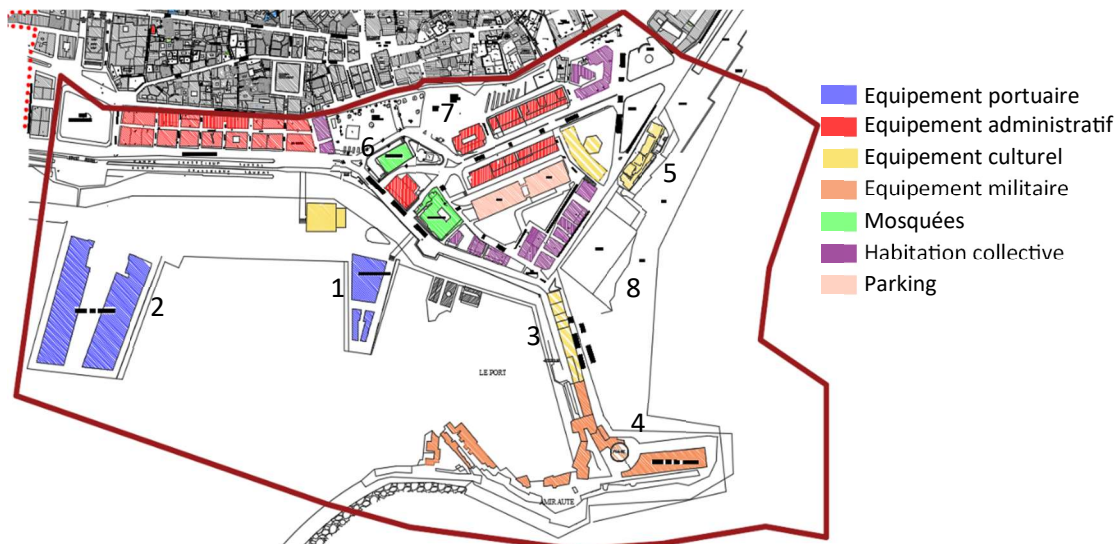
<p>Une voie principale à 18m, de double sens et à flux important, ses deux façades marquent une continuité de bâtiments moderne du XXème s.</p>	<p>Cette voie se définit comme un axe de liaison entre la place des Martyrs et la place des Raïs, bordée de bâtiments haussmanniens de part et d'autre, avec un éclairage garantissant la sécurité et la sérénité nocturne.</p>	<p>Le stationnement anarchique sur les deux côtés de la voie influence sur la bonne gestion de l'espace de circulation et réduit la qualité paysagère de l'espace</p>
 <p>Fig.2.30. Coupe schématique de l'avenue 1^{er} Novembre. Source. Auteurs</p>		

Une voie dont le rôle paysager prime sur sa fonction routière.

3.5. Système bâti /non bâti

Comme le souligne la figure ci-après, le quartier de la Marine, se distingue par des structures majoritairement fonctionnelles, orientées vers des usages administratifs, culturels et portuaires. Il incarne la richesse et la diversité de la culture algéroise, façonnée par des siècles de stratifications historiques et architecturales. Cette pluralité se manifeste dans un tissu urbain mêlant des arcs mauresques, des façades ottomanes et des influences coloniales françaises, laissant une empreinte durable sur le patrimoine de la ville. Toutefois, cette complexité rend toute intervention contemporaine délicate : rénover ou aménager un tel espace implique de conjuguer la préservation du patrimoine avec les exigences d'un usage moderne.

L'état des bâtiments est hétérogène : si la majorité présente une dégradation superficielle, certaines constructions, notamment celles de l'îlot de la Marine, sont dans un état de détérioration avancé. Le quartier est également marqué par des espaces non bâtis emblématiques, chargés d'histoire et toujours vivants. La Place des Martyrs, haut lieu symbolique, et la Pêcherie, reflet de l'activité maritime traditionnelle d'Alger, jouent un rôle central dans l'identité historique, culturelle et sociale du quartier (voir tableau 2.2).








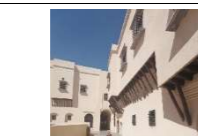

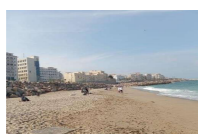
Nombre	Bati/non bâti	Vocation	Fonction	Style	Constat	Orientation
1 La Halle Des Poissons	 Fig2.32. pêcherie d'Alger ;Source : Auteurs	Centre économique lié à la pêche	Industrie halieutique (ancienne transformation des produits de la mer)	Architecture coloniale industrielle	<ul style="list-style-type: none"> Site historique, situé en marge du dynamisme urbain actuel. Séparé de son environnement immédiat, avec une accessibilité limitée. Activité essentiellement symbolique, sans véritable production industrielle. Autour du site, on observe des usages ponctuels et informels 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un projet liée au patrimoine maritime et à la pêche Aménagement un port de plaisance pour dynamiser la zone et renforcer son attractivité.
2 Terminal 1 du Port d'Alger	 Fig 2.33.Terminal 1. Source. Auteurs	Centre économique	Fonction logistique-portuaire	Architecture coloniale industrielle	<ul style="list-style-type: none"> Le bâti existant se trouve dans un site stratégique au cœur d'Alger, mais il est sous-exploité par rapport à son potentiel. Le terminal fonctionne en rupture avec la ville, sans réelle connexion aux usages urbains ou aux habitants. 	<ul style="list-style-type: none"> Réaffecter le bâti existant pour accueillir de nouvelles fonctions : formation, culture, commerce, ou services en lien avec le monde maritime. Créer des liens entre le port et la ville en intégrant des espaces ouverts, accessibles et attractifs pour le public.
3 Musée maritime	 Fig 2.34.musée maritime. Source .Auteurs	Conservation et exposition du patrimoine maritime	Culturelle et patrimoniale	Architecture ottoman	<ul style="list-style-type: none"> L'accès principal du musée est mal indiqué en raison de l'occupation militaire dans la zone. L'entrée reste discrète et difficile à repérer pour les visiteurs. Cette situation crée une confusion et complique l'accès au musée. 	<ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation du musée Réaffectation Devenir un point d'articulation entre la plage et la marina
4 Bordj El Fannar	 Fig 2.35.Le phare. Source. Auteurs	Equipement militaire	Symbolique, patrimoniale et militaire	Architecture andalouse	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu patrimonial majeur, porteur d'une forte valeur historique et symbolique pour la ville. Détérioration avancée due à l'érosion marine, aux intempéries et à un entretien insuffisant. Situé dans une zone militaire, le phare n'est plus opérationnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation du phare Réaffectation du phare
5 L'amirauté	 Fig2.36.L'amirauté. Source. Auteurs	Equipement militaire	Militaire-portuaire	Architecture andalouse ottoman et française	<ul style="list-style-type: none"> La place souffre d'une mauvaise structuration en termes de dimensions et de forme, ce qui nuit à son attractivité. L'accès à la place est confus et entravé par l'occupation militaire, perturbant la circulation et l'orientation des visiteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Démilitarisation de l'Amirauté et l'ouverture au public Marquer et faciliter l'accès au public Réhabilitation et réaffectation du bâti de l'amirauté
6 Bastion 23	 Fig2.37. Bastion 23. Source. Auteurs	Centre culturel	Tourisme	Architecture ottoman	<ul style="list-style-type: none"> Le Palais des Raïs est en bon état et bien entretenu. L'entrée est discrète, située au milieu de l'immeuble. -La vue sur la mer est dégagée et continue. 	<ul style="list-style-type: none"> Parking sous terrain Régler et Marquer l'accès mécanique et piétonne.
7 Place des Martyres	 Fig 2.38.Place des martyres. Source. Pinterest	Place publique	Aire de jeux et loisirs et de détente	Coloniale historique.	<ul style="list-style-type: none"> Un site historique et stratégique, au carrefour de plusieurs quartiers emblématiques Une identité à renforcer avec davantage d'animations et de mise en valeur du patrimoine 	<ul style="list-style-type: none"> Réhabiliter les voûtes en intégrant des espaces d'exposition, des galeries ou des commerces artisanaux Améliorer l'accessibilité et la mise en lumière pour renforcer leur attractivité Associer leur exploitation à des parcours historiques et culturels pour valoriser le patrimoine
8 Plage Bab El Oued	 Fig2.39. Plage Bab El Oued. Source. Auteurs	Plage publique	Aire de jeux et loisirs et de détente	Paysage maritime naturel	<ul style="list-style-type: none"> Inaccessible au public. Elle est actuellement appropriée en air de jeux: stade, activité non adéquate. Située entre des éléments à caractère patrimonial et historique cette plage a un potentiel comme élément d'articulation entre eux 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une terrasse. Elément d'articulation entre le Bastion 23 et l'amirauté.

Tableau.2.2.Bati non bâti. Source. Auteurs

2.4.Méthodologie d'analyse

La synthèse de l'état de fait du quartier de la marine met en évidence ses sensibilités détectées et collectées à l'occasion de nos multiples visites et observation in situ (fig .40) . Ainsi notre démarche s'est construite comme une véritable aventure immersive sur le terrain, où nous avons choisi de vivre l'espace plutôt que de simplement l'observer. En nous plongeant dans le quotidien du quartier, nous avons exploré ses multiples dimensions — spatiale, sociale, sensorielle et temporelle. À travers des déambulations, des rencontres avec les habitants, et l'observation des usages à différents moments de la journée, nous avons progressivement saisi l'identité propre de chaque lieu. Cette expérience nous a permis de découvrir non seulement les points forts, comme les espaces conviviaux et les dynamiques communautaires, mais aussi les faiblesses, telles que les zones délaissées ou les problèmes d'accessibilité. En vivant pleinement le quartier, nous avons pu construire une lecture plus profonde et authentique, essentielle pour mieux comprendre les enjeux réels et envisager des solutions adaptées.

4.1. Les points d'analyse

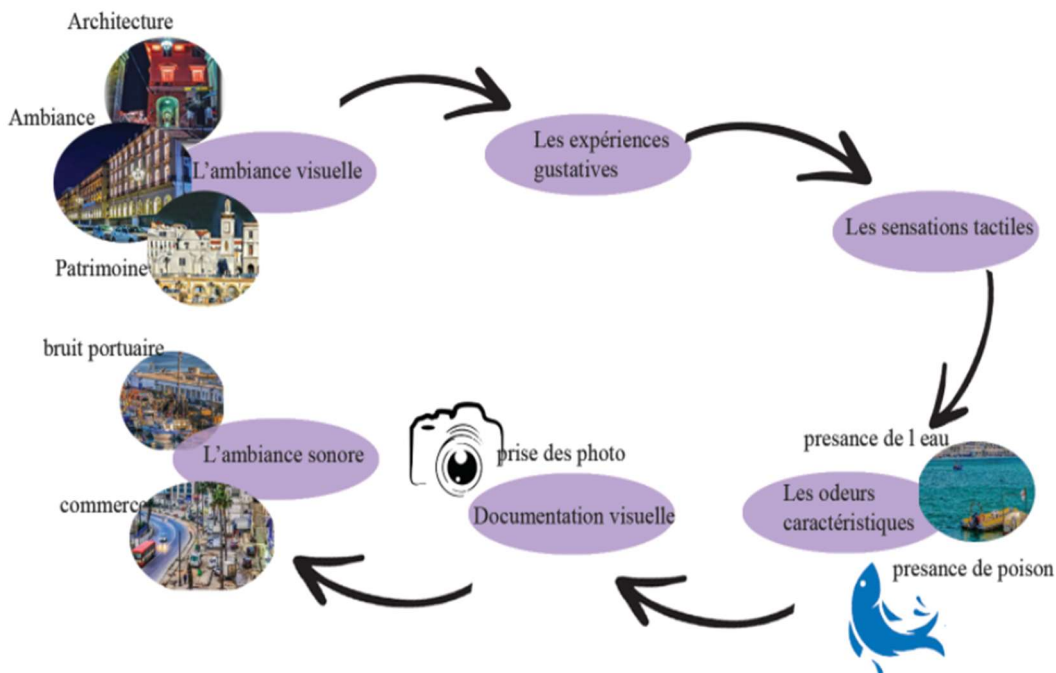


Fig 2.40. Démarche prospection du terrain. Source : Auteurs

Grâce à cette démarche d'analyse, nous avons pu élaborer un état des lieux de qualité, permettant d'identifier la problématique majeure du quartier ainsi que les sous-problématiques, que nous avons tenté de résoudre après avoir établi cet état des lieux

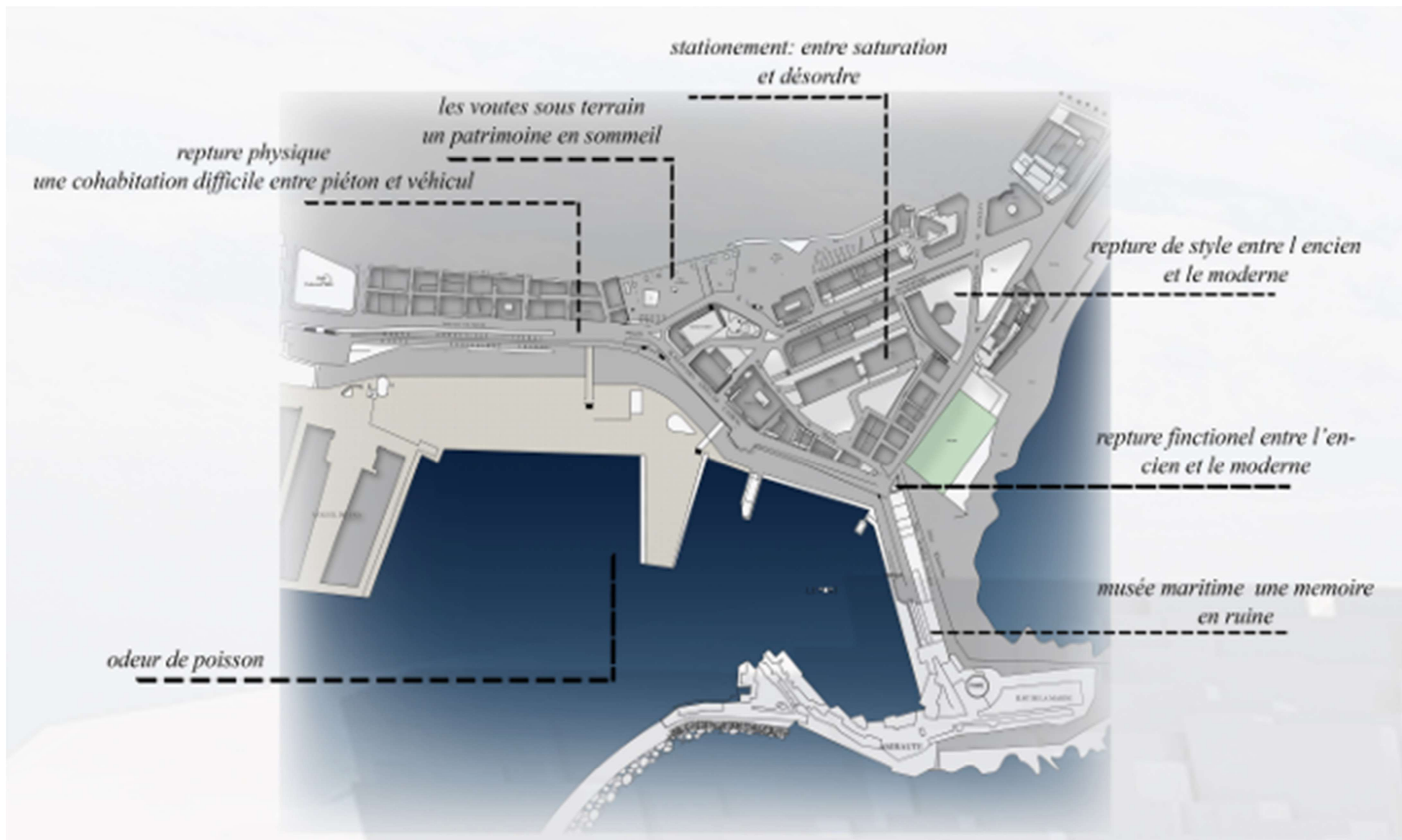


Fig 2.41. état des lieux. Source : PPMSV traité par Auteurs

Suite à ce diagnostic d'analyse, nous avons pu établir un état des lieux détaillé de notre périmètre d'étude. Cela nous a également permis d'identifier clairement les différentes problématiques du quartier, allant des enjeux majeurs aux aspects plus superficiels. Voici les résultats de cette analyse.

-Patrimoine bâti insuffisamment entretenu et valorisé.

-Problèmes d'accessibilité avec des conflits entre piétons et véhicules.

-Rupture entre le quartier et le front de mer.

-Le besoin d'espaces publics et d'infrastructures de loisirs.

Afin de répondre aux différentes problématiques du quartier, tant sur le plan urbain, Social qu'économique, nous avons recueilli, à l'aide d'un entretien, les points de vue de Divers acteurs (habitants, visiteurs, architectes, etc.). Cette démarche vise à mieux Comprendre les enjeux et proposer des solutions adaptées pour une meilleure utilisation De l'espace

4.2. Entretiens semi-directifs et enquête de terrain Méthodologie de l'enquête

Nombre d'entretiens	Durée moyenne	Langue	Thèmes abordés
6 personnes	20 à 40 min	Français -Arabe	Patrimoine, accessibilité, attractivité, usage des espaces, problèmes urbains

Détails de l'enquête

Nous avons élaboré un guide d'entretien avec des questions ouvertes sur :

- L'histoire et l'identité du quartier.
- Les problèmes rencontrés (mobilité, dégradation, manque d'espaces publics).
- Les perceptions du cadre de vie et des besoins prioritaires.
- Les attentes en matière d'aménagement urbain et de réhabilitation.

4.3. Analyse Comparative des Propositions Urbaines

Nous ne sommes pas limités à cet entretien. Dans le cadre de notre démarche, nous avons également exploré et analysé plusieurs propositions urbaines précédemment élaborées par différentes entreprises. L'objectif était de mieux comprendre les approches existantes et de nous orienter vers une démarche plus précise et cohérente. Parmi ces propositions, nous en avons sélectionné quatre, jugées particulièrement pertinentes, afin de les analyser en détail et d'en tirer des enseignements pour améliorer l'aménagement de l'espace. (voir figure 42)

Projet	Année	Concept principal	Forces	Faiblesses
Proposition d'Arté Charpentier	2010	Rehabilitation et piétonnisation	Valorisation du patrimoine	Manque d'intégration avec le tissu urbain existant
PDAU 2017	2017	Vision stratégique pour Alger	Approche à grande échelle	Absence de mesures spécifiques pour la Marine
Le Corbusier	1930s	Modernisation radicale	Concept fort	Inadéquation avec les réalités locales
Karim Louni	2020	Patrimoine et mixité urbaine	Prise en compte des usages	Faible faisabilité financière

Tableau 2.4. Comparatif des propositions. Source :Auteurs

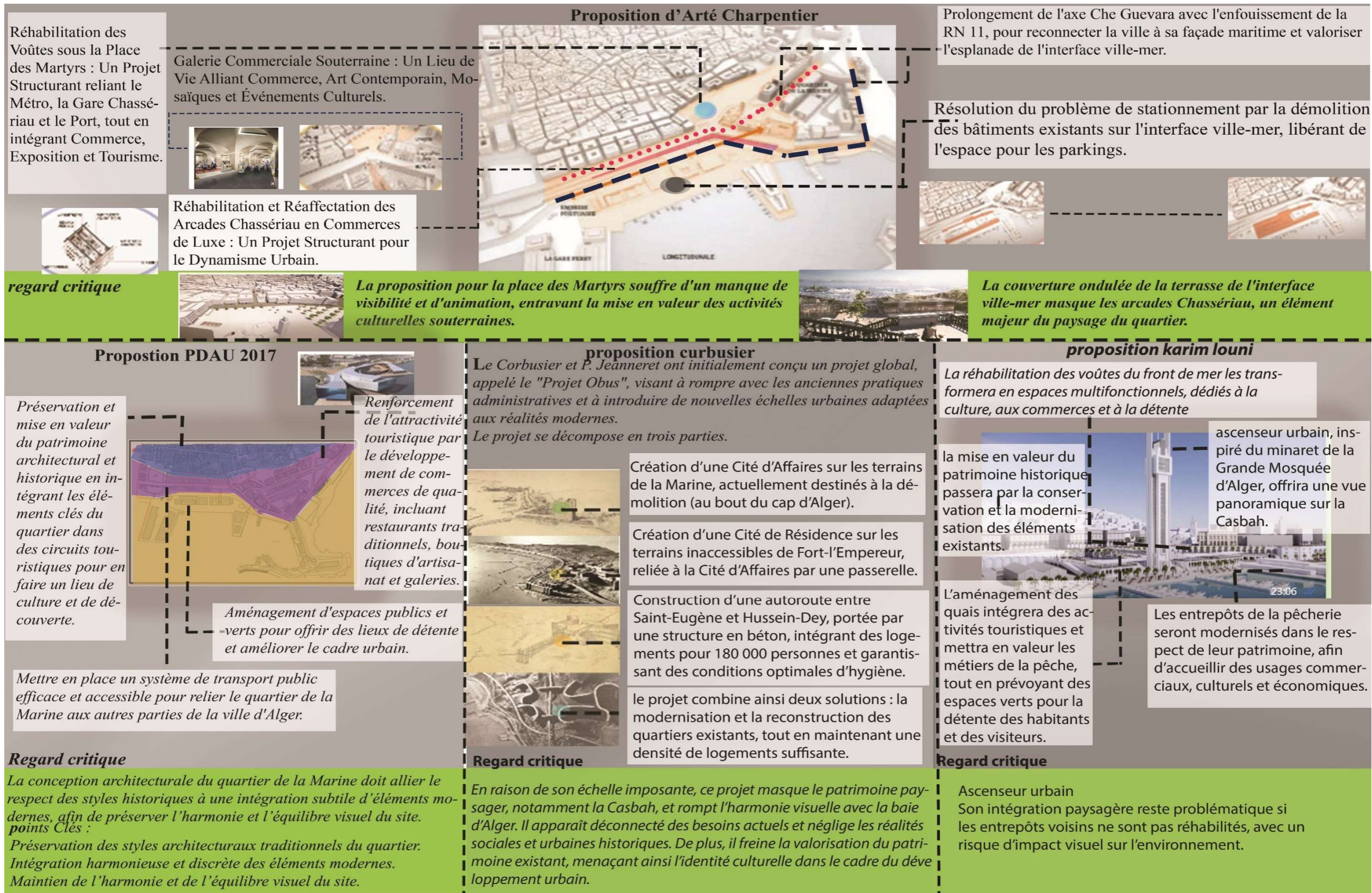


Fig 2.42. Analyse des propositions Source : PPMVS traité par Auteurs

2.5. Proposition urbaine pour le quartier de la Marine

Nous avons élaboré une proposition urbaine (figure 44) visant à répondre aux principaux problèmes du quartier de la Marine à Alger, notamment en termes de dégradation du cadre bâti, d'enclavement et de manque d'espaces publics de qualité. Pour orienter notre réflexion, nous avons analysé plusieurs propositions existantes, ce qui nous a permis d'identifier leurs points forts et leurs limites. À l'issue de cette étude comparative, nous avons choisi de nous inscrire dans la continuité de la démarche proposée par l'agence Arte Charpentier, que nous jugeons plus pertinente. Leur vision nous a semblé particulièrement juste, notamment dans sa capacité à reconnecter le quartier à son environnement urbain tout en valorisant son patrimoine. Nous nous sommes donc inspirés de leur concept, en l'adaptant à nos propres objectifs d'intervention et aux résultats d'entretiens avec les différents acteurs ciblés .

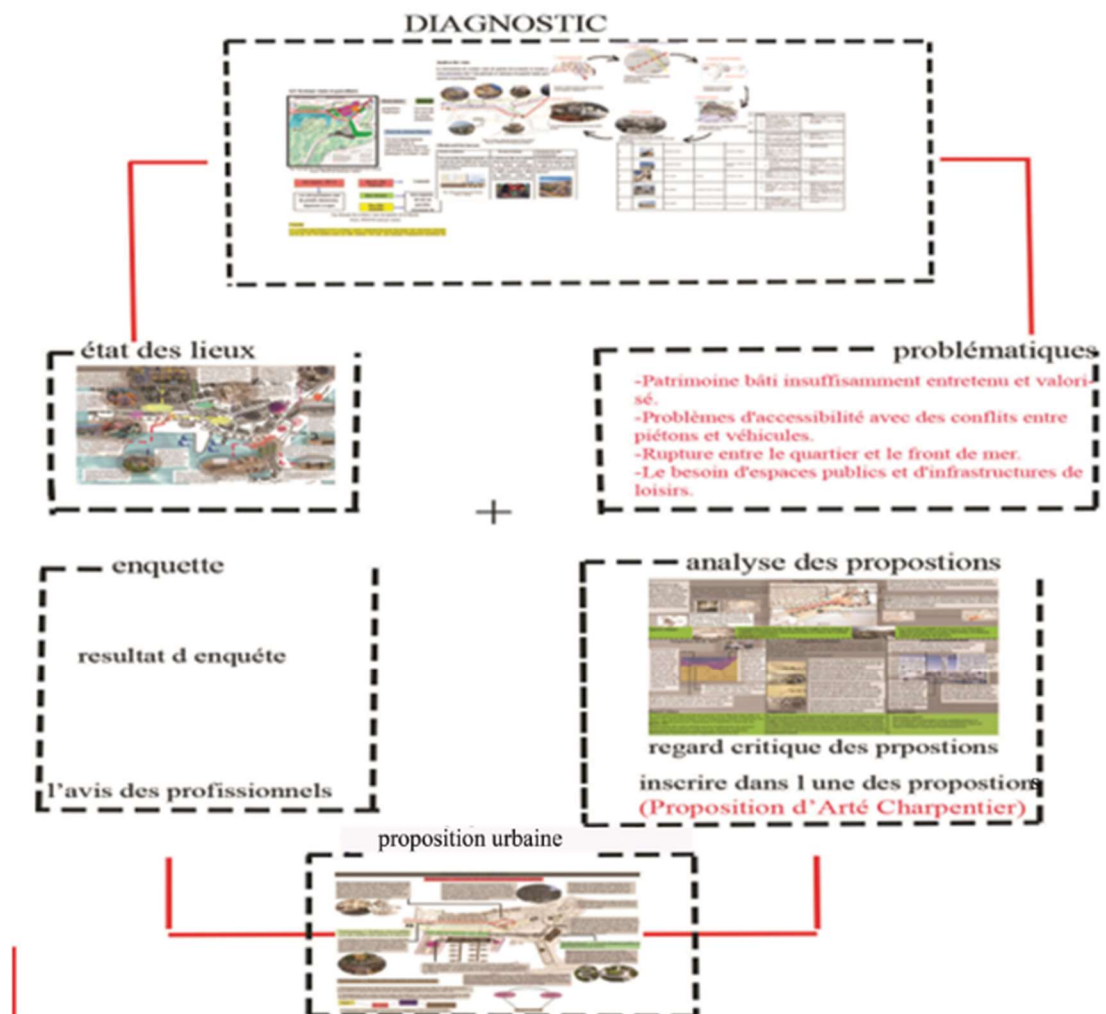


Fig 2.43. Démarche de réflexion conceptuelle. Source : Auteurs

Au début de notre démarche conceptuelle, l'idée de créer **une marina** s'avancant dans la mer s'est imposée comme une réponse forte à la coupure existante entre la ville et son littoral. Cette vision s'inscrivait dans une volonté de **désengorger le quartier de la Marine et la casbah** et de transporter symboliquement la lourdeur de la ville vers l'horizon marin. À travers ce geste architectural, il s'agissait de proposer **une nouvelle lecture contemporaine de la façade maritime d'Alger**, en mettant en scène une **ouverture sur la Méditerranée** qui viendrait renouveler l'image de la capitale et du quartier de la Marine. Cette proposition visait également à inscrire Alger dans une dynamique portuaire internationale, en valorisant son potentiel maritime inexploité.

Cependant, à la lumière d'un diagnostic urbain, paysager, historique et social approfondi, ainsi que des résultats d'enquête de terrain auprès des riverains, des professionnels et des usagers, cette hypothèse s'est révélée incohérente avec les réalités du site. Le quartier de la Marine et la Pêcherie ne sont pas de simples friches urbaines en attente de réinvention ; ils constituent des entités vivantes, enracinées dans **la mémoire collective**, porteuses d'une **identité forte** façonnée par des siècles d'histoire, d'usages et de liens sociaux. Ce quartier représente bien plus qu'un front de mer : il est l'un des **premiers visages** qu'offre Alger à celui qui arrive par la mer, un véritable **seuil urbain et patrimonial** qui participe activement à la composition paysagère de la ville.

Proposer une rupture aussi radicale que l'implantation d'une marina aurait risqué d'effacer la trame historique du lieu, d'en fragiliser l'équilibre, et surtout de rompre avec l'identité visuelle et symbolique de la capitale. Ce lieu détient une valeur exceptionnelle, car il est le reflet des multiples couches de l'histoire urbaine d'Alger, où se croisent les traces de la médina, les installations coloniales, l'activité portuaire, et la mémoire populaire.

C'est pourquoi nous avons reconsidéré notre position initiale, en choisissant de ne pas imposer une image nouvelle ex nihilo, mais plutôt de révéler celle, déjà existante mais enfouie, du quartier de la Marine. L'enjeu n'était plus de créer un nouveau symbole, mais de réactiver une identité urbaine et maritime à travers une mise en valeur respectueuse de son paysage, de son tissu urbain, de ses pratiques sociales et de son patrimoine. Ce changement de regard nous a permis d'ancrer notre projet dans une logique d'écoute, de continuité et de valorisation, en réintégrant le quartier dans une image cohérente, authentique et durable de la capitale.

5.1.Démarche opérationnelle : des intentions aux actions

La proposition urbaine présentée pour le quartier de la Marine à Alger est le fruit d'une démarche approfondie, s'appuyant sur un diagnostic territorial rigoureux, une analyse des propositions existantes, des entretiens avec les habitants et des échanges avec des professionnels du domaine architectural. Cette réflexion s'inscrit dans la continuité de la démarche portée par l'agence Art & Build (**Arte charpentier**), tout en intégrant des apports issus d'autres projets étudiés au cours de l'analyse.

La première action structurante envisagée est **l'enfouissement de la voie rapide RN11**. Cette intervention majeure vise à reconnecter le quartier à sa façade maritime, en supprimant une barrière physique qui sépare aujourd'hui la ville de la mer. Par cette action, l'objectif est de rétablir la continuité urbaine et paysagère entre le tissu bâti et le front de mer, tout en valorisant l'esplanade de l'interface ville-mer.

À partir de cette opération, plusieurs axes d'intervention ont été développés. Le premier consiste à **requalifier la place des Martyrs** et ses abords, en réorientant les flux piétons vers **les sous-sols** afin de créer un élément structurant au service de la vie urbaine : des **galeries commerçantes** et des espaces d'exposition viendraient dynamiser le secteur tout en mettant en valeur le patrimoine existant.

Dans une logique de mise en valeur du patrimoine bâti, la proposition prévoit la récupération de l'Amirauté, un bâtiment emblématique aujourd'hui sous-utilisé. Celui-ci serait transformé en **musée maritime**, racontant l'histoire portuaire de la ville tout en offrant une nouvelle attractivité culturelle au quartier. Juste à côté, **l'Institut de musique** bénéficierait d'un traitement architectural harmonieux, avec une couverture contemporaine en dialogue avec l'existant. L'objectif est d'éviter toute **rupture de style** tout en affirmant une réappropriation moderne du patrimoine.

La proposition traite également des problèmes d'accessibilité. La transformation de la voie **Chassériau en une voie piétonne** permettrait de faciliter les **déplacements doux**, tout en valorisant une promenade offrant des vues panoramiques sur la baie. **L'enfouissement du tronçon de la bretelle autoroutière Amical-Cabral** permettrait aussi de relier plus facilement les différents espaces du site et de créer une terrasse urbaine, lieu de rencontre et de détente en surplomb du port.

Par ailleurs, deux **projets d'extension** du quartier sont envisagés sur le front de mer : **La Halle aux Poisson**, axé sur **la pêche et les métiers maritimes**, et le **Môle El Djefna**, davantage tourné vers le **développement commercial et les loisirs**. Ces deux pôles permettraient de renforcer la vocation maritime du site tout en intégrant des espaces conviviaux et attractifs.

Enfin, un volet important du projet concerne la création d'espaces publics et d'infrastructures de loisirs. Les terrains de l'interface ville-mer seraient requalifiés en parcs, terrains sportifs et lieux de détente. Ces espaces, accessibles à tous, favoriseraient le vivre-ensemble et offriraient une nouvelle image de ce quartier historique, tournée ver



Fig2.44 Proposition urbaine .Source : PPMSV traité par Auteurs









Conclusion

Le quartier de la Marine présente une situation géographique stratégique, à la fois en front de mer, au cœur d'Alger, et facilement accessible. Ce positionnement, combiné à la richesse de son patrimoine culturel, historique, architectural et paysager, en fait un territoire à fort potentiel. Pourtant, ces atouts demeurent en grande partie sous-exploités, et le quartier est aujourd'hui confronté à de nombreux paradoxes : entre dégradation du bâti et valeur patrimoniale, entre mémoire à préserver et mutations nécessaires.

L'un des enjeux majeurs qui se dessine est le clivage persistant entre la ville et la mer. Ce phénomène, hérité de l'histoire urbaine d'Alger et accentué par les transformations successives du front de mer, a progressivement coupé les habitants de leur relation directe avec le paysage maritime. Dans ce contexte, la reconquête des fronts d'eau apparaît comme une réponse stratégique et nécessaire. Elle constitue une opportunité unique de retisser les liens entre la ville et sa façade maritime, en redonnant au quartier de la Marine une vocation fédératrice, tournée à la fois vers la valorisation du patrimoine et vers l'ouverture sur des usages contemporains. Cette démarche permettrait ainsi de réintégrer pleinement le paysage maritime dans l'expérience urbaine des Algérois, tout en inscrivant le quartier dans une dynamique de métropolisation cohérente et durable.

CHP. III. CULTURE ET PATRIMOINE MARITIME

Introduction

Dans ce chapitre, nous entreprenons une recherche thématique, première étape essentielle du processus de conception architecturale, en approfondissant le thème qui répond à la problématique posée dans le contexte du quartier de la Marine. Le choix d'analyser des exemples spécifiques repose sur la nécessité de mieux comprendre les enjeux architecturaux, urbains et sociaux d'un site similaire ou confronté à des défis comparables. Ces études de cas permettent de tirer des enseignements applicables au projet, favorisant une intégration harmonieuse et sensible au contexte local.

3.1. Le choix du thème général

Le quartier de la Marine, autrefois centre des échanges maritimes et portuaires d'Alger, porte une histoire riche et profonde liée à la mer. Cependant, au fil des décennies, ce quartier a subi un clivage, marqué par la modernisation de la ville, la dégradation de ses infrastructures et un éloignement progressif de la mer au profit d'autres priorités urbaines. Cette rupture a modifié le rapport des Algérois avec leur littoral, mettant en lumière la nécessité de redonner de la valeur à cet héritage maritime.

Pour valoriser cet héritage, nous avons choisi un thème général **culture et patrimoine maritime** afin de souligner l'impact de la mer sur le développement du quartier, tant sur le plan architectural qu'économique. Ce projet offre l'opportunité de préserver les éléments patrimoniaux tout en réinterprétant la relation entre la ville et la mer dans un cadre contemporain.

3.2. La Culture comme miroir du patrimoine maritime

La culture maritime est un ensemble d'éléments matériels et immatériels liés aux relations des sociétés humaines avec la mer. Cela inclut non seulement des objets physiques comme les navires, les ports et les instruments de navigation, mais aussi des pratiques, des savoir-faire et des traditions vivantes comme les chants marins et les rituels liés à la mer. Le patrimoine maritime représente donc ces composantes culturelles et matérielles qui sont transmises à travers les générations et qui définissent une relation

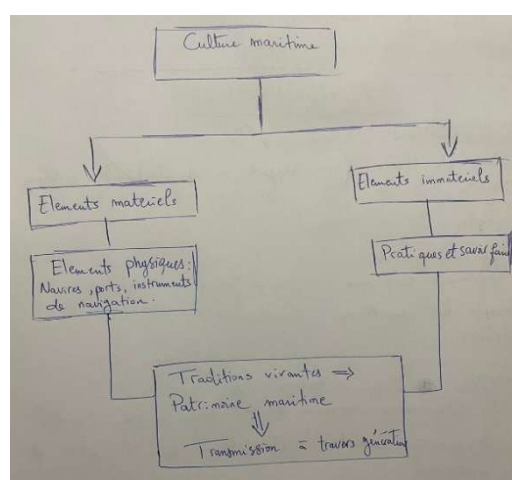


Fig 3.1. Les composants de la culture maritime. Source. Auteurs

spécifique avec l'environnement maritime. Le patrimoine maritime est valorisé par des initiatives variées telles que les musées, les festivals ou encore des projets de restauration de navires anciens. Ces initiatives jouent un rôle clé dans la préservation de cette culture et dans sa transmission aux nouvelles générations. "La valorisation du patrimoine maritime" permet de maintenir vivante cette culture tout en renforçant les identités locales(Laubé, 2021).

3.3. Evolution du patrimoine maritime

L'évolution du patrimoine maritime témoigne de la relation profonde entre l'humanité et les mers au fil des siècles.

a. Origines et Antiquité

Les premières civilisations maritimes, telles que les Phéniciens et les Grecs, ont développé des routes commerciales et des techniques de navigation avancées, laissant derrière elles des vestiges de navires et des infrastructures portuaires.

b. Moyen Âge

Durant cette période, des flottes marchandes comme celles des Vénitiens et des Génois ont prospéré, entraînant la construction de ports, de chantiers navals et de fortifications côtières, éléments clés du patrimoine maritime médiéval.

c. Renaissance et Grandes Découvertes

L'ère des explorations a vu l'émergence de navires emblématiques tels que les caravelles, et la cartographie maritime s'est considérablement améliorée, enrichissant le patrimoine matériel et immatériel lié à la mer.

d. Révolution Industrielle

L'introduction des navires à vapeur et le développement des ports industriels ont transformé les activités maritimes, ajoutant au patrimoine des structures comme les phares modernes et les infrastructures portuaires.

e. XX^e Siècle

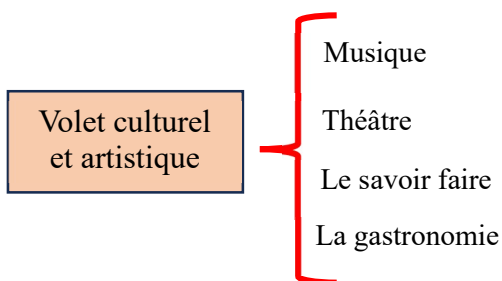
Les conflits mondiaux ont laissé des épaves et des sites sous-marins, tandis que la reconnaissance croissante de l'importance du patrimoine maritime a conduit à la création de musées et à des efforts de préservation.

f. Époque Contemporaine

Aujourd'hui, le patrimoine maritime englobe également des éléments immatériels tels que les traditions de pêche, les chants marins et les savoir-faire artisanaux. Des initiatives sont en place pour inventorier, sauvegarder et promouvoir ce patrimoine, reflétant une prise de conscience accrue de sa valeur culturelle et historique (e-Phaïstos, 2012).

3.4. Transmission et éducation autour de patrimoine maritime

La transmission et l'éducation autour du patrimoine maritime sont essentielles à sa préservation. Les écoles et instituts jouent un rôle central en sensibilisant les jeunes générations aux enjeux actuels tels que la surpêche et la pollution. À travers des programmes pédagogiques, des visites de musées, des ateliers pratiques (comme la fabrication de maquettes ou l'apprentissage des nœuds marins) et des sorties en mer, les élèves découvrent la richesse de l'histoire et des cultures maritimes. Cette démarche éducative favorise une prise de conscience et crée des passerelles entre la recherche scientifique et la sensibilisation du public. Elle ne se limite pas à conserver le passé, mais prépare aussi un avenir durable, fondé sur le respect des océans et du patrimoine des communautés littorales (Durkheim, 1917).



Dans notre processus nous nous intéresserons à ce volet d'éducation qui stimule la créativité, développe l'esprit critique et sensibilise les jeunes à la richesse de leur héritage .

Fig 3.2. Les volets culturel et artistique du patrimoine maritime. Source: Auteurs

3.5. Le patrimoine maritime moteur du développement économique-touristique

Le patrimoine maritime offre un potentiel unique pour valoriser les richesses culturelles et naturelles des régions côtières, en tant que témoin de l'histoire, des traditions maritimes et des interactions entre les populations et la mer. Les ports historiques, les musées maritimes, les phares emblématiques, les épaves sous-marines et les festivals nautiques, sont autant d'atouts qui dynamisent le tourisme et créent des opportunités économiques pour les communautés locales. En outre, les activités liées au patrimoine maritime, telles que la restauration de vieux gréements, maintiennent la création d'emplois et la transmission de savoir-

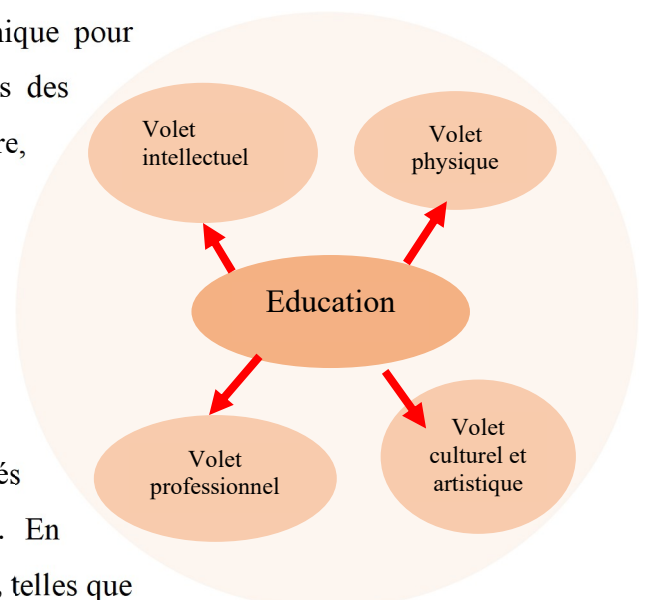


Fig 3.3. Les différents volets de l'éducation. Source Auteurs

faire. Ce secteur stimule également les investissements dans les infrastructures touristiques, comme les hôtels, les restaurants et les marinas, tout en mettant en valeur les produits locaux,

qu'il s'agisse de gastronomie ou d'artisanat. Par ailleurs, le patrimoine maritime contribue à diversifier l'offre touristique en promouvant un tourisme durable et respectueux de l'environnement, en lien avec la préservation des écosystèmes marins et littoraux.

Le tourisme se repose sur des dimensions dont chacune répond à des motivations variées et contribue à diversifier les expériences des voyageurs (Dewey,1916).

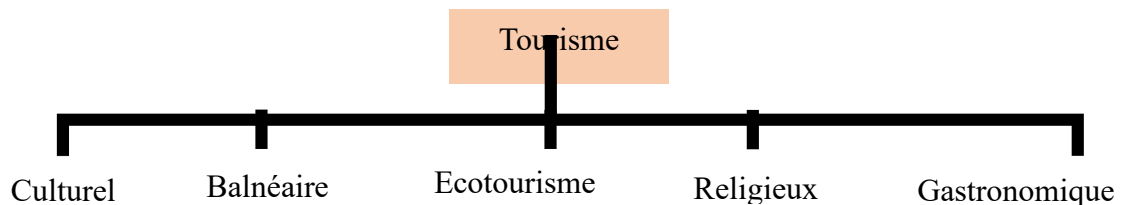


Fig 3.4. Les types de tourisme. Source. Auteurs

Sur cette démarche nous nous focalisons sur les 2 volets de tourisme qui sont en relation avec la culture et le patrimoine maritime.

Tourisme gastronomique : Cela valorise la culture culinaire maritime en mettant en avant le savoir-faire des pêcheurs et artisans locaux, à travers les marchés, restaurants traditionnels et festivals en bord de mer.

Tourisme culturel : en offrant une immersion dans l'univers maritime, cela inclut les plongées sous-marins ; apprendre les coutumes locales liées à la mer ainsi que l'évolution des activités maritimes au fil de temps (Dewey,1916).

3.6.Architecture maritime. Un dialogue entre tradition et modernité

L'architecture maritime incarne un dialogue dynamique entre tradition et modernité, où les cultures constructives traditionnelles sont réinventées pour répondre aux besoins contemporains. L'architecture maritime traditionnelle se distingue par l'utilisation de matériaux locaux et de techniques conçues pour s'adapter aux conditions climatiques et environnementales des zones côtières. Ces constructions témoignent d'un savoir-faire ancestral et d'une compréhension profonde du milieu marin. Elles reflètent une harmonie entre les pratiques humaines et les contraintes naturelles, tout en répondant aux exigences fonctionnelles des communautés littorales. Aujourd'hui, l'architecture maritime est confrontée à de nombreux défis, tels que le changement climatique, l'élévation du niveau de la mer et la nécessité de constructions durables. Ces enjeux exigent des solutions qui intègrent à la fois des matériaux adaptés, une réflexion esthétique et une approche respectueuse de l'environnement. En combinant matériaux traditionnels et innovations technologiques, l'architecture maritime contemporaine parvient à créer des structures

esthétiques, durables et résilientes, tout en restant profondément ancrée dans les valeurs culturelles et écologiques des territoires littoraux (Guillaud, 2018).

3.7.Choix du thème spécifique

La Pêcherie d'Alger, bien qu'elle fasse partie intégrante de la mémoire collective des Algérois, n'assume plus aujourd'hui une fonction stratégique significative alors que le site sur lequel elle est située demeure d'une importance capitale.

Afin de redonner vie à ce site et valoriser son héritage, il est essentiel de réhabiliter la Pêcherie en un équipement moderne, culturel et fonctionnel. C'est pourquoi nous avons choisi comme thème spécifique **Maison De La Pêche Et Des Métiers Maritimes**. Dans cette maison, nous nous engageons à pérenniser l'activité de la pêche, respectant ainsi l'histoire du lieu tout en le réinterprétant à travers un prisme contemporain. Ce projet vise à transformer cet espace en un pôle d'attractivité culturelle, tout en préservant son patrimoine maritime et en rétablissant le lien historique entre la ville et la mer, offrant ainsi un lieu de mémoire et d'échanges pour les générations futures.

3.8.Analyse des exemples

Nous avons retenu deux projets de référence pour la richesse de leur programme et leur pertinence thématique en lien avec notre démarche. Lauréat d'un concours international, le Centre de Qualification et de Formation aux Métiers de la Pêche de Mauritanie, remporté par l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), se distingue par une organisation fonctionnelle rigoureuse, répondant à des enjeux de formation et de développement à l'échelle nationale. De même, le Centre Maritime de Toyosu à Tokyo développe une réflexion approfondie sur la relation entre la ville et le milieu maritime, à travers une programmation mêlant espaces publics, culturels et éducatifs en lien direct avec le port. Ces deux projets, bien que portés par des institutions différentes et ancrés dans des contextes géographiques éloignés, partagent une ambition commune : inscrire les métiers de la mer dans une dynamique territoriale contemporaine et durable. Bien que situés dans des contextes différents, ces deux projets nourrissent notre réflexion en proposant des réponses claires et contextualisées aux problématiques propres aux territoires littoraux, tout en répondant aux attentes contemporaines en matière de valorisation des savoir-faire maritimes, de transmission et d'ancrage territorial. Ils résonnent ainsi directement avec les ambitions portées par la Maison de la Pêche et des Métiers Maritimes, à la croisée des dimensions patrimoniale, éducative et culturelle.

Exemple 01 : Centre de Qualification et de Formation aux Métiers de la Pêche de Mauritanie





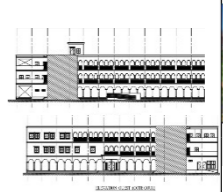

Contexte			Programme qualitatif et quantitatif						Aspect architectural					
Présentation du projet	Situation et accessibilité	Echelle	Activité principale	Sous activité	Espaces	Utilisateurs	Nombre	Surfaces	Plans	Aspect formel	Façade	Matériaux et structure	Concepts	
 <p>Le Centre de Qualification et de Formation aux Métiers de la Pêche est le seul organisme public mauritanien dispensant l'ensemble des formations techniques pour la pêche artisanale et côtière ; il a pour rôle de former comme pêcheur des personnes sans expérience de la pêche en vue de promouvoir cette politique.</p>	 <p>Le centre de qualification et de formation des métiers de pêche de Mauritanie est situé à Nouakchott une ville maritime près du port et du marché de poisson.</p>	<p>Equipement public à l'échelle nationale</p>	Accueil et information	Accueil Orientation Réception	Hall Coins d'accueil et d'orientation Coins d'attente	Personnels Formateurs	2		 <p>Le rdc comporte les espaces de formation, de consommation d'accueil et de santé qui sont distribués par des coursives extérieurs permettant la fluidité des espaces. Le 1^{er} étage est divisé en 2 entités la première est l'hébergement avec ses espaces et la seconde est la sous administration distribués par des coursives. Le dernier étage est aussi divisé en 2 entités l'hébergement et l'administration général qui sont distribués par des coursives.</p>	 <p>Fig 3.10. Vue 3D du projet. Source. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12364915.pdf</p> <p>L'aspect formel du centre de qualification et de formations de métiers maritimes de la pêche se compose de 3 volumes formant un H</p>	 <p>La façade orientée vers la cour présente une asymétrie marquée par la présence de volumes verticaux massifs, Le rez-de-chaussée est rythmé par des arcades, créant une unité architecturale, tandis que les niveaux supérieurs alternent entre loggias ouvertes sur la façade Est et fenêtres rectangulaires plus pleines sur la façade Ouest. Cette composition joue sur le contraste entre pleins et vides, conférant aux façades une dynamique visuelle.</p>	 <p>Fig 3.12. Vue 3D du projet. Source. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12364915.pdf</p> <p>L'édifice est construit avec une structure en béton armé et une toiture terrasse. Utilisation des vitrages au niveaux des ouvertures afin de bien éclairer les espaces de formations et les bureaux.</p>	<p>Géométrie Fluidité spéciale Module et régularité Zoning des espaces (planimétrie et hauteur)</p>	
			Formation recherche	Cours théoriques Cours pratiques Documentation Vente	Classes Salle de conférence Ateliers Air de travaux Salles informatiques Magasins	Formateurs Enseignants	2 1	35m ² 180m ²						40-90m ² 95m ²
			Hébergement	Dortoir Prière Sport Vente	Chambres Salle de révision Salle de prière Salle de sport Magasin	Formateurs	14 1 1 1 1	35m ² /ch am 40m ²						
			Consommation	Préparation Consommation Stockage	Cuisine Réfectoires Celliers Chambre froide	Formateurs, enseignants, personnels	1 1 1 1	75m ² 120m ²						
			Support logistique	Administration générale Sous administration	Bureau de directeur Secrétariat Salle d'attente Bureau de comptable Bureau du personnel Salle de réunion Bureau de directeur Scolarité Bureau des formateurs Bureau des techniciens	Personnels	1 1 1 6 1 1 1 2 2	40m ² 16m ² 30m ² 16m ² /pe rs 84m ² 40m ² 16m ² 30m ² 30m ²						
			Santé	Infirmierie	2 lits	Tous	1	40m ²						
			Circulation	Circulation horizontale Circulation verticale	Dégagements et halls Ascenseurs et escaliers	Tous	3 4							

Tableau 3.1. Analyse de l'exemple 1. Source : Auteurs

Exemple 02 : Le Centre Maritime de Toyosu

Fiche technique

Projet : centre maritime
Année : 2023
Lieu : TOYOSU, TOKYO, TAPON
Architect : OLEKSANDRA BULKAKOVA

Justification de choix de l'exemple

Le projet, grâce à son emplacement stratégique en bord de mer, se distingue par ses activités nautiques, culturelles et créatives qui dynamisent la ville. Il attire les touristes et les habitants vers des espaces animés, tout en renforçant les interactions entre la ville et son environnement marin. Ce qui implique sur notre cas d'étude

Plan de masse

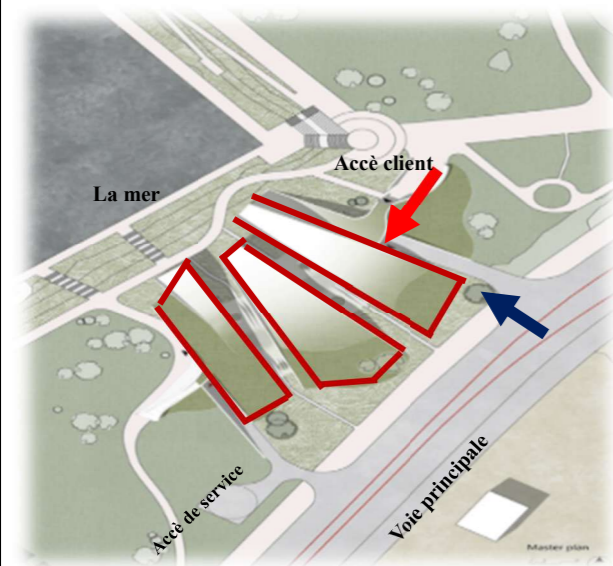
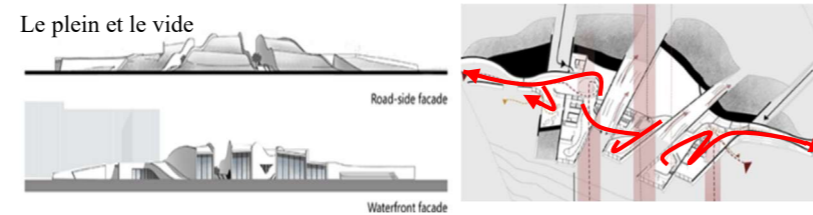
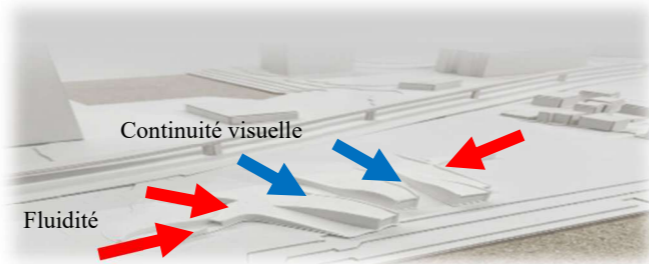
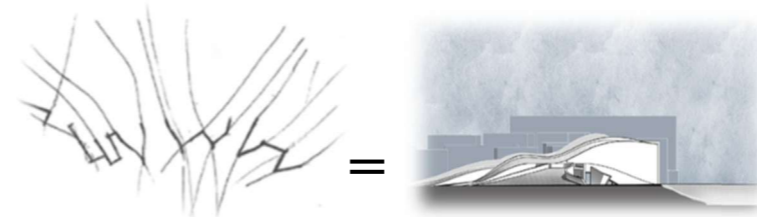


Fig.3.13. Plan de masse
Source. GroupX traité par Auteurs

Il s'agit d'un projet qui met l'accent sur une thématique spécifique, la metaxographie (l'étude des relations entre le matériau et la nature) approuvée par un design d'expression. Ce projet traduit le rapprochement de la ville vers la mer tout en suivant ses lignes ordonnées, qui se réunissent et se croisent créant le volume de la ville qui s'entendra jusqu'à l'eau

Genèse de projet

La conception de ce projet se développe avec une démarche purement métaphorique par l'interaction des 2 logiques



La transparence Le parcours

Fig.3.14. Genèse du projet
Source. GroupX traité par Auteurs

En final il se trouve avec une forme qui donne une impression de souter ver l'eau ; avec des parcours entre volume qui vise a faire ressentir au gens, qui ils sont entourées des murs élevés évoquant un sentiment d'impuissance face à l'eau

Logique spatiale

Les espaces principaux sont façonnés en utilisant des courbes simulant l'effet de la montée des eaux

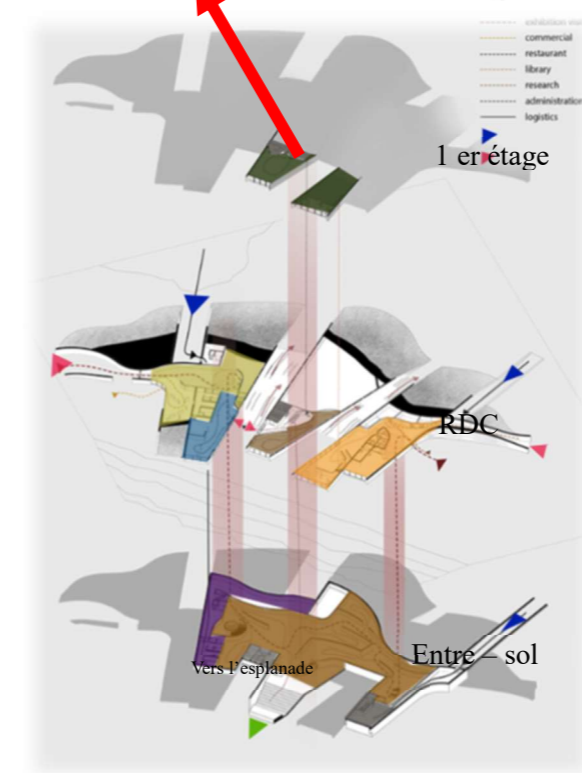
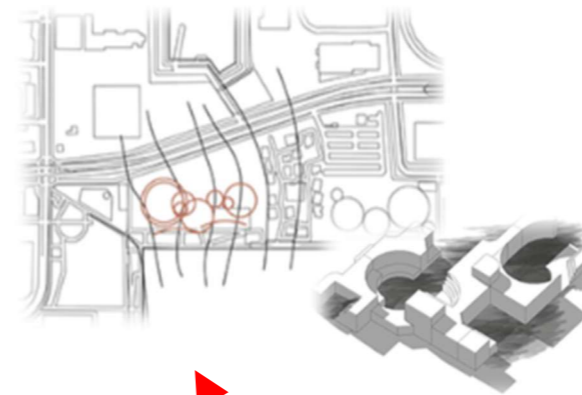
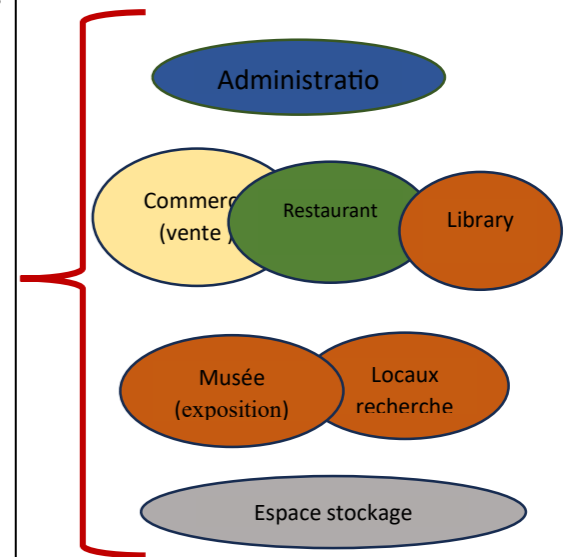


Fig.3.15. Plans de projet
Source : GroupX traité par auteurs

L'organisation des plans de projet repose sur une structuration claire et cohérente permettant de guider les parties prenantes vers des objectifs définis tout en valorisant, la notion de parcours, et la fluidité des transitions entre ses composantes.

Programme



Espace	Surface M ²	Capacité / personnes
Musée	600	100
Commerce	400	50
Librairie	400	100
Resuturant	250	80
Recherche	200	40

Fig.3.16. Tableau surfacique de projet
Source. : Auteurs

En conclusion, l'analyse du centre maritime avec en lumière la manière dont l'architecture peut refléter un dialogue harmonieux entre la terre et la mer ; en valorisant des concepts tels que l'ouverture, la connectivité et l'intégration au paysage marin. À travers un programme riche combinant activités nautique, espaces culturels et zone de créativité le projet réussit à dynamiser la ville tout en renforçant son identité maritime

9. Projet structurant

1. Présentation du projet

La **Maison de la Pêche et des Métiers Maritimes** est un projet structurant visant à réconcilier le quartier avec la mer à travers l'attractivité et la préservation du patrimoine maritime présent dans ce lieu, qui représente à la fois la mémoire collective et l'histoire du site. Cet équipement a pour ambition de valoriser les savoir-faire traditionnels liés à la pêche et aux métiers maritimes tout en offrant des espaces adaptés à la formation, à la sensibilisation et à la transmission des connaissances. Par son implantation et son programme, il favorisera une dynamique locale en créant un lien entre le passé maritime du quartier et son avenir, garantissant ainsi une continuité culturelle et économique ancrée dans son territoire.

2. Échelle et rayonnement

Nous intervenons sur la friche du Hall des Poissons du quartier de la marine d'Alger, où nous allons développer un projet à l'échelle nationale. Ce nouvel équipement à échelle nationale vise à redonner vie à ce site en valorisant son héritage maritime tout en répondant aux enjeux contemporains du quartier conçu pour s'intégrer harmonieusement à son environnement.

3. Activités et Programme

L'activité principale de ce projet est la formation aux métiers de la pêche, cœur du programme. L'équipement comprendra des espaces dédiés à l'apprentissage des techniques de pêche, à la navigation, à la transformation des produits de la mer et à la gestion des ressources maritimes. Il intégrera des ateliers pratiques, des salles de cours et des équipements spécialisés pour une immersion complète dans le métier. En complément, les loisirs liés au monde maritime auront une place importante : commerce, consommation, contemplation et activités maritimes. La gestion du projet reposera sur des espaces administratifs et logistiques assurant son bon fonctionnement. Avec une capacité d'accueil de 1500 à 2000 personnes, le projet vise à structurer un espace dynamique et fonctionnel, conciliant formation, loisirs et valorisation du patrimoine maritime. Il couvrira une superficie de 8 000 à 10 000 m².

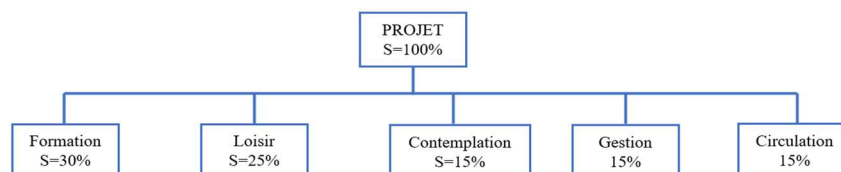
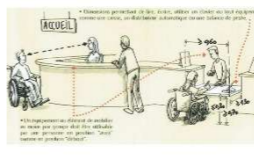




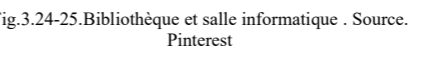




Fig 3.17. Répartition des activités principale de la maison de la pêche . Source. Auteurs

Programme qualitatif et quantitatif								
Activité principale	Sous activité	Espaces	Définition et rôle	Caractère technique	Ergonomie et mobiliers	Surface	Nombre	Utilisateurs
Accueil	Réception et orientation Attente Consommation	Hall Coin de réception Coin d'orientation Coin D'attente Coin Distributeur	Un espace d'accueil où plusieurs agents orientent, renseignent et enregistrent les visiteurs. Il est aménagé avec du mobilier adapté et inclut un coin consommation équipé d'un distributeur et d'un espace café.	L'accueil est un espace ouvert, bien éclairé et aménagé pour faciliter l'orientation, avec une circulation fluide et un accès optimisé. Le hall d'attente, aménagé pour le confort et la fluidité, intègre un coin consommation bien éclairé, ventilé et facilement accessible. La salle de télésurveillance sera un espace isolé phoniquement, bien ventilé, avec un éclairage adapté et une ergonomie optimisée pour le suivi des écrans.	 	200m ²	1	Public Formateurs Personnels Public Personnel Public
	Contrôle	Bureau de télésurveillance	La salle de surveillance sera équipée du matériel nécessaire pour assurer la surveillance.	Les sanitaires seront des espaces bien ventilés, équipés de revêtements résistants à l'humidité, faciles d'entretien et assurant une séparation homme-femme pour plus de confort et d'intimité.		15 m ²	1	
	Hygiène	Sanitaires H/F	Les sanitaires, séparés pour femmes et hommes, comprendront des WC et des lavabos.			15m ² /san	1	
Formation	Cours théoriques	Classes Salle de conférence	Espace dédié à l'enseignement et à l'apprentissage collectif, où les élèves, encadrés par un enseignant, acquièrent des connaissances et développent des compétences à travers des cours et des activités pédagogiques.	Surface de 1,5 à 2 m ² par élève, avec un éclairage optimisé, une bonne ventilation et une acoustique maîtrisée pour favoriser la concentration.		50m ² 120m ²	5 1	Formateurs Personnels
	Cours pratiques	Atelier de matériels de pêche et de charpenterie	Un atelier de formation aux techniques de base de réparation, axé sur la connaissance du matériel de pêche et la maintenance des pirogues en bois et des coques en plastique renforcé de fibres.	Surface de 6 à 15 m ² par personne, avec une hauteur sous plafond suffisante, un éclairage puissant et une ventilation efficace. Il est aménagé avec des plans de travail, des outils spécialisés, un sol robuste et des équipements de sécurité, tout en restant accessible aux personnes à mobilité réduite.		100m ²	2	
		Atelier de remontage	Un atelier dédié à la formation à la fabrication et à la réparation des filets, incluant la maîtrise des filets tournants et les techniques d'entretien quotidien.			100m ²	2	
		Atelier de matelotage	Un espace d'apprentissage et de pratique du matelotage, où marins et pêcheurs maîtrisent la fabrication, l'entretien et la réparation des cordages, nœuds marins et filets de pêche.			100m ²	2	
		Atelier de découpage et de préparation de poissons	Un espace spécialisé pour le nettoyage, la découpe et la préparation des poissons selon diverses techniques, en vue de leur consommation ou transformation.			100m ²	2	
		Atelier de fabrication de produits divers	Un espace où sont conçus et transformés des produits issus de la pêche, tels que les conserves, les plats préparés ou les produits fumés.			100m ²	2	
Atelier culinaire	Un espace dédié à l'apprentissage et à la pratique des techniques de cuisine spécifiques aux produits de la mer		100m ²	2				
Recherche	Bibliothèque	Un espace dédié à la consultation, à la recherche et à l'apprentissage, offrant un accès à des ouvrages, documents et ressources numériques.	Surface de 2 à 3 m ² par personne, avec un éclairage optimisé, une acoustique soignée pour limiter les nuisances sonores et une ventilation adéquate. L'aménagement comprend des rayonnages, des espaces de lecture et de travail.		100m ²	1		
	Salle informatique	Un espace équipé d'ordinateurs et de logiciels spécialisés, dédié à l'apprentissage, à la recherche et aux travaux numériques.			100m ²	1		
Vente	Magasins	Espace de vente conçu pour exposer et commercialiser des produits dans un environnement attractif et fonctionnel.	Aménagé avec des présentoirs ergonomiques, un comptoir et une circulation fluide. Elle dispose d'un éclairage général et d'un éclairage d'accentuation, d'une ventilation adaptée, d'un sol résistant, d'une isolation acoustique et d'un système de sécurité		60m ²	1		
Hygiène	Sanitaire H/F	Les sanitaires, séparés pour femmes et hommes, comprendront des WC et des lavabos.	Les sanitaires seront des espaces bien ventilés, équipés de revêtements résistants à l'humidité, faciles d'entretien et assurant une séparation homme-femme pour plus de confort et d'intimité.		15m ² /san	1		

	Vente	<p>Boutiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipements et accessoires de pêche • Vêtements et équipements marin • Entretien et réparation • Matériels nautiques et motorisation • Bijoux et maquette • Poissonnerie 	Espace de vente conçu pour exposer et commercialiser des produits dans un environnement attractif et fonctionnel.	Aménagé avec des présentoirs ergonomiques, un comptoir et une circulation fluide. Elle dispose d'un éclairage général et d'un éclairage d'accentuation, d'une ventilation adaptée, d'un sol résistant et d'un système de sécurité.		100m²/boutiq	1 /boutique	Public Formateurs Personnels Public Personnel Public
Loisir et détente	Consommation	<p>Restaurant</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuisine Coins de consommation Stockage Hygiène <p>Cafeteria</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuisine Coins de consommation Stockage Hygiène 	<p>Un établissement spécialisé dans la préparation et la dégustation de plats à base de poissons et fruits de mer, mettant en valeur leur fraîcheur et leurs saveurs.</p> <p>Un espace de restauration rapide offrant boissons et collations, conçu pour la détente et les pauses conviviales.</p>	Éclairage direct dans les zones de travail et indirect dans la salle à manger, et une ventilation efficace pour garantir une bonne qualité de l'air, en particulier en cuisine, avec des systèmes d'extraction des fumées et d'aération. La sécurité avec des dispositifs conformes aux normes, tels que des issues de secours, des extincteurs, et des matériaux résistants au feu pour assurer la protection des occupants.	 	100m²/resta	3	Public Formateurs Personnels Public
	Activités maritimes	<p>Salle de polyvalente</p> <p>Billetterie</p> <p>Espaces extérieurs</p>	<p>Une salle polyvalente est un espace modulable permettant d'accueillir divers événements, tels que des réunions, spectacles ou conférences.</p> <p>Une billetterie est un point de vente où les visiteurs peuvent acheter ou retirer des billets pour des événements ou services.</p>	Éclairage modulable, une acoustique adaptée à divers types d'événements (conférences, concerts, projections), ainsi qu'un système de ventilation et de chauffage performant pour garantir le confort des occupants. Disposition fonctionnelle avec un comptoir adapté, un éclairage clair et orienté, ainsi qu'un système de sécurité pour la gestion des transactions et des flux de clients, tout en assurant l'accessibilité et la fluidité du service.	  	100m² 10m²	1 2	Public Formateurs Personnels Public
Contemplation	Exposition temporaire	Salle d'exposition sur la pêche Salle de réalité virtuelle	Un espace d'exposition est un lieu dédié à la présentation d'œuvres, de produits ou d'informations, permettant de mettre en valeur un thème ou un sujet spécifique auprès du public.	Éclairage spécifique pour mettre en valeur les œuvres ou objets exposés, avec des systèmes d'éclairage directionnels, souvent ajustables, tels que des spots LED, Éclairage doux pour éviter la distraction, une ventilation efficace pour garantir le confort, et des dispositifs de sécurité pour prévenir les collisions, tout en optimisant l'espace pour une expérience immersive fluide. Les équipements de VR nécessitent également une gestion de l'alimentation électrique et des systèmes adaptés pour assurer une utilisation prolongée en toute sécurité.	 	100m² 100m²	1	Public Formateurs Personnels Public
	Exposition permanente	Hall Salle polyvalente Terrasse extérieurs					1	
Gestion	Administration générale	Bureau directeur Bureau secrétaire Bureau de comptable Bureau de gestion de contrats Bureau d'assurance et de risque Bureau de responsable marketing Salle de réunion	<p>Un espace de travail équipé pour la gestion administrative, la prise de décisions et les échanges professionnels.</p> <p>Espace de travail équipé pour la gestion administrative, la prise de décisions et les échanges professionnels.</p>	<p>Équipé d'un mobilier ergonomique, d'un éclairage adapté et d'une bonne isolation acoustique pour assurer confort et concentration.</p> <p>Éclairage naturel et artificiel une ventilation mécanique garantissant un air sain et constant, et une isolation phonique renforcée pour une meilleure qualité des échanges.</p>	 		1 1 1 1 1 1 1	Formateurs Personnels
	Sous-administration	Archive	Espace destiné à la conservation et à l'organisation de documents, garantissant leur accessibilité et leur protection	Éclairage contrôlé une ventilation et un contrôle hygrométrique rigoureux pour maintenir une température et une humidité stables			1	
		Bureau adjoint chef de service Bureau de secrétaire Bureau de scolarité Bureau de service de diplôme Bureau des formateurs Bureau de service pédagogique Archive Salle de réunion Salle de repos	<p>Un espace de travail équipé pour la gestion administrative, la prise de décisions et les échanges professionnels.</p> <p>Espace aménagé pour permettre aux employés de se détendre et de récupérer durant leurs pauses.</p>	<p>Équipé d'un mobilier ergonomique, d'un éclairage adapté et d'une bonne isolation acoustique pour assurer confort et concentration.</p> <p>Éclairage doux favorisant la détente, une ventilation naturelle ou climatisation régulée pour un confort optimal, et une bonne isolation thermique et acoustique afin de préserver un environnement calme et reposant.</p>	 		1 1 1 1 1 1 1 1	

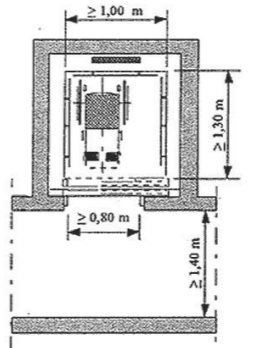
	Hygiène	Sanitaire H/F	Les sanitaires, séparés pour femmes et hommes, comprendront des WC et des lavabos.	Les sanitaires seront des espaces bien ventilés, équipés de revêtements résistants à l'humidité, faciles d'entretien et assurant une séparation homme-femme pour plus de confort et d'intimité.		15m/sa²n	Personnels			
Support logistique	Stockages	Locaux techniques	Les locaux techniques regroupent des infrastructures essentielles au fonctionnement d'un bâtiment,	Local isolé, ventilé et sécurisé, conçu pour abriter les équipements électriques et assurer la distribution de l'énergie.		1	Personnels			
		Chaufferie		Espace clos avec une ventilation mécanique adaptée, résistant à la chaleur et équipé pour la production et la régulation thermique du bâtiment.		1				
		Bâche à eau		Réservoir de stockage d'eau, placé dans un local bien ventilé et protégé contre les variations thermiques pour garantir une alimentation en eau sécurisée.		1				
		Centre téléphonique		Local technique insonorisé et climatisé, dédié aux équipements de télécommunication et aux connexions réseau du bâtiment.		1				
		Climatisation centrale		Espace technique doté d'un système de ventilation performant, isolé phoniquement, garantissant la régulation thermique et la qualité de l'air.		1				
		Stockage (temporaire/permanent)		Espace dédié à l'entreposage de matériels, équipements ou marchandises, organisé pour optimiser l'accessibilité et la gestion des biens.		5				
		Local d'entretien	Espace fonctionnel et bien ventilé, destiné au rangement des équipements et produits de nettoyage, avec un accès sécurisé.			1				
Circulation	Circulation verticale Circulation horizontale	Couloirs	Circulations au sein d'un même étage, telles que les couloirs, passerelles ou galeries, facilitant l'accès aux différentes pièces ou espaces.	les couloirs doivent permettre une circulation fluide et sécurisée, avec une largeur minimale de 1,8 à 2,5 m, une hauteur libre d'au moins 2,5 m et un revêtement antidérapant pour répondre aux normes d'accessibilité et de sécurité.		S=15%	Public Formateurs Personnels Public Personnel Public			
		Terrasse accessible								
		Escaliers publics						Systèmes de déplacement qui relient les différents niveaux d'un bâtiment	Escaliers larges et sécurisés, d'une largeur minimale de 1,2 à 1,5 m, avec des marches de 28 à 30 cm de profondeur et des contremarches de 17 à 18 cm de hauteur	4
		Escaliers personnels						Escaliers internes plus compacts, d'une largeur d'environ 1 m, avec un éclairage fonctionnel et des revêtements résistants.	2	
		Escaliers de secours						Structures encloisonnées, résistantes au feu, ventilées et éclairées en cas d'urgence, offrant des dimensions similaires aux escaliers publics pour garantir une évacuation rapide.	4	
		Assesseurs						Cabines conformes aux normes PMR, offrant un espace optimal, dotées d'un éclairage adapté et d'une ventilation efficace, avec un système de secours intégré.	4	
		Rampe						Pente douce, antidérapante et bien éclairée, avec une inclinaison maximale de 6 à 8 %, conforme aux normes d'accessibilité pour faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite.	2	

Fig.3.40-41. Circulation verticale. Source. Pinterest, Neufert

Tableau 3.3. Programme qualitatif quantitatif. Source Auteurs

Conclusion

S'inscrivant dans une démarche de valorisation du patrimoine maritime, la Maison de la Pêche et des Métiers Maritimes repose sur une organisation spatiale favorisant **la fluidité** des parcours, **une hiérarchisation** des espaces et une **cohérence fonctionnelle** entre les différentes activités. **Le zonage** permet une répartition claire entre les espaces dédiés à la formation, aux activités maritimes, au commerce et à la restauration, garantissant ainsi une synergie entre les usages. L'aménagement tient compte des principes de **perméabilité et d'ouverture**, offrant des connexions entre les espaces intérieurs et extérieurs, tout en préservant une relation harmonieuse avec le littoral. **L'intégration d'une trame fonctionnelle** optimisée assure une circulation fluide entre les pôles du projet, renforçant ainsi son attractivité et son accessibilité. Par cette approche, le projet ambitionne de créer un espace structurant et dynamique, conciliant mémoire collective, transmission des savoir-faire et développement durable.

CHP IV. LA PECHERIE D'ALGER : UN PAYSAGE ENTRE HERITAGE MARITIME ET REINVENTION ARCHITECTURALE

Introduction

À la suite de l'étude territoriale et patrimoniale menée dans les chapitres précédents, un site d'intervention a été identifié comme étant le plus pertinent pour accueillir le projet. Ce choix découle d'une lecture attentive des dynamiques urbaines, des enjeux socio-spatiaux et de l'identité maritime du quartier, révélant une zone stratégique à la fois par sa position, son potentiel d'intégration et les problématiques qu'elle concentre.

Sur cette base, ce chapitre se consacre dans un premier temps à l'analyse approfondie du site retenu et de ses contraintes spécifiques, qu'elles soient physiques, paysagères, sociales ou fonctionnelles. Cette analyse permet de dégager les lignes directrices qui orienteront la conception du projet.

Dans un second temps, à partir de cette compréhension contextuelle, la démarche architecturale prend forme. Elle s'attache à développer un langage architectural cohérent, en élaborant une forme bâtie et des concepts adaptés, visant à répondre d'abord aux problématiques globales du quartier, puis plus spécifiquement à celles du site d'implantation. L'objectif est de proposer une architecture qui s'inscrit dans la continuité du lieu, tout en y apportant une réponse contemporaine, sensible et ancrée.

4.1. Justification du choix du site

Le choix de la Pêcherie d'Alger comme site d'intervention repose sur un ensemble de critères stratégiques, patrimoniaux et urbains. Située au cœur de la baie d'Alger, entre la Casbah et le port, la Pêcherie occupe une position charnière entre terre et mer, offrant un accès direct au littoral tout en étant connectée aux principales dynamiques portuaires, commerciales et urbaines du centre historique.

Ce site, historiquement un haut lieu de l'activité économique liée à la mer, conserve une mémoire vivante de la culture maritime algéroise. Son architecture, ses usages passés et son ambiance particulière en font un espace porteur d'identité, qu'il convient de préserver, réactiver et valoriser. Il représente ainsi une opportunité unique pour inscrire le projet dans une continuité historique, tout en répondant aux exigences contemporaines.

La Pêcherie se distingue également par sa capacité à s'intégrer dans un parcours culturel élargi, reliant les principaux pôles du front de mer – tels que la Casbah, le port de plaisance,

ou encore les quais historiques – et favorisant la circulation des usagers, habitants comme visiteurs. Le site offre ainsi un fort potentiel de reconquête urbaine et de requalification des espaces délaissés.

Par ailleurs, son caractère sous-exploité malgré une forte valeur symbolique et stratégique en fait un espace propice à une intervention architecturale porteuse de sens. Le projet vise à créer un lien entre mémoire et modernité, à travers une architecture durable, contextuelle, et capable de participer à la redynamisation du quartier de la Marine dans son ensemble.

4.2. Présentation du site d'intervention

Le périmètre d'étude se situe au cœur de la baie d'Alger, dans un espace emblématique à forte charge symbolique et patrimoniale. Il s'agit d'un lieu charnière, à la croisée des fonctions portuaires, urbaines et historiques de la capitale. Ce site présente une structure métallique simple et fonctionnelle, aujourd'hui peu valorisée, et accueille principalement une activité informelle et ponctuelle. Malgré cette sous-utilisation, il révèle un potentiel significatif en matière de requalification architecturale et urbaine.

L'ensemble constitue un espace en tension, où la mémoire du lieu, l'identité maritime et les enjeux contemporains de la ville se croisent. C'est un fragment du littoral qui appelle une réappropriation qualitative, capable de redonner sens et usage à un secteur en attente de renouveau.

2.1. Situation

Le site s'inscrit dans un axe d'interaction majeur, reliant l'Amirauté à la gare maritime dans un mouvement nord-sud, et connectant le quartier Chassériau à la mer selon un axe est-ouest. Cette localisation stratégique place le site au cœur d'un réseau d'échanges, à proximité immédiate des infrastructures portuaires, des centralités urbaines historiques et des circuits culturels potentiels.

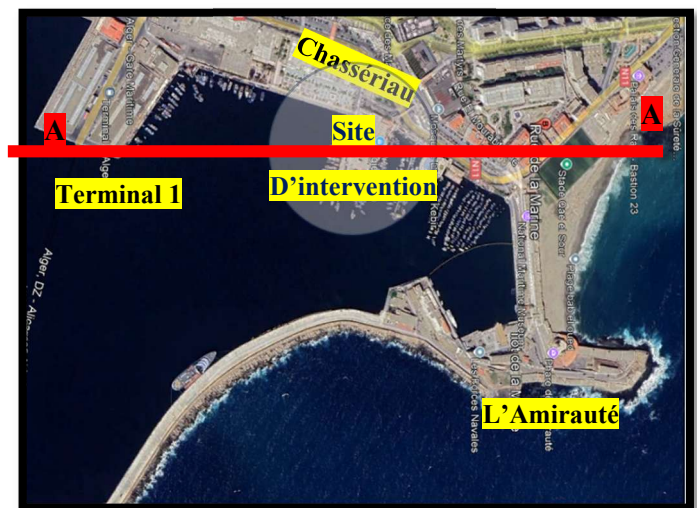


Fig 4.1. Carte de délimitation de site d'intervention . Source : Google Earth traité par Auteurs

Cependant, cette position reste aujourd'hui mal exploitée, souffrant d'un manque de cohérence spatiale avec son environnement immédiat. Le diagnostic territorial a révélé un clivage urbain persistant entre la ville et son littoral, que ce site incarne de manière significative. L'intervention architecturale envisagée vise ainsi à faire de ce lieu une

séquence clé dans une dynamique plus large de reconquête du front de mer, rétablissant un lien fort, fonctionnel et symbolique entre Alger et sa mer.

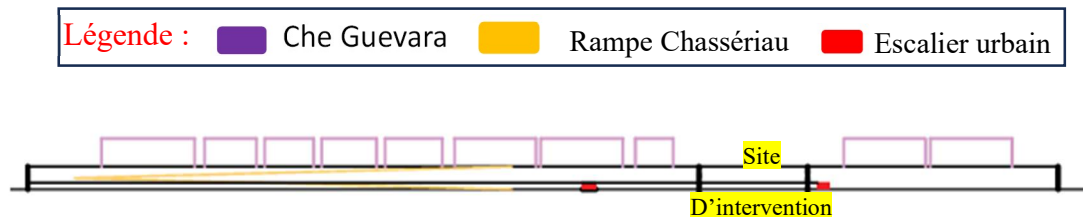


Fig 4.2. Coupe schématique passant par le site d'intervention. Source : l'auteurs

Le projet doit viser à réconcilier la ville avec son front de mer, en transformant le site en interface urbaine active, fluide et symbolique. Il s'agira de concevoir un espace fédérateur, qui rétablit les continuités physiques, visuelles et fonctionnelles entre la ville et la mer, tout en valorisant le patrimoine et l'identité du lieu.

2.2. Accessibilité

Le site bénéficie de trois accès distincts, pensés pour favoriser une connexion fluide et multimodale :

La RN11, enterrée dans le projet urbain ; l'accès au site s'effectue alors par des parkings en sous-sol, aménagés sous les terrasses végétalisées formant l'interface entre la ville et la mer.

Un accès maritime, qui suit les trajectoires naturelles du littoral et renforce l'ouverture sur la mer.

Un accès piéton, assuré par des escaliers urbains et une passerelle, permettant une liaison douce et directe avec les quartiers environnants

L'accès maritime constitue un élément clé à intégrer dans la programmation architecturale du projet. Sa présence sur le site permettra non seulement de renforcer l'ancrage au littoral,

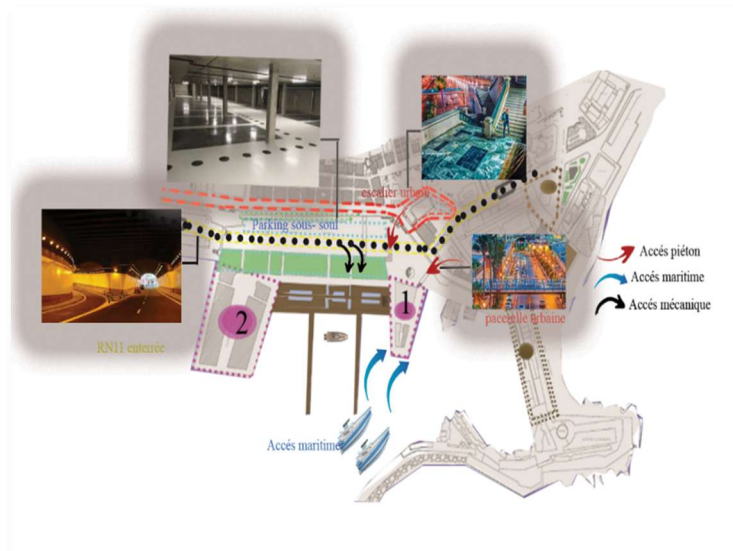


Fig 4.3. Accessibilité au site d'intervention. Source :Auteurs

mais aussi de valoriser une diversité d'activités et de tirer parti des multiples bénéfices liés à cette ouverture sur la mer

2.3. Morphologie

Le site est d'une forme régulière, il s'étale sur une aire de **8356 m²**

La superficie et la forme du site constituent un atout majeur pour la programmation d'un projet architectural à l'échelle de la ville. Cet espace offre une grande flexibilité, permettant de jouer harmonieusement entre plein et vide.

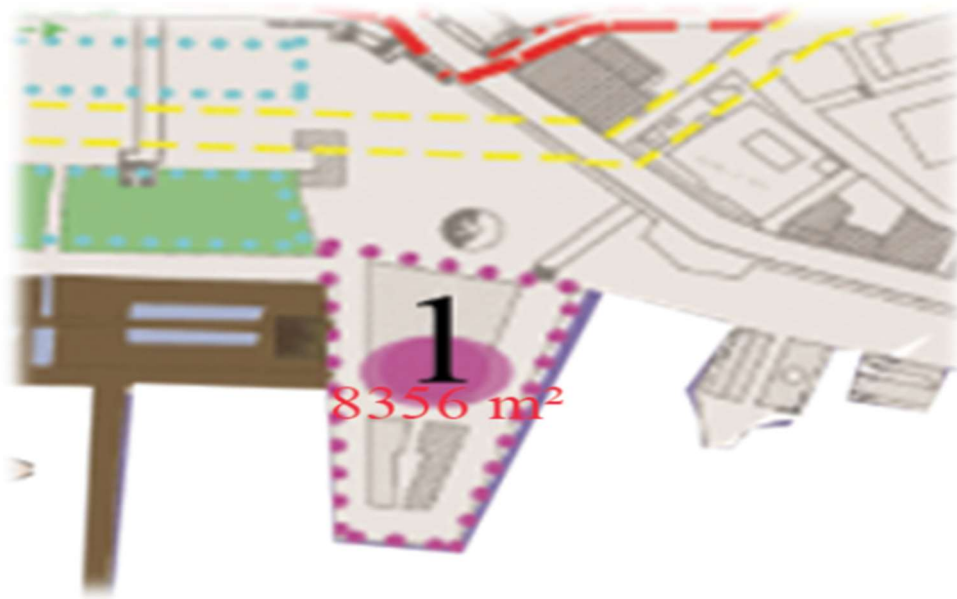


Fig 4.4. Carte morphologie de site d'intervention. Source : PPSMV traité par Auteurs

2.4. Topographie

Notre site est relativement plat, dont la ligne horizontale s'inscrit parfaitement.

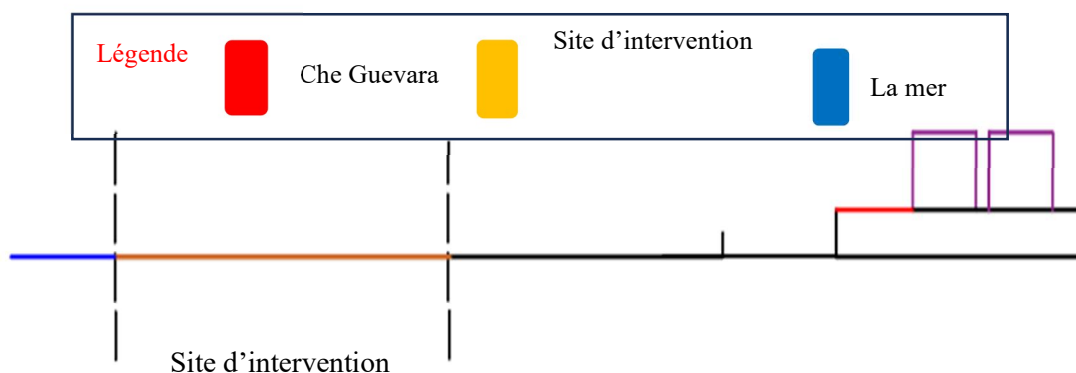


Fig.4.5. Fig. coupe schématique passant par le site d'intervention . Source : Auteurs

La planéité du terrain facilite l'implantation des volumes, tout en favorisant une interaction fluide entre les constructions et les espaces ouverts.

2.5. Relevé architectural de l'existant

Le Môle de Poisson de la Pêcherie d'Alger se caractérise par une typologie morphologique industrielle, dominée par des structures mixtes fonctionnelles. Ces constructions, conçues pour les activités de pêche, contrastent avec l'architecture variée du front de mer d'Alger. Les bâtiments présentent des volumes simples, des toitures à deux versants. Cette configuration crée une rupture visuelle avec le tissu urbain environnant, marqué par une architecture plus diversifiée et patrimoniale.

Conserver et intégrer cette structure dans le projet représente un atout précieux, non seulement pour préserver la mémoire collective de la population, mais aussi pour enrichir l'urbanisme local en réintégrant un élément historique significatif qui favorisera à la fois le lien social et la dynamique urbaine.

Le site se compose de deux blocs distincts : le bloc A, dont la structure métallique rigide permet de supporter des charges supplémentaires et offre une grande flexibilité d'aménagement, et le bloc B, en béton armé, dégradé et nécessitant une intervention plus radicale.

Les bâtiments présentent des volumes simples, des toitures à deux versants et des façades dépourvues d'ornementation, reflétant une approche utilitaire. L'organisation spatiale est axée sur l'efficacité opérationnelle, avec des espaces ouverts facilitant la manutention et le transport des produits de la mer. Cette configuration crée une rupture visuelle avec le tissu urbain environnant, marqué par une architecture plus diversifiée et patrimoniale.

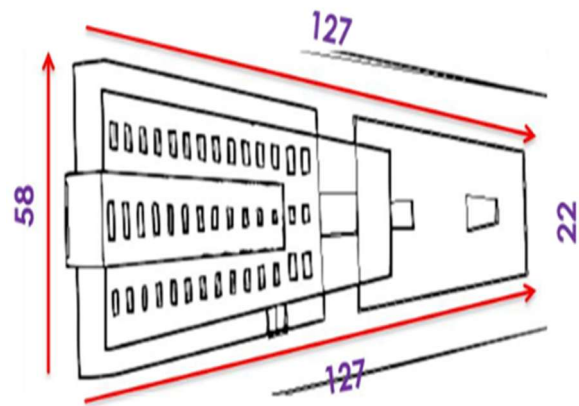


Fig 4.6. Halle aux poissons d'Alger. Source : mémoire Hadj Sahraoui Nassim.2016

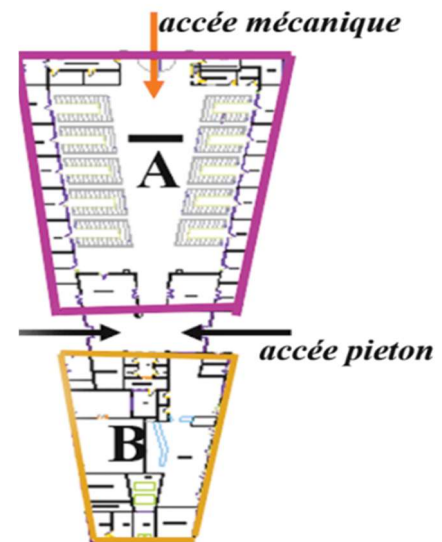


Fig 4.7. Accessibilité au bâti existant. Source :Auteurs



Fig 4.8. Façades de la Halle des Poissons. Source : mémoire de Hadj Sahraoui Nassim.

Une Structure Métallique Adaptable

Conçue pour supporter des charges lourdes et résister aux conditions maritimes, la structure mixte de la Pêcheurie repose sur un système de poutres et de colonnes offrant de vastes espaces fluides. Cette configuration permet une grande flexibilité d'aménagement, un atout majeur pour la reconversion du site. Bien que le temps ait pu altérer certains éléments du bâti, cette ossature demeure exploitable, permettant une réhabilitation sans nécessiter une démolition complète.



Fig4..Structure du bloc A de la Halle aux poissons ; Source. Revue Chantiers Nord-africains, juin 1939

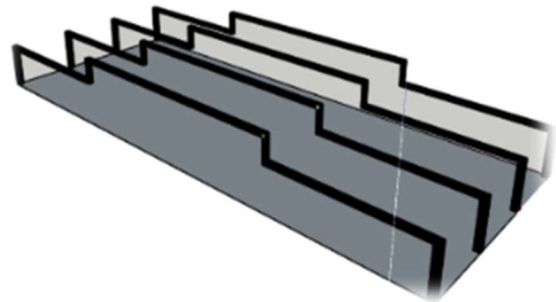


Fig 4.9. Structure du bâtiment existant
Source : Auteurs

2.6. Climat et environnement

L'étude des données climatiques est une étape cruciale avant la conception architecturale, car elle guide les choix des matériaux, les orientations des bâtiments et les systèmes énergétiques. Elle permet d'optimiser le confort thermique, l'éclairage naturel et l'efficacité énergétique. Pour ce projet, nous présentons ici les données climatiques spécifiques à notre site, afin de garantir une conception en parfaite adéquation avec son environnement.

- Données climatique		
- Climat	<p>Le diagramme illustre les caractéristiques climatiques d'Alger. Les courbes supérieures indiquent des précipitations de 2 mm et une humidité relative de 52%. La courbe de température moyenne est étiquetée 'coud. 73%'. Les zones de sensation de température sont classées de 'frais' à 'chaud'. Le score de bioclimat est de 4,5.</p>	<p>Il bénéficie d'un climat Méditerranéen, tempéré. L'hiver est Long, frisquet, venteux et partiellement nuageux, tandis que l'été est chaud, Durant l'année, les Température sont comprises Généralement entre 6°C et 30°C</p>
Températures	<p>Fig 4.11. Température annuelle de la ville d'Alger. Source : fr.weatherspark.com</p>	<p>Nous pouvons ressortir avec deux saisons, la saison chaud (du mois de mai à octobre) ; avec une température moyenne maximale supérieure à 27°C, La saison fraîche dure 4,0 mois, du 24 novembre au 23 mars, avec une température quotidienne moyenne maximale inférieure à 18 °C.</p>
Humidité	<p>Fig 4.12. Fig. Durée d'insolation mensuel. Source : fr.weatherspark.com</p>	<p>En ce qui concerne l'humidité perçue. du 7 juin au 10 octobre, ou la sensation de lourdeur étouffante nous remarquons que les températures enregistrées, ne reflètent pas celles ressenties, en été à cause de la brise maritime, qui adoucit le temps. En revanche, l'humidité en été accentue fortement la chaleur. Le projet architectural doit assurer le bien-être individuel et collectif par l'isolation thermique des espaces, et profiter de l'aération produite par la brise maritime.</p>
Ensoleillement	<p>Fig 4.13. Durée d'ensoleillement mensuel. Source : fr.weatherspark.com</p>	<p>La courbe nous montre que la durée d'ensoleillement est plus importante à partir du mois d'avril jusqu'au mois de septembre, où il atteint un maximum de 300H en juillet. Opter pour des protections solaires est jugé nécessaire pour les façades exposées.</p>

Fig 4.14. Climat annuel de la ville d'Alger. Source : fr.weatherspark.com

2.7. Vent et ensoleillement

Le site bénéficie d'un ensoleillement optimal tout au long de l'année. En été, l'ensoleillement est particulièrement intense en raison de la haute position du soleil, ce qui nécessitera l'intégration de brise-soleil adaptés lors de la conception architecturale.

Sur le plan topographique, la façade maritime du site est fortement exposée aux vents violents, principalement sous forme de brise marine, pouvant atteindre des vitesses allant jusqu'à 70

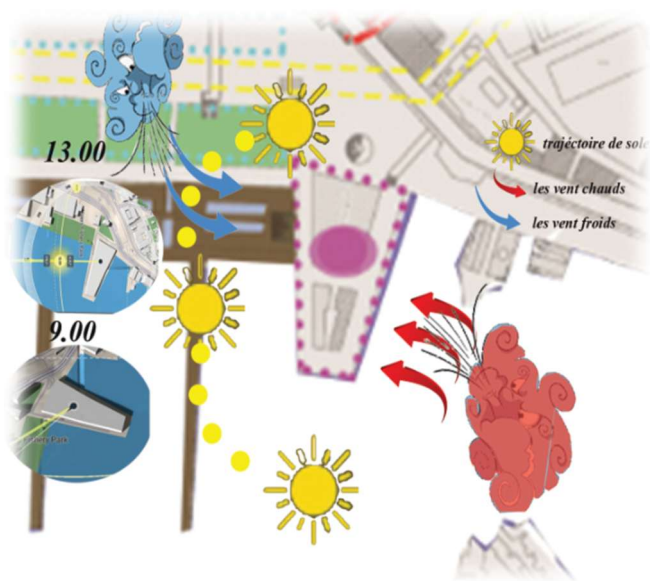


Fig 4.15. Carte vent et ensoleillement. Source : PPSMV traité par Auteurs

km/h. Cette situation implique une exposition directe aux vents froids en provenance de la mer (nord/nord-ouest) ainsi qu'aux vents chauds venant du sud.

L'approche formelle du projet doit s'adapter aux conditions climatiques du site. Les ouvertures principales seront orientées au sud/sud-est pour capter la lumière naturelle et les vents chauds, avec des protections solaires adaptées. La façade nord/nord-ouest sera protégée des vents froids par des murs pleins ou écrans végétaux. Le projet favorisera la ventilation traversante grâce à des ouvertures est/ouest, et intégrera des cours ou patios pour créer des microclimats agréables.

L'étude approfondie du site constitue une étape fondamentale dans la démarche de conception architecturale. Elle a permis de dégager un ensemble de contraintes et de potentialités déterminantes, en particulier en ce qui concerne l'accessibilité (voies d'accès, circulation piétonne et automobile), la topographie (pentes, niveaux, relief naturel) ainsi que la morphologie urbaine et paysagère (formes bâties environnantes, densité, rapport au vide, vues).

Ces éléments, minutieusement analysés, ont servi de support à l'élaboration **d'un schéma de principe**. Ce schéma joue un rôle clé en orientant la réflexion architecturale dès les premières phases de conception. Il permet de poser les bases d'une **implantation** judicieuse, d'une **orientation** cohérente par rapport aux facteurs climatiques (soleil, vents dominants), et d'une **organisation fonctionnelle** optimisée des espaces.

Ainsi, ce schéma de principe constitue non seulement une synthèse des contraintes du site, mais aussi un levier stratégique pour valoriser ses atouts, assurer une intégration harmonieuse du projet dans son contexte, et anticiper une réponse **architecturale durable, sensible et contextualisé**

4.3. Schémas de principe

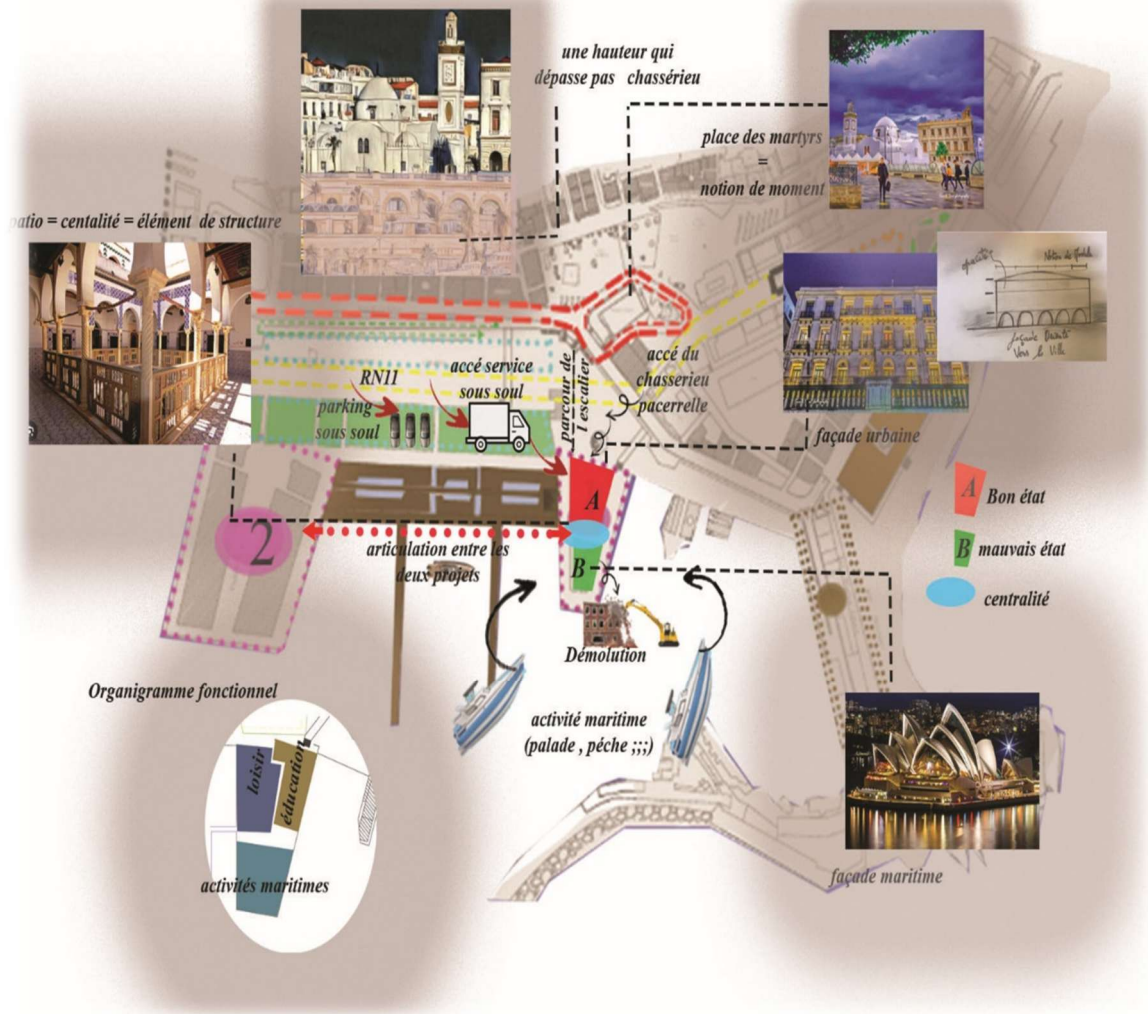


Fig 4.16. Schema de principes. Source : Auteurs

4.4.Philosophie de projet

Comme l'architecture est plus qu'un simple agencement de formes et de matériaux, elle est une expérience vécue, un dialogue entre l'humain et son environnement. Notre site donne une aventure exceptionnelle, où l'interaction entre l'homme, la nature et le paysage se souligne sur cette aventure, mais aussi l'histoire qui se marque en "lieu".

La halle des Poissons, un lieu où l'histoire, l'activité humaine, la situation géographique et le paysage s'entrelacent pour créer une identité maritime forte et héritée d'une tradition séculaire. Le port, situé géographiquement sur la Méditerranée, façonne la vie des pêcheurs, commerçants et habitants qui dépendent de ses ressources. Son paysage, entre la ville et la mer, son interaction entre passé et présent, nature et activité humaine, constitue une base essentielle pour démarrer une démarche architecturale.

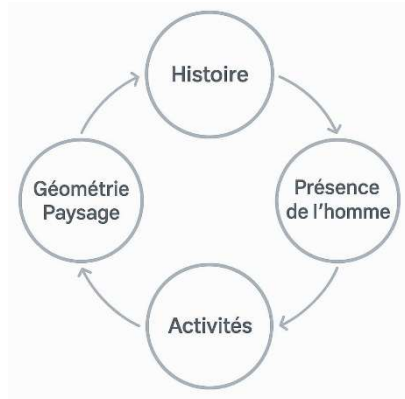


Fig .4.17. Concepts liés au site.
Source. Auteurs

Notre projet d'architecture sur le site du Môle de Poisson de la Pêcherie d'Alger s'inscrit dans une démarche de préservation et de transformation adaptée à l'existant. Le site se compose de deux blocs distincts : le bloc A, dont la structure mixte offrant une grande flexibilité d'aménagement, et le bloc B, en béton armé, fortement dégradé et nécessitant une intervention plus radicale. En conservant et en



Fig 4.18. Façade de la Halle Aux Poissons .
Source. Auteurs

optimisant la structure métallique du bloc A, nous préservons un patrimoine industriel tout en intégrant de nouveaux usages. La démolition du bloc B ouvre quant à elle la possibilité d'une requalification plus large du site, dans un équilibre entre mémoire et modernité, afin de créer un espace réinventé et fonctionnel.

Une Structure Métallique Adaptable

Conçue pour supporter des charges lourdes et résister aux conditions maritimes, la structure mixte de la Pêcherie repose sur un système de poutres et de colonnes offrant de vastes espaces fluides. Cette configuration permet une grande flexibilité d'aménagement, un atout majeur pour la reconversion du site. Bien que le temps ait pu altérer certains éléments du bâti, **cette ossature demeure exploitable, permettant une réhabilitation sans nécessiter une démolition complète.**



Fig.4.19. Structure bloc A du bâti existant.
Source. Auteurs

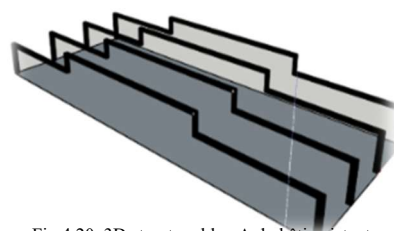


Fig.4.20. 3D structure bloc A du bâti existant.
Source. Auteurs

Démolir pour Mieux Reconstruire

Certaines parties de la Pêcherie, fortement dégradées et devenues obsolètes, ne peuvent être préservées. Leur démolition devient alors une opportunité de redéfinition du site, permettant d'intégrer ces espaces dans un projet de redynamisation plus vaste. En remplaçant ces structures vétustes par des installations adaptées aux besoins contemporains, **le projet ne se limite pas à la conservation patrimoniale, mais participe activement au développement du port et à son ouverture vers de nouvelles fonctions économiques et culturelles.**

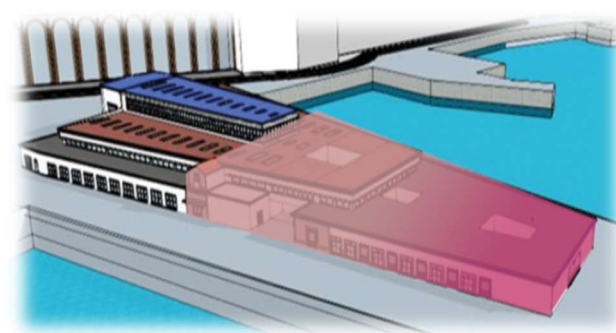


Fig 4.21. Volumétrie de la Halle des Poissons.
Source : Hadj Sahraoui Nassim.

Un Patrimoine à Réinventer

Aujourd'hui, la réhabilitation de la Pêcherie représente une opportunité de dialogue entre mémoire et modernité. En capitalisant sur son architecture existante et en y intégrant des usages contemporains

– qu'ils soient culturels, commerciaux ou urbains.

Le projet architectural peut redonner vie à ce lieu en respectant son identité. **L'enjeu est donc de proposer une intervention qui préserve l'âme du site tout en le rendant fonctionnel et attractif pour les générations futures. La structure mixte devient ainsi le support d'un nouvel espace, où l'histoire maritime d'Alger rencontre l'architecture de demain**

4.5. Logique formelle

La pêche constitue un élément central de l'économie maritime et du patrimoine historique de la ville. Dans un contexte de modernisation des infrastructures portuaires et de valorisation des activités halieutiques, Ce projet architectural vise ainsi à concevoir un espace moderne, durable et intégré au tissu urbain et portuaire, tout en respectant l'identité maritime et culturelle d'Alger. Il devra répondre aux enjeux de fonctionnalité, de fluidité des circulations et de respect des réglementations en vigueur, tout en proposant une approche architecturale harmonieuse et innovante. Qui permet de répondre correctement à la problématique général et spécifique de contexte

5.1. Idéation

- **Logique de démolition**

La démolition partielle du môle s'impose en raison de sa fragilité structurelle face aux contraintes maritimes (courants, vagues, érosion saline), représentant un risque d'effondrement. En revanche, la structure mixte en bon état présente une résistance suffisante et peut être conservée.

La structure mixte La structure mixte en bon état général, témoignant d'une résistance adéquate aux contraintes maritimes

- **Flux Visual**

Le môle de pêche d'Alger occupe une position stratégique, où les axes visuels structurants (Chassériau–phare de l'Amirauté, Place des Martyrs–gare maritime)

renforcent l'ancrage historique du site et assurent une connexion fluide entre ville et mer, guidant l'intégration du projet dans son environnement urbain et maritime.

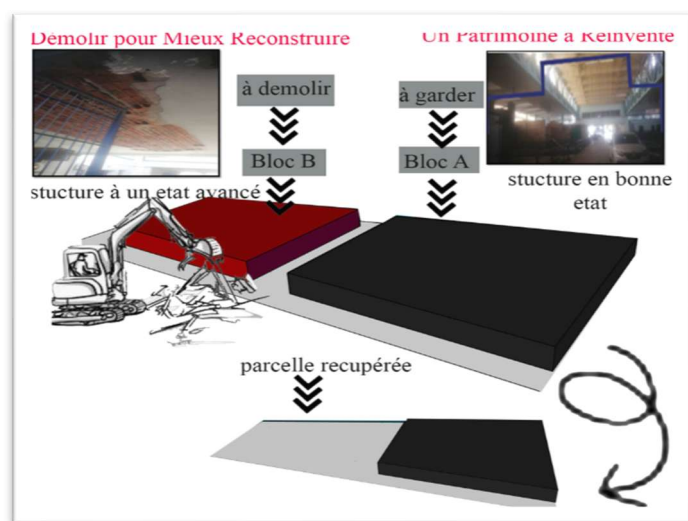


Fig 4 22. Genèse partie 1
Source. Auteurs

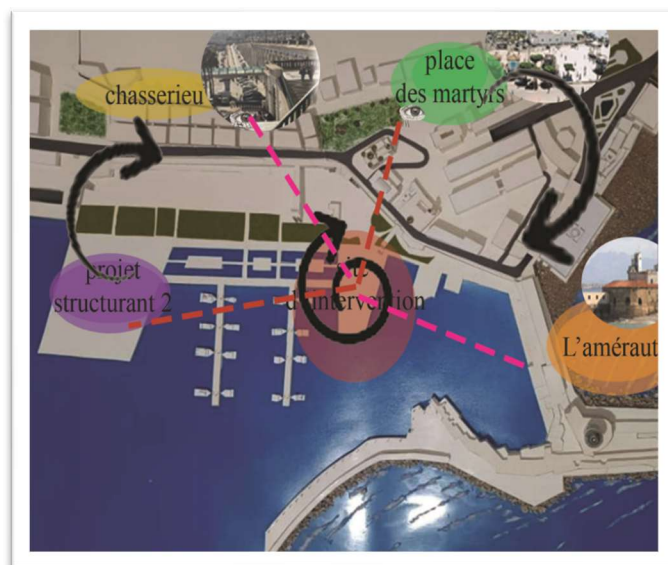


Fig.4.23. Genèse partie 2
Source. Auteurs

5.2. Formalisation

2.1. Suivant la logique de démolition

Concepts : Dualité entre ancien et nouveau

L'intervention repose sur la conservation partielle du bâti existant et la démolition des structures obsolètes. Le projet reprend la forme originelle pour ancrer la nouvelle construction dans la continuité du site. Le volume, d'abord unifié, est ensuite fragmenté pour créer des connexions physiques et visuelles avec l'Amirauté, tandis que ses dimensions sont ajustées aux besoins fonctionnels du programme.

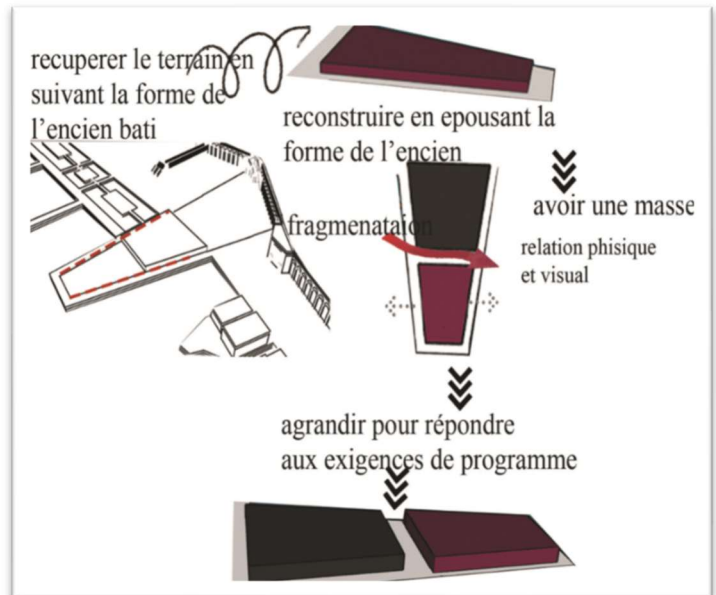


Fig4.24. Genèse partie 3.
Source. Auteurs

2.2. Suivant la logique des flux visual

Etape 01

Concepts : continuité Visuel et urbaine

La seconde logique de conception s'appuie sur les **flux visuels** dominants du quartier, traduits en volumes architecturaux orientés selon ces lignes de force. En combinant cette orientation avec un **module** de façade inspiré de l'**architecture haussmannienne** locale, un jeu d'emboîtement et de variations de hauteur a été créé, générant ainsi un **mouvement architectural** dynamique et contextuel.

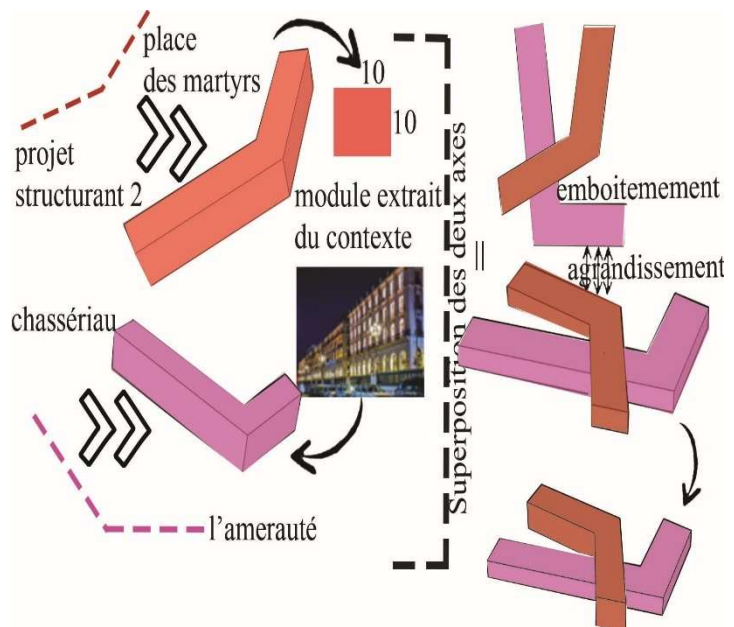


Fig.4.25. Genèse partie 4.
Source. Auteurs

Etapes 02

concepts : module , symetrie

La superposition des deux logiques a donné lieu à une modélisation volumétrique visant l'harmonie entre **ancien et contemporain**. Le projet s'intègre au contexte tout en affirmant sa présence par un volume en surplomb, **unifiant la** façade côté ville et dialoguant avec les repères visuels du site à travers des **formes claires et lisibles**.

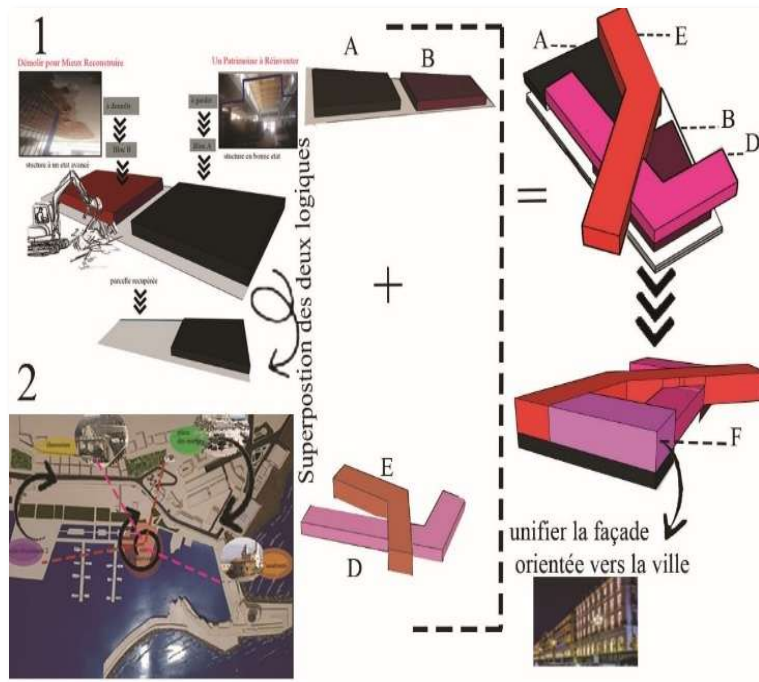


Fig4.26. Genèse partie 5.
Source. Auteurs

Etape 03

Concepts : dicrétion et lisibilité

À partir des deux logiques définies, le volume du projet a été modelé pour **répondre au programme** tout en conservant le module initial comme base de conception. Des **terrasses** ont été aménagées pour offrir des vues sur le paysage urbain et marin, créant des espaces de détente. Une attention particulière a été portée à **l'intégration paysagère**, notamment en

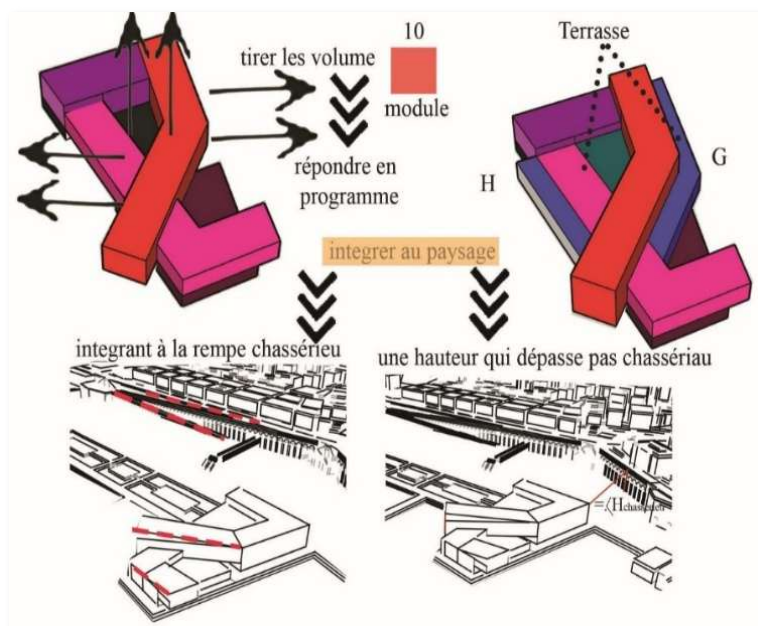


Fig.4.27. Genèse partie 6.
Source. Auteurs

relation avec le balcon urbain et la rampe Chassériau. Les volumes côté mer ont été **inclinés** pour suivre **la pente naturelle** et limités en hauteur afin de préserver **la ligne d'horizon** et respecter les éléments emblématiques existants, assurant ainsi une **continuité visuelle** harmonieuse avec **l'identité** de la baie d'Alger.

5.3. Conceptualisation

À partir de ces différentes logiques – entre démolition réfléchie, lecture des axes visuels, intégration programmatique et respect du paysage – le projet a progressivement abouti à une forme finale qui incarne l'équilibre entre mémoire et renouveau. Il s'inscrit dans une volonté de préserver les traces du passé tout en proposant une écriture contemporaine, capable de dialoguer avec l'existant sans le nier.

L'architecture née de ce processus épouse l'ancien, tout en le prolongeant ; elle respecte la silhouette de la baie d'Alger tout en affirmant une présence nouvelle, lisible, ancrée dans son contexte.

Le projet cherche ainsi à réconcilier **le patrimoine et la modernité**, en offrant des volumes clairs, sensibles aux lignes du site, aux usagers, et à la ville, avec pour ambition de créer une architecture juste, douce, et profondément enracinée.



Fig4.26. Forme finale du projet
Source. Auteurs

4.6. Description de projet

6.1. Le projet dans son contexte urbain et paysager

situé sur l'ancien môle de poissons de la pêcherie d'Alger, le projet s'inscrit à l'échelle urbaine et propose une **Maison de la pêche et des métiers maritimes**, croisant mémoire patrimoniale et ouverture vers l'avenir.

À travers des espaces d'exposition, de formation et de loisir, le projet vise à réactiver ce lieu historique, autrefois cœur de **l'activité halieutique** de la ville. Environ la moitié du bâti existant est conservée, traduisant une volonté de **valorisation patrimoniale** tout en intégrant de nouveaux usages. Le projet se développe en **R+2** avec un sous-sol, dans une implantation respectueuse de la morphologie du site ; sur

Une parcelle de 8 625 m², il affiche un COS de 1,51, traduisant une densité modérée, et un CES de 0,47

À travers des espaces d'exposition, de formation et de loisir, le projet vise à réactiver ce lieu historique, autrefois cœur de **l'activité halieutique** de la ville. Environ la moitié du bâti existant est conservée, traduisant une volonté de **valorisation patrimoniale** tout en intégrant de nouveaux usages. Le projet se développe en **R+2** avec un sous-sol, dans une implantation respectueuse de la morphologie du site ; sur une parcelle de 8 625 m², il affiche un COS de 1,51, traduisant une densité modérée, et un CES de 0,47

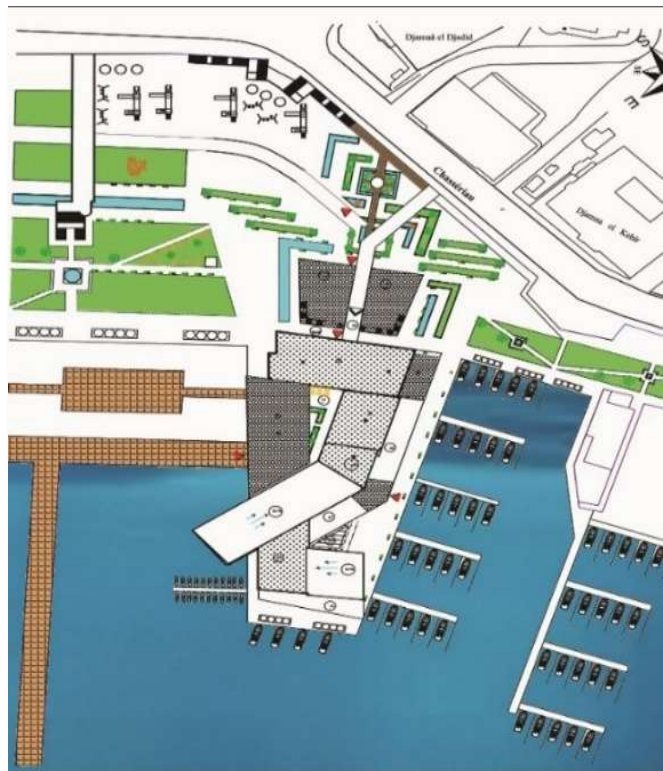



Fig.4.27. Plan de masse
Source. Auteurs

Accessibilité


le projet propose une organisation des accès adaptée à la topographie du site et à son intégration urbaine. Trois types d'accès principaux structurent les circulations :

Un accès mécanique en sous-sol dessert directement la halle d'exposition, facilitant les flux logistiques et visiteurs.

Deux accès piétons au niveau 0 :

 – L'un suit l'escalier urbain existant, dans l'axe central du projet, créant une séquence descendante depuis la ville haute.

– L'autre assure la connexion avec un projet voisin, inscrivant le site dans une boucle piétonne élargie.

 Un accès piéton à +6 m de hauteur relie le projet au couloir de Chassériaux, requalifié en pôle commercial, afin de renforcer l'attractivité et l'ancrage du projet dans les dynamiques urbaines du quartier.

Cette stratégie d'accessibilité assure une lecture fluide du site, en le connectant à ses éléments forts tout en facilitant son appropriation à différentes échelles.

Implantation et skyline

Le projet s'implante sur un terrain plat en s'adaptant finement au contexte urbain et paysager. Il reprend le geste incliné de **la rampe Chassériaux**, intégrant cette dynamique dans la composition de ses volumes. Cette **inclinaison** permet de créer un **lien visuel et symbolique** avec le **paysage** existant, tout en s'inscrivant dans la mémoire du lieu.

Par souci de respect du skyline historique d'Alger, le projet ne dépasse pas la hauteur de la rampe ni celle du balcon urbain en surplomb. Cette retenue permet de préserver **la ligne horizontale** qui caractérise la silhouette de la ville depuis la mer, assurant une intégration harmonieuse entre patrimoine et architecture

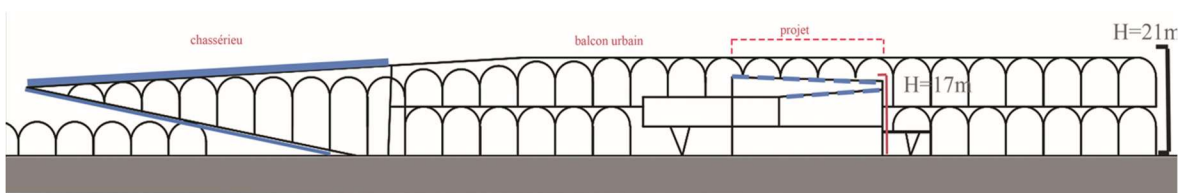
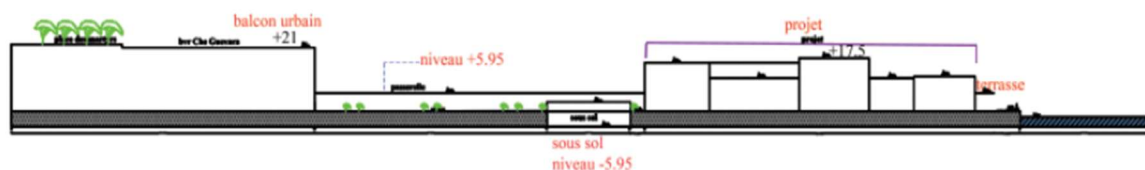


Fig.4.28. Coupe schématique d'implantation BB
Source : Auteurs



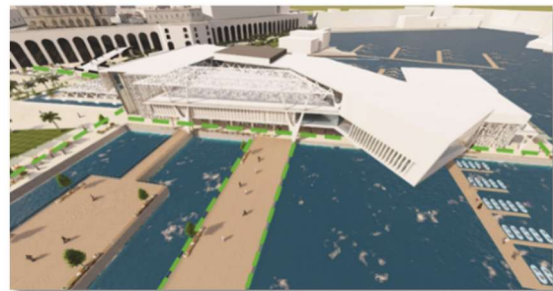
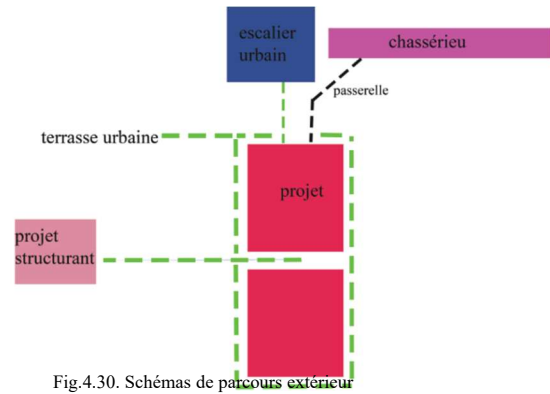
contemporaine.

Fig.4.29. Coupe schématique d'implantation CC
Source : Auteurs

Concept

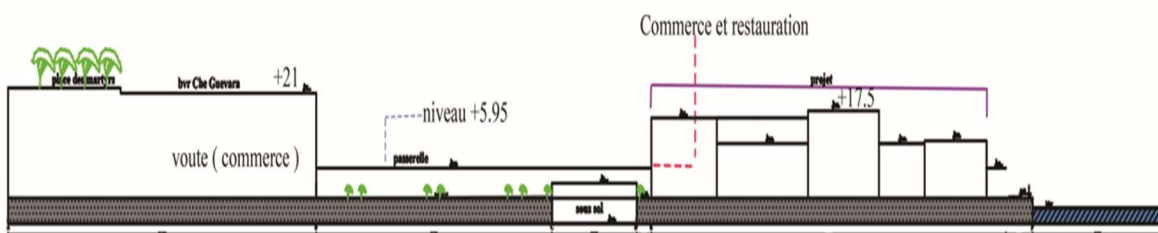
- **Parcours**

Le projet valorise le parcours comme un élément central de liaison. À l'extérieur, une passerelle relie Chassériaux au premier étage du projet, jouant un rôle d'élément de couture urbaine. Une seconde passerelle, au niveau de la mer, relie les deux blocs du rez-de-chaussée, en butant sur la fragmentation volontaire du socle. Ces interventions favorisent une porosité avec le site et permettent une lecture dynamique du parcours, en lien avec les axes visuels et l'ambiance côtière.



- **Moment**

La notion de moment structure le projet à travers deux séquences clés. La première se crée via une passerelle reliant Chassériaux au deuxième étage, où se trouvent restauration et ateliers maritimes, prolongeant ainsi la proposition urbaine. La seconde se développe au rez-de-chaussée, avec une passerelle traversant le sous-sol non couvert : En descendant l'escalier public, le visiteur est guidé à travers un parcours de transition entre les deux blocs du projet.



6.2. Logique spacial

La logique spatiale de notre projet s'organise verticalement, en lien étroit avec le récit que l'on souhaite construire autour du site de la pêcherie d'Alger. **Le sous-sol** est consacré à la **mémoire du lieu** : il accueille un espace **d'exposition permanent** retraçant l'histoire de la

pêche, du quartier et de ses habitants. Ce niveau bas, partiellement enfoui, symbolise le passé, les racines, la mémoire enfouie mais fondatrice.

Au **rez-de-chaussée**, lieu de **transition**, se déploient les espaces **de formation et d'apprentissage** liés aux métiers de la mer et aux savoir-faire artisanaux. Il incarne le présent actif, la transmission vivante des connaissances.

Enfin, **les étages supérieurs** sont dédiés aux activités de **détente, de loisir** et de contemplation, offrant des vues sur la mer et la ville. Ils traduisent une **projection vers d'ouverture, et d'appropriation par les usagers**.

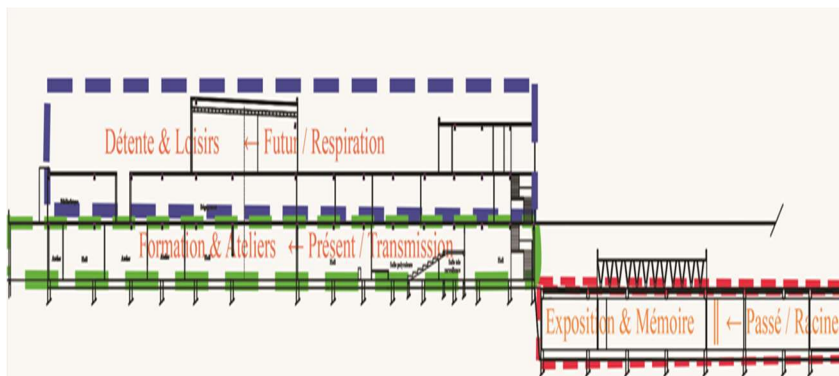


Fig.4.33. Coupe schématique montrant la logique spatiale
Source : auteures

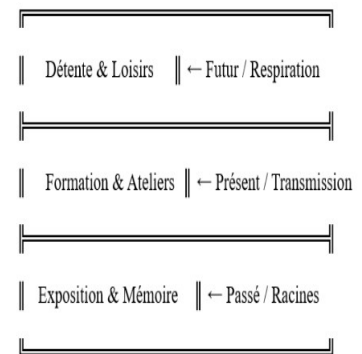


Fig.4.34 Logique spatial
Source : auteures

Ces schémas illustre l'organisation fonctionnelle et spatiale du projet à travers ses trois niveaux :

Sous sol

Constitue un point de transition entre la ville basse, les parkings urbains et le projet.

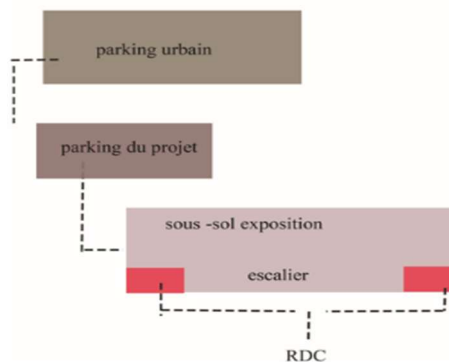


Fig.4.35. Organigramme de sous-sol
Source : auteures

RDC

Scindé en deux blocs distincts. Un bloc public, accessible directement depuis la rue, est dédié au commerce de luxe. L'autre bloc, plus privé, est destiné à la formation, offrant un cadre calme et protégé.

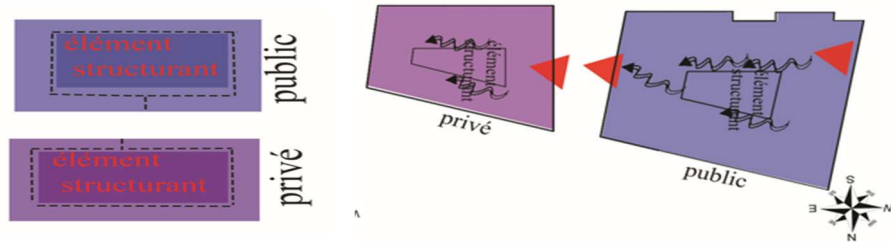


Fig.4.36. Organigramme de la circulation entre les entités du RDC
Source : auteurs

1er étage

Deux entités également. L'entité publique, en lien avec l'axe visuel vers Chassériaux, prolonge la dynamique commerciale pour renforcer l'accessibilité. L'autre entité, en continuité avec la formation, s'inscrit dans un registre plus intimiste et pédagogique.

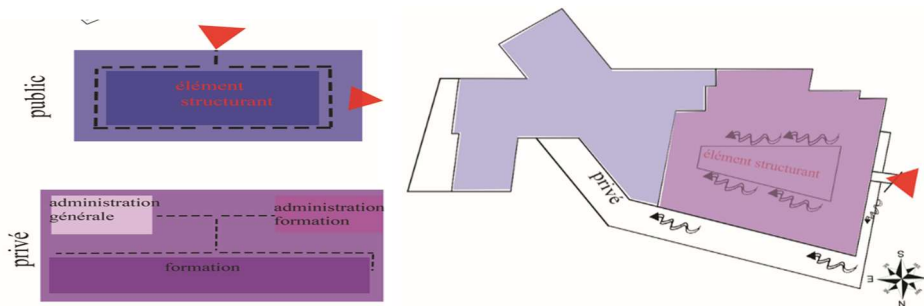


Fig.4.35. Organigramme montrant la circulation entre les entités de 1er étage
Source : auteurs

2e étage : Une entité unique combinant espaces de commerce et de restauration, générant un lieu de vie actif, ouvert sur les vues du site et favorisant la mixité des usages.

Cette composition permet une hiérarchisation claire des espaces, tout en maintenant une cohérence d'ensemble entre le programme et le contexte environnant.

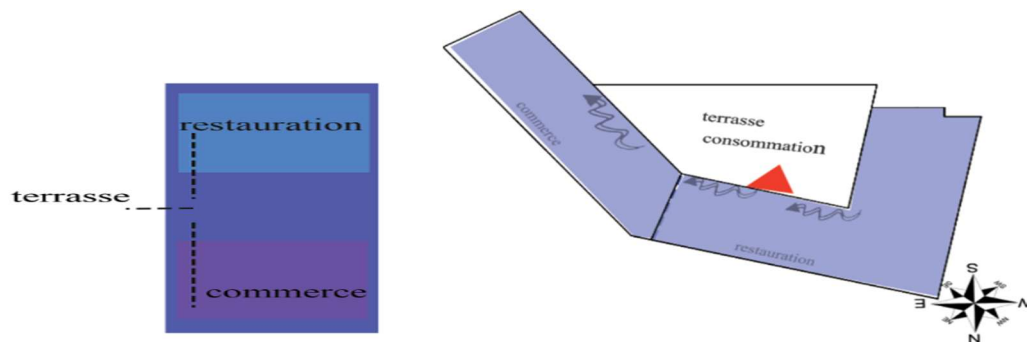


Fig.4.36. Organigramme montrant la circulation entre les entités de 2e étage
Source : auteurs

6.3. Distribution des espaces

Sous -sol

L'espace en sous-sol ouvert au rez-de-chaussée constitue un point de transition entre la ville basse, les parkings urbains et le projet. Pensé comme un lieu traversant et animé, il accueille des expositions et des événements culturels. Sa configuration ouverte favorise les flux piétons et renforce l'ancrage du projet dans son contexte urbain.

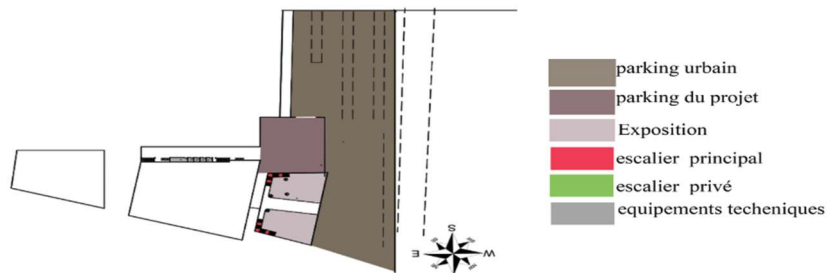


Fig.4.37. Plan Sous-sol
Source : auteures

RDC

le projet s'organise autour de deux blocs principaux articulés par un espace de transition extérieur, qui joue un rôle fondamental dans la hiérarchisation des flux et dans la séparation des fonctions.

1. Bloc principal : **Accueil, commerce et orientation**

Ce premier bloc, orienté vers la ville, se distingue par sa fonction d'accueil du public. Il s'ouvre à travers deux escaliers principaux situés sur la façade principale, marquant une entrée claire depuis le tissu urbain. On y trouve : Deux boutiques situées de part et d'autre de l'entrée, destinées à activer la façade et offrir un premier contact commerçant avec les visiteurs. Un élément central d'accueil regroupant une salle de projection, servant de premier espace d'orientation et d'introduction au projet patrimonial.



Fig.4.38. Plan RDC
Source : auteures

2. Bloc secondaire : **Pôle formation**

Séparé du premier par un vide structurant à la fois cour et espace de respiration ce deuxième volume est destiné à la formation. Il regroupe plusieurs ateliers pédagogiques organisés de manière rationnelle autour d'un élément central générateur de circulation.

1er étage

Depuis le couloir Chassériau, une passerelle urbaine permet d'accéder directement au premier étage du projet. En arrivant par cette entrée située sur la façade orientée vers la ville, on pénètre dans une première entité, pensée comme un pôle vivant de loisirs et de découverte.

Elle s'organise autour d'un espace central dédié à la projection virtuelle, qui agit comme un cœur dynamique. Autour de cet espace s'articulent des ateliers culinaires, des commerces, ainsi que des restaurants ouverts sur une terrasse urbaine. Cette terrasse offre un lieu de consommation et de détente, tout en prolongeant l'activité vers l'extérieur.

En traversant un vide physique qui marque une transition claire, on accède à la seconde entité du niveau. Celle-ci est entièrement consacrée à la formation. Elle comprend plusieurs ateliers pédagogiques, une bibliothèque et les espaces administratifs nécessaires au bon fonctionnement du projet, à la fois pour l'ensemble du complexe et pour la partie éducative

Deuxième étage

Il se développe en un seul volume continu, structuré selon l'axe visuel reliant la place des Martyrs au projet. Il se compose de deux entités principales : une zone de restauration avec une vaste terrasse dédiée à la détente et à la consommation, et une zone commerciale orientée vers la mer. Ces terrasses offrent des vues dégagées et participent pleinement à l'ouverture du projet sur le paysage maritime.



Fig.4.39. Plan 1er étage
Source : auteurs

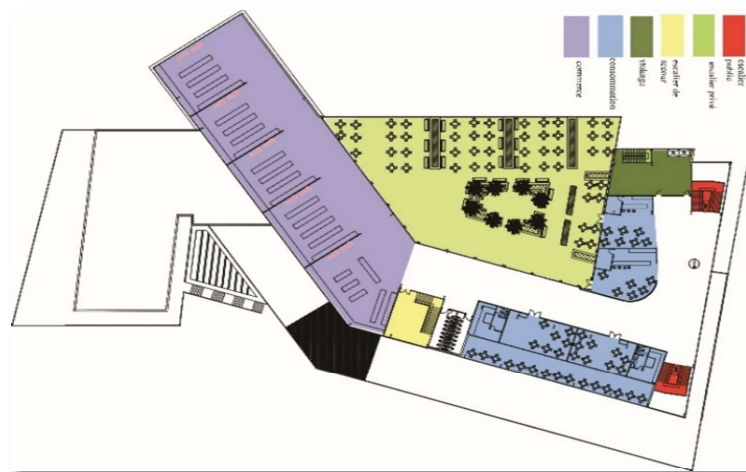


Fig.4.40. Plan 2° étage
Source : auteurs

Articulation verticale

Le projet repose sur un système d'escaliers et ascenseurs, chacun associé à une entité fonctionnelle spécifique. Cette organisation permet une distribution claire et autonome des différents pôles du programme. L'ensemble est structuré autour de baies verticales traversantes, assurant une fluidité des circulations ainsi qu'une certaine transparence dans les déplacements, depuis le sous-sol jusqu'au dernier étage.

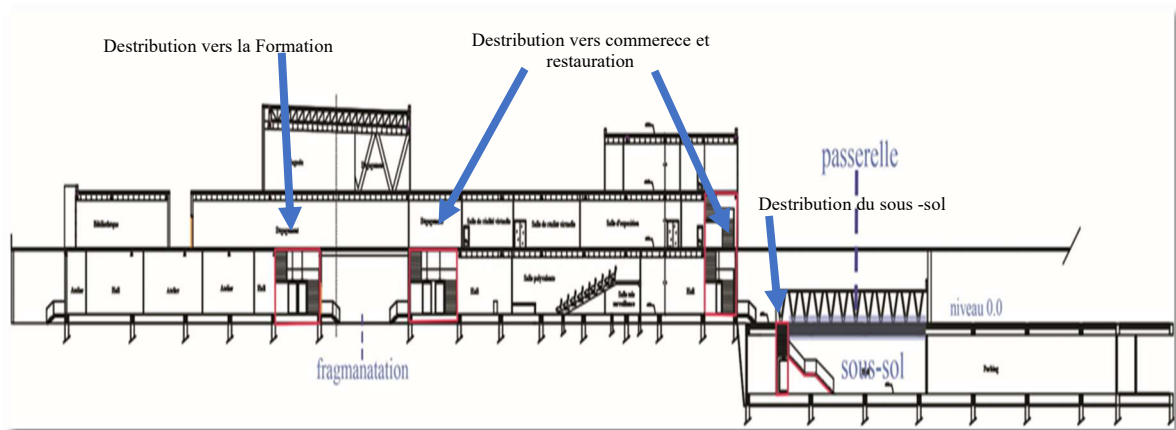


Fig.4.41. Coupe montrant l'articulation vertical étage
Source : auteurs

6.4. Façades et langage architectural de projet

Concept : transition entre passé et futur

La façade principale exprime la transition entre passé et futur. Le rez-de-chaussée, opaque et rigide, traduit la mémoire et la solidité du passé. En contraste, les étages supérieurs, plus légers et ouverts, incarnent le futur. Cette lecture est renforcée par une couverture courbe qui s'élève progressivement, comme un voile qu'on soulève, symbolisant une ouverture vers l'avenir.

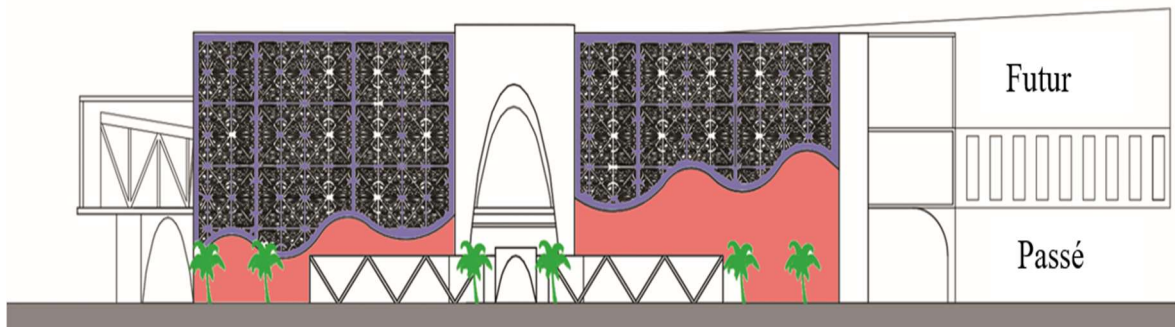


Fig.4.42. Façade principal (Est)
Source : auteurs

Concept :symetrie

La façade orientée vers la ville reprend le principe de symétrie, en référence aux façades haussmanniennes environnantes. Ce choix permet d'intégrer le projet dans le tissu urbain existant, en adoptant un langage architectural familier. Il s'agit d'un geste de respect envers le contexte, qui vise à instaurer une continuité visuelle et une harmonie avec le front bâti existant.

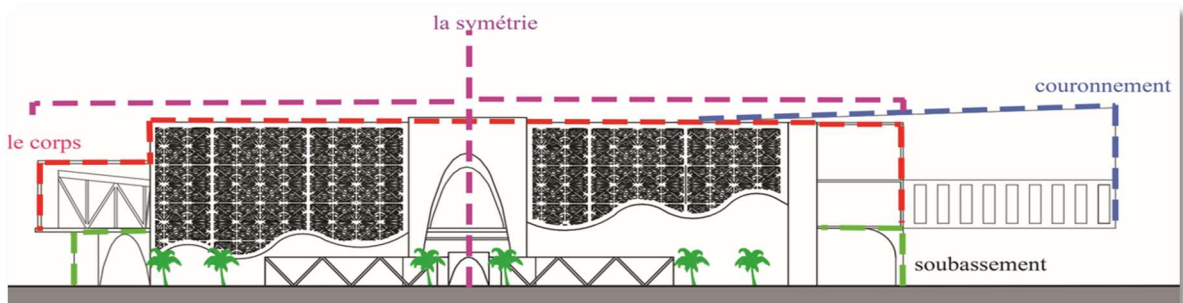


Fig.4.43. Façade principal (Est)
Source : auteurs

Concept :trie partie

Les façades adoptent une composition tripartite, inspirée de l'architecture haussmannienne présente à Alger. Ce choix permet au projet de s'intégrer harmonieusement dans le tissu urbain existant, tout en affirmant une lecture claire et ordonnée du volume. Le socle accueille les fonctions publiques, le corps central les espaces de formation, et le couronnement les lieux de vie ouverts sur la mer.

Concept :Couleur blanche

Le projet adopte le blanc comme couleur dominante, en référence directe à la célèbre expression « **Alger la Blanche** ». Ce choix n'est pas uniquement esthétique : il traduit une volonté d'inscrire le projet dans la continuité de l'identité visuelle de la ville, marquée par ses façades claires, ses reflets lumineux et son rapport au littoral. Le blanc permet aussi de mettre en valeur la lumière naturelle, d'unifier les volumes du projet, et de renforcer la lisibilité architecturale dans un contexte urbain dense et



Fig.4.44. Façade principal (Est)
Source : auteurs



Fig.4.45. Façade orientée vers la mer (Ouest)
Source : auteurs

6.5. Logique et choix constructive

La Halle aux poissons d'Alger se compose de deux blocs distincts. Le bloc A, situé orienté au quartier, a été conservé dans le projet. Il repose sur une structure mixte composée de poteaux en béton armé associés à des



Fig4.46. Structure du bloc A de la Halle aux poissons ; Source. Revue Chantiers Nord-africains, juin 1939

poutres métalliques, permettant une bonne répartition des charges et une relative souplesse pour les réaménagements intérieurs. Ce système porteur, bien que d'origine, a été jugé suffisamment stable pour être renforcé et intégré à la nouvelle configuration architecturale proposée.

En revanche, le bloc B, plus détérioré, a fait l'objet d'une démolition complète. Cette décision résulte de plusieurs constats croisés. D'abord, la structure existante reposait sur un plancher en brique, un système ancien peu adapté aux contraintes parasismiques



Fig4.47. Structure du bloc B de la Halle aux poissons ; Source. Auteurs

actuelles, en particulier dans un contexte comme celui d'Alger, classé en zone sismique VI selon la réglementation en vigueur (RPA 2024). Ensuite, certains éléments porteurs présentaient des signes de vétusté, remettant en question la sécurité et la fiabilité de cette partie du bâtiment sur le long terme. Enfin, cette démolition a permis de libérer du volume pour accueillir une structure neuve, plus performante, capable de supporter une surélévation et d'offrir une plus grande flexibilité d'usage.

La démolition du bloc B s'inscrit donc à la fois dans une logique de sécurité structurelle, de mise aux normes sismiques, mais aussi dans une volonté de transformation architecturale du site, visant à créer un ensemble plus ouvert, fonctionnel et durable.

Le projet intègre ainsi une surélévation en fermes métalliques légères et résistantes, posées sur une trame en poteaux béton. Ce système permet de couvrir de grandes portées sans poteaux intermédiaires, tout en assurant une rigidité suffisante face aux mouvements sismiques. Ces fermes en treillis d'acier sont associées à un plancher collaborant, fixé par connecteurs mécaniques (rivets ou boulons), assurant la bonne transmission des charges horizontales et verticales. Des joints de dilatation sont également prévus aux changements

de direction afin de permettre à chaque partie du bâtiment de se dilater ou de se déformer indépendamment, évitant ainsi les désordres structurels.

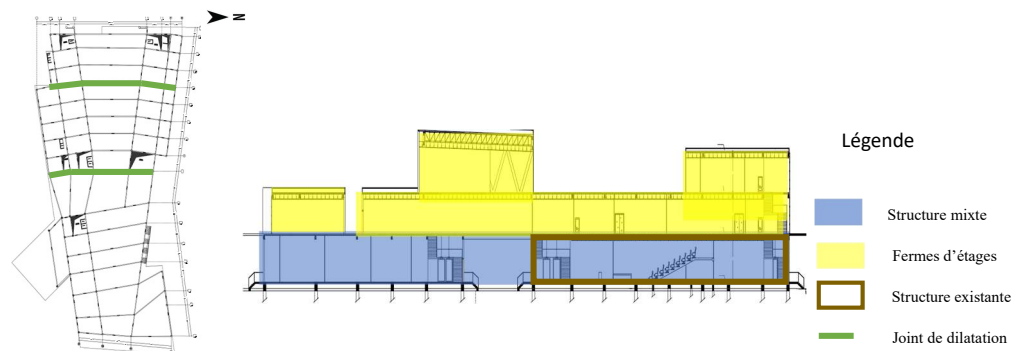
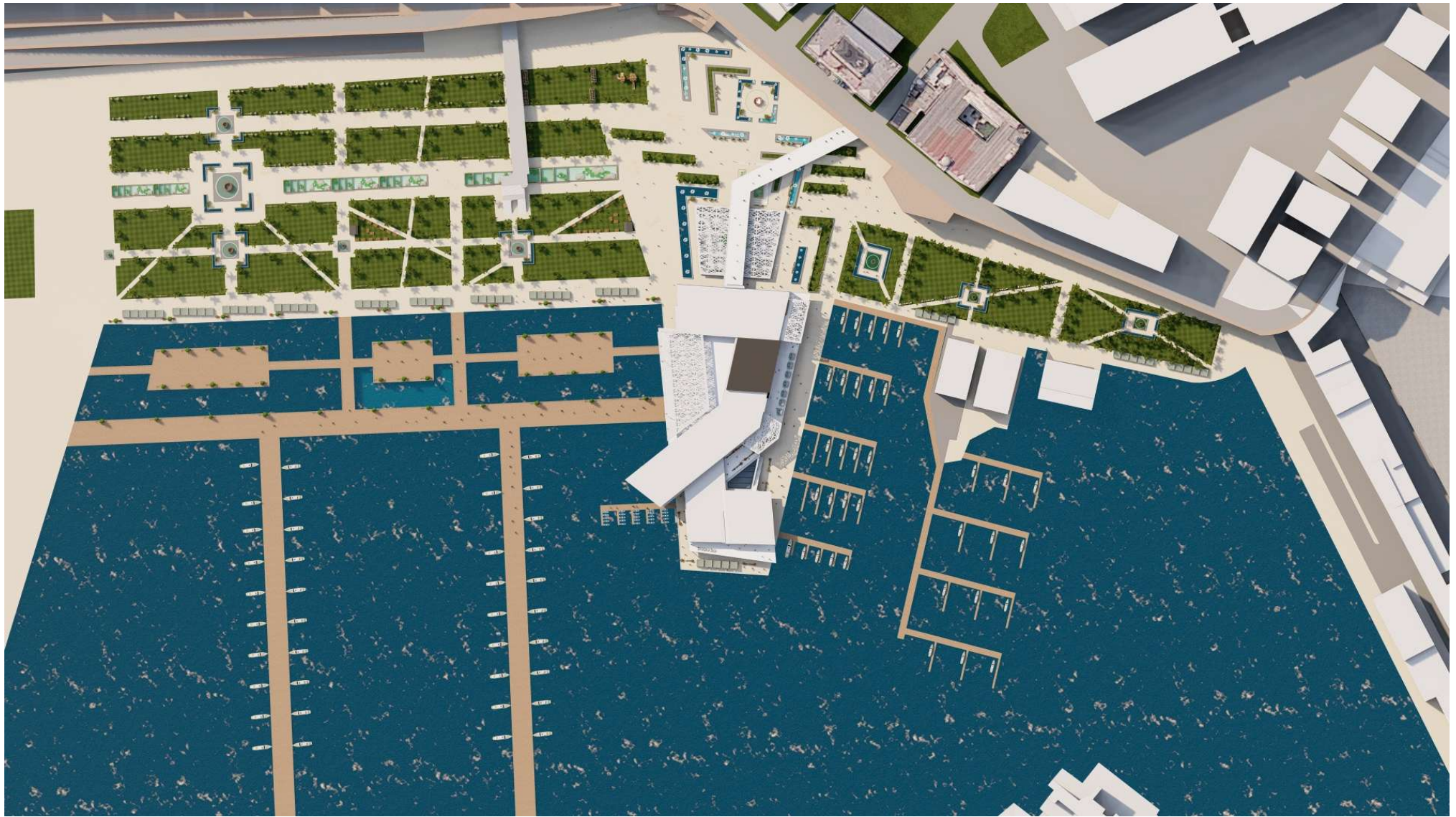


Fig4.48. Structure du projet. Source. Auteurs

Dans ce site marin, les structures métalliques sont exposées à une humidité constante et à une forte salinité. Pour garantir leur durabilité, une galvanisation à chaud conforme à la norme ISO 1461 a été retenue, créant une barrière zinc-acier résistante à la corrosion. Sur les zones les plus sensibles — telles que les assemblages, les soudures ou les parties en contact direct avec les embruns — une peinture de finition époxy ou polyuréthane est également appliquée, renforçant la protection anticorrosion dans la durée.





















Conclusion générale

Ce mémoire représente la concrétisation d'un projet porté par la nécessité de sécuriser, valoriser et réinterpréter le patrimoine urbain et architecturale du quartier de la marine à travers une intervention concrète sur la Halle aux poissons (La Pêcherie).

Notre démarche s'est inscrite dans une logique de réappropriation du lieu, en tenant compte de son ancrage historique, culturel et symbolique. L'objectif n'était pas simplement de restaurer un bâtiment, mais de redonner sens et vie à un fragment de ville, de reconnecter un patrimoine oublié à la dynamique actuelle de la cité. Cela a été fait dans le cadre des hypothèses fixées au départ d'une part, et des objectifs ciblés d'autre part, avec la volonté de proposer une lecture renouvelée du site, respectueuse de son passé tout en étant tournée vers l'avenir. Ce travail s'inscrit ainsi dans une vision active de la préservation du patrimoine, où l'architecture devient un outil de mémoire, de transmission et de renouveau. En redonnant une fonction contemporaine à la Halle tout en respectant son identité, le projet contribue à la revitalisation du quartier de la Marine, et plus largement, à la mise en valeur du patrimoine algérois.

À travers cette intervention, nous avons voulu démontrer que préserver le patrimoine, c'est avant tout lui redonner une place dans le présent, en l'adaptant aux usages actuels sans trahir ce qu'il représente. C'est un acte de mémoire autant qu'un geste d'avenir.

Références bibliographiques

- Aouissi, K. B. (2013). Le clivage ville/port : le cas d'Alger [Mémoire de magistère, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) - Alger].
- Beuret, J.-E., & Cadoret, A. (2017). Négocier l'urbanisation pour un littoral durable : des Parcs Naturels Régionaux facteurs d'intégration ou de fragmentation des enjeux ? *Norois*, 244, 47–62.
- Boquet, Y. (2014). Port et ville, entre complémentarité et concurrence. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://journals.openedition.org/cybergeog/27245>
- Borruy, R. (2021). Les logiques de l'espace portuaire moderne à Marseille (1850-2020)
- Chasseriau, Aude. (2006). Le rôle de l'identité maritime atlantique dans les recompositions urbaines contemporaines : le cas de Nantes. In Saupin, G. (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, Presses Universitaires de Rennes.
- Cauchi-Duval, N. (2014). L'aménagement du littoral, entre attractivité et protection. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*. <https://journals.openedition.org/vertigo/14252>
- Comité National Algérien du Génie Parasismique (CNAGP). (2024). Règles Parasismiques Algériennes – RPA 2024 : Conception et dimensionnement des structures de bâtiment. Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Ville.
- Dezert, B. (1972). L'évolution du port d'Alger : de 1830 à 1930. *Revue de géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 43(2). https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1972_num_43_2_3324
- e-Phaïstos. (2012). *Revue d'histoire des techniques*, Volume 1(1), Juin 2012. [Revue semestrielle].
- Foulquier, É., & Ferrari, A. (2024). *Le bleu du front de mer*. **Projets de paysage**, 30. DOI:10.4000/120t6
- Gaulejac, C. de. (2023). La poétique du port. *Revue Rives Méditerranéennes*, 66. <https://journals.openedition.org/rives/4036>
- Group X. (s.d.). Building Nature – Metaxography in Tokyo. <https://www.groupxaalto.fi/portfolio/building-nature-metaxography-in-tokyo>
- Guennec, N. L. (2017). Le patrimoine portuaire en Méditerranée : entre reconversion et réappropriation. *Les Cahiers de la Méditerranée*, 94. <https://journals.openedition.org/cdlm/5239>
- Guillaud, H. (2018). Patrimoine maritime et mutations contemporaines. *Cahiers d'Anthropologie Sociale*, 118, 87–102. https://shs.cairn.info/article/CAPH_118_0087
- Hadj Sahraoui, Nassim. (2015). *Aménagement du quartier de la Marine. La réhabilitation de la pêcherie d'Alger, une des solutions pour parer au clivage Ville/Port*. Mémoire de Master, Université Ferhat Abbas – Sétif 1, Département d'Architecture.
- Japan International Cooperation Agency (JICA). (2022). *Projet d'Amélioration des Installations du Centre de Qualification et de Formation aux Métiers de la Pêche en République Islamique de Mauritanie – Rapport final*. <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12364915.pdf>
- Lemarchand, C. (2012). Bordj el Fanar, l'ancêtre du port d'Alger.. <https://topographi.blogspot.com/2012/11/bordj-el-fanar-lancetre-du-port-alger.html>
- Lévy, J. (2016). *Paysages portuaires : recompositions territoriales et enjeux contemporains*. Éditions de l'Université de Provence. <https://books.openedition.org/pup/57924>
- Marconnet, D. (2003). Représentations et aménagement des ports de commerce en ville. *Norois*, 188. <https://journals.openedition.org/norois/899>
- Marconnet, D. (2006). Les ports dans les villes : fonctions, représentations et projets. *Norois*, 201. <https://journals.openedition.org/norois/2001?lang=en>
- Monnet, J. (2021). *Les paysages portuaires en mutation*. OpenEdition Books, Presses Universitaires de Rennes. <https://books.openedition.org/pum/10591>
- Niedergang, A. (2019). Les paysages du littoral et leurs représentations. *Carnets de paysage*, 17. <https://journals.openedition.org/paysage/28764>
- Noblet, J. (2022). Note de projet archéologique. ADLFI – Archéologie de la France – Informations.

- Office de Tourisme de Marseille. (s.d.). Les grands changements urbains marseillais. <https://tarpin-bien.com/les-grands-changements-urbains-marseillais>
- Renucci, R. (2020). Marseille et ses interfaces portuaires. *Éphaïstos*, 39. <https://journals.openedition.org/ephaistos/263>
- Richard, Y. (2022). Plan du vieux port de Marseille. Gifex. https://gifex.com/fr/fichier/plan-du-vieux-port-de-marseille/?utm_source=chatgpt.com
- Taussat, A.-E. (2016). Les formes urbaines portuaires méditerranéennes : diagnostic et prospective [Projet de fin d'études, Université de Tours]. https://www.applis.univ-tours.fr/scd/EPU_DA/2016PFE_Taussat_Anne-Elisabeth.pdf
- Taillefer, François. (1972). Le premier colloque interdisciplinaire sur la « science du paysage » et ses applications. Rapport de synthèse. In : *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1972_num_43_2_3324
- Terrien, J.-Y. (2020). Patrimoines portuaires et dynamiques urbaines. *Artefact*, 15. <https://journals.openedition.org/artefact/10228>
- Veschambre, V. (2021). Paysage et mémoire portuaire : enjeux patrimoniaux. *Carnets de paysage*, 20. <https://journals.openedition.org/paysage/33453#tocto1n1>
- Vidal-Naquet, P. (2021). Le port comme frontière : formes urbaines, politiques et symboliques. *Vertigo*, Hors-série 33. <https://journals.openedition.org/vertigo/27415?lang=>

ANNEXE

Guide d'entretien pour l'évaluation du patrimoine et du développement urbain du quartier de la Marine à Alger

Objectif du Guide d'Entretien :

Ce guide a pour objectif de recueillir des informations et des perceptions des habitants, visiteurs et travailleurs du quartier de la Marine à Alger concernant les aspects patrimoniaux du quartier, notamment les sites historiques, les monuments et les infrastructures, ainsi que les projets de préservation ou de réaménagement. Les réponses recueillies permettront de mieux comprendre les enjeux du patrimoine et de son développement dans ce secteur clé de la ville.

Introduction à l'entretien :

- **Contexte :** Ce guide est conçu pour enquêter sur la perception et la valorisation du patrimoine dans le quartier de la Marine, notamment des sites tels que la Casbah, l'Amirauté, le musée maritime, et la pêche. Les questions portent sur la place du patrimoine dans l'espace urbain, les défis de la préservation, ainsi que l'impact potentiel de nouveaux projets (comme la création d'une marina).
- **Public cible :** Ce guide est destiné aux habitants du quartier, aux travailleurs et aux visiteurs réguliers. Chaque réponse contribuera à mieux comprendre comment le patrimoine est perçu et valorisé, ainsi qu'à évaluer les impacts des projets d'aménagement urbain.
- **Durée estimée de l'entretien :** L'entretien prendra environ 15 à 20 minutes, selon les réponses.

Instructions pour l'enquêteur :

- **Contexte des questions :** Les questions doivent être posées de manière ouverte et respectueuse. L'objectif est d'obtenir des réponses complètes et réfléchies sur la manière dont les résidents perçoivent et valorisent les sites patrimoniaux du quartier.
- **Neutralité :** L'enquêteur doit rester neutre et ne pas influencer les réponses.
- **Confidentialité :** Les informations recueillies seront traitées de manière confidentielle et utilisées uniquement pour l'étude.

Informations supplémentaires pour le guide :

1. **Identification de l'interlocuteur :**
 - Cette section permet de comprendre si la personne interrogée est un habitant, un travailleur ou un visiteur, et de mieux contextualiser ses réponses.

2. Perception du patrimoine :

- Les questions sur des sites comme la pêche, l'Amirauté, et le musée maritime visent à recueillir des avis sur la valeur historique et culturelle de ces lieux et leur impact sur le quartier.

3. Défis de la préservation et projets d'aménagement :

- Les questions concernant les projets comme la marina ou la délocalisation de certains sites visent à explorer les attentes et préoccupations concernant le futur du patrimoine, ainsi que son intégration dans un développement urbain harmonieux.

4. Impact du patrimoine sur la vie quotidienne :

- Les questions abordent l'impact du patrimoine sur les aspects économiques, sociaux et environnementaux du quartier, afin de mieux comprendre la relation entre préservation et développement urbain.

Thème	Objectif	Questions Principales	Sous-Questions Points complémentaire	Remarque
L'identité de L'interlocuteur	Identifier le statut de l'interlocuteur (habitants, visiteurs, travailleurs)	- Êtes-vous habitant de la ville d'Alger, visiteur, ou travaillez-vous ici ?	Depuis combien de temps êtes-vous ici ?	Vérifier la diversité des profils des répondants.
Perception du paysage	Comprendre la vision de l'interlocuteur sur le paysage d'Alger	- Qu'est-ce que le paysage représente pour vous ? Que pensez-vous de ce paysage ?	Quels éléments du paysage vous marquent le plus ?	Observer si les réponses sont liées à la nature, à l'urbanisme, l'architecture ou aux trois
Connaissance et perception du quartier de la Marine	Évaluer la connaissance et la perception historique du quartier	- Connaissez-vous le quartier de la Marine ? Si oui, quelle est votre perception de ce quartier et quelle est sa valeur historique selon vous ?	Quelles caractéristiques historiques ou culturelles vous viennent à l'esprit quand vous pensez à ce quartier ?	Observer les perceptions individuelles sur l'histoire du quartier.

Connaissance et perception de la pêche	Évaluer la perception de l'évolution de la pêche avant et après l'indépendance, et son impact actuel	Connaissez-vous la pêche ? Si oui, quelle était sa place avant et jusqu'à la première année de l'indépendance ? Quelle est sa place actuelle selon vous ?	Est-elle dynamique (pêche organisée, source de revenus, rayonnante) ou représente-t-elle une gêne (visuelle, sonore, accès difficile, odeurs de poissons, désordre urbain, bateaux non entretenus) ?	Évaluer les perceptions sur son patrimoine et son évolution au fil du temps.
Perception de la pêche et de son accessibilité	Évaluer la perception économique, l'accessibilité et la connectivité de la pêche	- Comment percevez-vous la pêche ? Constitue-t-elle une valeur économique pour vous ?	- Quels sont les points d'accès à la pêche ? Est-elle bien connectée ou déconnectée des infrastructures ?	Identifier les perceptions liées à l'économie locale et à l'accessibilité du site.
Avenir et patrimoine de la pêche	Explorer les perspectives d'avenir et la perception de la pêche en tant que patrimoine	- Comment imaginez-vous l'avenir de la pêche ?	- Seriez-vous favorable à sa délocalisation ou préférez-vous qu'elle soit maintenue à son emplacement actuel ? Si elle est délocalisée, que voyez-vous à sa place ?	Considérez-vous la pêche comme un patrimoine ? Pourquoi ou pourquoi pas ?
Intégration du conservatoire de musique	Explorer l'intégration du conservatoire de musique dans son environnement.	Pensez-vous que le conservatoire de musique est bien intégré dans son site, ou est-il en contraste avec son environnement ?	- Seriez-vous favorable à sa démolition et à la proposition d'un autre projet à la place ? - Ou préférez-vous retravailler son aménagement pour mieux l'intégrer ?	Analyse de l'impact de l'architecture et du projet sur l'espace urbain.
Aménagement de l'esplanade face à la mer (Bab El-Oued, Bastion 23)	Explorer les souhaits et attentes pour l'aménagement de l'esplanade face à la mer.	Souhaitez-vous accéder à cette esplanade et y passer du temps ?	- Souhaitez-vous qu'il y ait plus d'accès directs et visibles à l'esplanade ? - Si oui, souhaitez-vous	- Souhaitez-vous qu'il y ait des activités comme des terrasses aménagées, des cafés ? - Comment

			que le parking par lequel on y passe soit déplacé ou mis en sous-sol ?	imaginez-vous l'avenir de cet espace ?
Connaissance de l'Amirauté	Évaluer la connaissance et le rôle de l'Amirauté	Connaissez-vous l'Amirauté ? Que savez-vous à son sujet ?	- Quel rôle joue-t-elle dans la ville ? Quelles caractéristiques vous marquent ?	Identifier les perceptions sur l'Amirauté.
Accessibilité, fermeture et avenir de l'Amirauté	Explorer l'accessibilité, la fermeture et les perspectives d'ouverture	- Pensez-vous que l'Amirauté est accessible ou enclavée ? Est-ce que cela vous dérange qu'elle soit fermée et inaccessible ?	- Seriez-vous favorable à son ouverture ? Pourquoi ?	- Seriez-vous pour la délocalisation de l'armée pour récupérer cet espace ? Que verriez-vous à la place de l'Amirauté si elle était ouverte ?
Musée Maritime	Évaluer l'impact du musée, son accessibilité et son intérêt	- Pensez-vous que l'installation du musée maritime met en valeur le site ? Une seule journée de réception est-elle suffisante ? Est-il facilement accessible ? Seriez-vous intéressé à y accéder ?	- Quelles améliorations ou activités souhaiteriez-vous pour rendre le musée plus attractif ?	Identifier les perceptions sur la valeur du musée, son accessibilité et l'intérêt des visiteurs.
Routes, stationnement et circulation	Évaluer la traversée des voies principales, le stationnement et la circulation dans le quartier	- Pensez-vous que les voies principales comme la RN 11 sont faciles à traverser ? Que pensez-vous du stationnement dans le quartier ? Y a-t-il suffisamment d'aires de stationnement ? Comment évaluez-vous la circulation : est-elle fluide, encombrée, ou dangereuse ?	- Y a-t-il des problèmes de traversée (dangers, obstacles) ? Le stationnement est-il bien organisé ou y a-t-il des problèmes de manque d'espace ?	Identifier les perceptions sur la traversée, le stationnement et la circulation, et évaluer les problèmes éventuels.
		- Savez-vous ce qu'est une marina ? Accepteriez-vous une marina		

<p>Intégration d'une marina ou d'autres équipements</p>	<p>Explorer la perception de l'intégration d'une marina ou d'autres équipements dans le quartier.</p>	<p>dans le quartier de la Marine ? Pensez-vous qu'une marina pourrait être une solution pour réduire la densité et améliorer la circulation dans le quartier, ainsi que pour préserver la vieille médina ? Selon vous, une marina ou un autre type d'équipement serait-il plus adapté pour le quartier ?</p>	<p>- Quels types d'équipements pourraient dynamiser le quartier ? - Où imaginez-vous leur emplacement idéal ? - Quelles activités pourraient y être incluses ?</p>	<p>Suggestions liées aux besoins locaux et aux contraintes urbaines et environnementales.</p>
--	---	--	--	---

Entretien avec MR ATEK Samir

Profil : architecte de formation et enseignant au département d'architecture

Les réponses :

De façon émotionnelle, un paysage devrait toujours être naturel. Lorsqu'une personne ferme les yeux, elle devrait pouvoir être avec elle-même. Cependant, le paysage du quartier de la Marine est chaotique. Quand je m'y rends, j'ai peur. Ce qui marque dans ce quartier, c'est le paysage de la mer, mais il existe un problème lié au comportement des habitants face à cet atout naturel.

Ce quartier représente la première installation coloniale, car la Marine a subi une agression et servait de basse Casbah. Lorsque je suis à la Marine et que je regarde vers la Casbah, je ressens une histoire. En descendant vers la Marine, une autre histoire émerge. Ces contrastes éveillent en moi des questionnements sur deux situations totalement différentes : en regardant en haut, je me sens appartenir à un monde millénaire, tandis qu'en regardant en bas, je perçois un monde moderne. Ce conflit m'aide à me situer et à comprendre que je suis un homme du monde.

La Pêcherie, autrefois un lieu de rencontre avec la mer à travers la consommation de poisson, a perdu une partie de son attractivité. Les plans, tels que celui de Chérif Rahmani et le PDAU de 2015, ainsi que le POS de la Marine, cherchent à redonner à ce quartier sa place dans l'histoire. Pourtant, cette zone manque de vie et d'attractivité, notamment le soir. Les habitants se dirigent davantage vers la Casbah, tandis que peu descendent vers la Pêcherie, faute d'outils réels de convivialité.

Ce quartier reste néanmoins un patrimoine précieux. Tout ce qui a précédé notre époque constitue un patrimoine, même si chacun est libre de s'y identifier ou non. L'Algérie se distingue par sa diversité, et c'est cette richesse qui fait sa force.

La question de la délocalisation de la Pêcherie est complexe. Je suis favorable à cette idée si elle permet d'améliorer Alger. Cela pourrait perturber certains souvenirs, mais si cela s'inscrit dans l'évolution de la ville, ce changement ne me fait pas peur. La Pêcherie demeure un patrimoine en tant que site : son emplacement et son paysage ne changeraient pas, mais sa fonction pourrait évoluer pour répondre aux besoins actuels.

Il est crucial que la mer participe davantage au développement économique de la ville. Pour l'instant, elle ne joue pas ce rôle, même au niveau des transports. Si Alger disposait d'un système de transport maritime, cela désengorgerait la ville et renforcerait son lien avec la mer. Aujourd'hui, Alger tourne le dos à cet atout majeur, et il est essentiel de réapprendre à intégrer la Marine dans le développement économique de la capitale.

La question de la délocalisation de l'Amirauté se pose également. Je suis favorable à cette démarche, car les citoyens doivent pouvoir vivre pleinement leur capitale. Pour des raisons de sécurité, l'installation de l'armée pourrait être repensée ailleurs. Il ne s'agirait pas de démilitariser complètement, mais uniquement de délocaliser les fonctions militaires présentes dans ce quartier.

La circulation dans cette zone est mal réfléchi. Un des premiers points à revoir serait le retrait du bâtiment de parking, qui obstrue la vue sur Alger lorsque l'on arrive par bateau. Alger est l'une des rares capitales maritimes au monde, et il est impératif de repenser son urbanisme en fonction de la mer.

Concernant le Conservatoire de musique, je suis contre sa démolition. Cela irait à l'encontre des principes de durabilité. Il est possible d'intervenir sur ce bâtiment pour le réinscrire dans son contexte, par exemple en rénovant sa façade ou en ajoutant des éléments architecturaux adaptés, sans pour autant le détruire. Les équipements culturels sont déjà insuffisants à Alger, et il serait regrettable d'en perdre un autre.

Enfin, l'idée de revaloriser les espaces historiques et patrimoniaux, comme la Marine, est primordiale. Même si un site est classé, cela ne signifie pas qu'on ne peut pas intervenir. Toute intervention doit chercher à valoriser, et non à détruire. Le patrimoine n'est pas fait pour rester figé dans le passé, mais pour être utilisé et adapté aux besoins contemporains.

Entretien avec M. CHABI Mohamed

Profil : Architecte et enseignant au département d'architecture

Réponses :

Le paysage, c'est ce qu'on voit. On parle d'un paysage urbain et naturel. Le paysage urbain, c'est un paysage qui combine le bâti et le non bâti.

Pour avoir une meilleure image de la ville, il faut qu'il y ait un équilibre entre le bâti et le non bâti. Qu'est-ce qu'on veut dire par une meilleure image ? C'est lorsque l'être humain se sent à l'aise en voyant une image quelconque.

Il faut prendre en compte les tendances actuelles en matière d'image de la ville : la végétation et la végétalisation sont mises en avant, notamment en lien avec l'écologie urbaine. Au niveau de ce quartier, comme on a la chance de voir la mer, elle doit faire partie du paysage urbain. Il faut qu'elle soit omniprésente dans ce paysage, d'où l'intérêt de sauvegarder les vues vers la mer.

Les tracés des églises anciennes et des villes anciennes situées en face de la mer montrent que les rues sont perpendiculaires à cette dernière pour deux raisons. La première est de préserver les vues vers la mer. La deuxième, c'est pour des raisons climatiques : cela permet le rafraîchissement de la ville, car la brise marine ne rencontre pas d'obstacle.

Tout le quartier de la Marine me marque. Quand on arrive par bateau, c'est l'un des meilleurs paysages au monde que j'ai vus, notamment le boulevard de l'Impératrice.

Ensuite, il y a les arcs et les arcades qui sont typiques. La mer est magnifique grâce à la géographie et à l'emplacement exceptionnel de la ville dans la mer. Les bâtiments à l'intérieur sont extraordinaires : ils ont une petite échelle, une structure harmonieuse, et s'intègrent bien dans le paysage maritime. Les équipements reflètent une mémoire collective pour Alger.

Ajoutons à cela les espaces non bâtis, comme le square et la place des Martyrs. Tout ce qui se trouve à ce niveau est intéressant à voir, peut-être à l'exception des môles, qui ne reflètent plus la situation actuelle de cette partie d'Alger.

Les caractéristiques du quartier comprennent une stratification des villes : c'est la continuité de la Casbah. Ensuite, sur le plan urbanistique, on observe toute la partie coloniale avec une architecture marquée par un chevauchement des styles, comme le style néoclassique, néo-mauresque, baroque et moderne. Il y a une coexistence de plusieurs styles architecturaux.

La Pêcherie est une partie d'Alger qui reflète un aspect commercial et un lien fort avec la mer, comme son nom l'indique. Cet espace doit être sauvegardé et conserver sa fonction, car c'est l'âme de cette partie de la ville. Les Algérois s'identifient à cet espace. Cependant, les accès ne sont pas indiqués : il faut être accompagné de quelqu'un qui connaît Alger pour s'y rendre. Les accès devraient être mis en valeur, notamment par des indications spatiales claires.

Il est nécessaire de maintenir la Pêcherie, car elle fait partie du génie du lieu. Une modernisation pourrait être envisagée, par exemple en valorisant les accès et les vues. Ces

dernières années, elle ne joue plus le rôle qu'elle avait dans les années 70, 80 et 90, pour diverses raisons. Si elle était mise en valeur, elle pourrait devenir un lieu attractif sur le plan économique et symbolique. Pour un étranger visitant Alger, la Pêcherie reste un espace fondamental, grâce à son patrimoine bâti et immatériel.

Le conservatoire de musique, quant à lui, n'est pas du tout intégré. Il faudrait retravailler son intégration, peut-être en améliorant sa façade. Aujourd'hui, il existe des techniques, comme les doubles façades ou les façades à double peau, qui pourraient être utilisées pour imaginer une requalification de cet ensemble.

Enfin, l'Amirauté est magnifique dans le paysage. Sa composition entre terre et mer est saisissante. À cet endroit, c'est comme un bout de terre qui s'avance dans la mer, avec une largeur très faible, ce qui lui donne un aspect très organique et naturel. Cela offre une vue plongeante exceptionnelle depuis Alger.

Ça serait intéressant d'ouvrir cette partie, et pour la Pêcherie, je suis favorable à sa réouverture, car elle constitue une continuité spatiale. À ce niveau, une articulation visuelle suffirait amplement.

Pour le stationnement, c'est problématique : il y a peu de parkings et d'aires de stationnement. En ce qui concerne la circulation, il y a peut-être des heures où elle est agréable.

Pour les équipements, j'imagine plusieurs types :

1. Un équipement à l'échelle de la ville d'Alger.
2. Un équipement à l'échelle internationale, étant donné qu'Alger est la capitale.

J'aurais choisi un équipement à l'échelle de la ville. En effet, le rapport entre la ville d'Alger et la mer est un rapport qui n'a jamais vraiment existé, et il faut le recréer à travers un équipement lié à un usage quotidien.

Projeter un équipement qui n'est pas destiné à un usage quotidien risque d'accentuer encore davantage la limite entre la ville et la mer. Cela le rendrait accessible uniquement à une catégorie de personnes, et cela pourrait même empêcher la vue vers la mer. En revanche, des équipements à l'échelle de la ville permettraient une meilleure pénétration vers cet espace

Entretien avec M. AKIL Farid

Profil : Médecin à Draa El-Mizan, habité Alger pendant plus de 23 ans

Les réponses :

Le quartier de la Marine d'Alger offre un paysage unique où se mêlent les routes, les bâtiments haussmanniens et la nature. La Casbah, qui se dresse fièrement derrière la baie d'Alger, ainsi que les édifices haussmanniens, marquent fortement l'identité visuelle de ce lieu. La vue sur la mer depuis ce quartier constitue un attrait particulier, renforçant son caractère patrimonial. La Marine abrite des éléments emblématiques tels que la Casbah, la baie d'Alger, la Pêcherie, l'Amirauté et les colonnades de Chassériau, offrant une image extraordinaire de la ville.

Autrefois, cet endroit était animé par des restaurants et des tentes où l'on pouvait acheter du poisson frais, bien que peu fréquenté par le public. Aujourd'hui, sa fonction semble moins définie, mais il est souhaité qu'il soit réaménagé pour attirer davantage de visiteurs dans la partie basse du quartier. La Pêcherie est considérée comme un patrimoine précieux qui mérite d'être conservé, car préserver l'histoire du lieu est primordial.

L'Amirauté, autre site important, possède une architecture intéressante et des infrastructures solides, bien que son accès ait toujours été restreint. Un déplacement de la marine est envisagé pour rendre cet espace plus accessible. Cependant, la circulation dans le quartier reste un problème majeur, souvent encombrée et dangereuse, avec un stationnement catastrophique. La création de parkings souterrains pourrait être une solution efficace pour alléger la circulation.

Concernant l'idée d'une marina, elle semble inadaptée à cet emplacement en raison de l'enclavement et de l'encombrement du site. Une telle infrastructure serait mieux placée ailleurs dans Alger. Pour la Pêcherie, des équipements en lien avec la mer seraient plus appropriés, comme des commerces spécialisés dans le poisson frais, des restaurants gastronomiques, et pourquoi pas un aquarium pour enrichir l'offre culturelle et touristique du quartier.

Entretien avec Mme Idir

Profil : Architecte de formation, habite à Alger depuis plus de 11 ans

Les réponses :

Le paysage du quartier de la Marine d'Alger se distingue par son hétérogénéité et sa diversité, reflétant les différentes époques de l'histoire de l'Algérie. Il s'agit d'un mariage subtil entre les styles colonial, moderne et mauresque, qui témoigne des multiples strates historiques et architecturales de la ville, où tradition et modernité coexistent harmonieusement. Le front de mer, en particulier, offre un spectacle remarquable grâce à ses bâtiments mêlant architecture haussmannienne et néo-mauresque.

Le quartier de la Marine, partie intégrante du paysage d'Alger, impressionne par sa vue sur la mer d'un côté et son riche passé historique de l'autre. Cependant, en raison de la difficulté de stationner et de la densité du trafic, il est souvent difficile de pleinement profiter de ce lieu à pied. La Pêcherie, bien que très fréquentée par les visiteurs durant la journée et le soir, manque d'un aménagement adéquat pour permettre aux gens de s'y attarder. Son potentiel reste sous-exploité faute de lieux de halte, de repos, et d'une meilleure connexion aux infrastructures piétonnes et maritimes. Avec un aménagement de qualité, cet espace pourrait devenir un lieu emblématique qui réconcilierait la Pêcherie avec la mer grâce à des esplanades, des infrastructures adaptées, et des promenades attrayantes.

L'Amirauté, lieu chargé d'histoire mais fermé au public, pourrait également être un atout majeur pour le quartier s'il était ouvert aux visiteurs. Cela contribuerait non seulement à la diffusion de l'histoire de l'Algérie, mais aussi à l'économie touristique du pays. Le quartier, cependant, souffre d'un trafic intense et d'un manque d'aménagement pour les piétons, obligeant les visiteurs à se garer loin des lieux qu'ils souhaitent découvrir. Une solution pourrait résider dans le développement de parkings adaptés et l'amélioration des infrastructures piétonnes.

La transformation de ce quartier pourrait aussi inclure un projet de marina, qui offrirait des activités telles que des croisières, la navigation de plaisance, des plages et des installations hôtelières de grande envergure. Par ailleurs, des projets comme des hôtels, des restaurants, des parcours de promenade et des espaces dédiés au tourisme nautique pourraient enrichir l'offre du quartier tout en revalorisant son patrimoine. Une reconversion de la Pêcherie et un aménagement réfléchi des espaces extérieurs, notamment à proximité de Bastion 23, Bab El Oued et la mer, contribueraient à créer une promenade attrayante, séduisant ainsi les visiteurs et renforçant l'identité du quartier.

Entretien avec M. Aiche

Profil : Architecte de formation et enseignant au département d'architecture

Les réponses :

La question du paysage est très vaste. Il faut d'abord définir ce que c'est qu'un paysage : est-ce un paysage naturel, un paysage urbain ? Mais le paysage est associé avec l'image de l'espace qu'il renvoie. Comme dans le cas de la Casbah d'Alger, il est extraordinaire. Le paysage urbain offert par la baie d'Alger, particulièrement la Casbah, est en relation directe avec le site. Comme l'architecte célèbre André Ravireau qui a écrit un livre sur la Casbah et le site a dit : « le site créa la ville ». Ça veut tout dire : ça veut dire que le site est à l'origine de la création de l'image de la ville et donc de son paysage. Évidemment, une ville plate ne donne pas la même image qu'une ville qui est sur un terrain accidenté. Les villes qui sont implantées sur un terrain accidenté ont toutes un charme très particulier. Prenez l'exemple d'Alger, San Francisco, Lisbonne, Porto : elles ont une particularité parce qu'elles sont liées à la topographie du site.

Le quartier de la Marine, tel que l'on connaît aujourd'hui, ce triangle qui a une pointe vers la mer, c'est surtout son arrière-plan, son arrière-plan qui est la Casbah, qui dégringole, et le quartier de la Marine, qui est relativement plat ou sur une pente très douce. Et aussi ses limites. Parce que, quand on voit le quartier de la Marine, il y a ce front de mer qui est monumental, extraordinaire, qui le délimite aussi, qui donne une espèce de piédestal pour le quartier de la Marine. C'est-à-dire que, quand vous voyez le paysage avec un peu de recul, vous voyez le quartier de la Marine, délimité et supporté par son front de mer, qui est avec ces arcades, ces rampes, Chassériau, etc. Et, en arrière-plan, on voit cette Casbah qui dégringole. Le contraste entre les deux, c'est ce qui fait sa richesse. Et ces choses particulières qu'on voit de loin : on a Djamaa El Kebir, Djamaa El Djdid. Ce sont des éléments qui sont des repères.

La valeur historique est évidente. C'est un site plus que millénaire. On a retrouvé des témoignages vénitiens, romains, berbères, ottomans. Avec les travaux du métro, on a fait des excavations avec des fouilles archéologiques sur le site. Cela renvoie aux traces de la Casbah qui ont été démolies avec la colonisation, et sur laquelle on a construit la ville coloniale. Ce qui est intéressant, c'est que lorsqu'on a construit la ville coloniale sur la Casbah démolie, cela ne s'est pas fait en une seule fois. Le génie militaire a commencé par la place des Martyrs, puis, petit à petit, a grignoté des espaces et démoli pour permettre à la ville de se reconstruire avec un modèle français, en important des îlots délimités par des rues.

Il y a eu, il y a quelques temps (juste avant la COVID), la réhabilitation des façades autour de la place des Martyrs. On a enlevé tous les mortiers, tous les revêtements, pour mettre de nouveau revêtement. Et quand on a enlevé tous les revêtements des immeubles coloniaux, qu'est-ce qu'on a trouvé ? On a trouvé que les murs étaient construits avec des briques plates cuites qui, en fait, étaient des briques récupérées des maisons démolies de la Casbah. On a reconstruit avec les ruines, en fait, de la Casbah : on a récupéré les matériaux de construction, qui ont eu un nouvel usage. Donc, vous voyez que dans la construction d'une ville, elle se

construit typologiquement de façon différente, mais il y a toujours un lien avec son histoire. La ville est, quelque part, un peu reconstruite sur elle-même, pas seulement du point de vue du tracé, mais aussi du point de vue des matériaux.

Le port est un endroit extraordinaire, qui mérite d'être redonné à la population parce que c'est un espace historique. Certains ont émis l'hypothèse que la ville d'Alger tire son nom d'El Jazaïr, parce qu'il y avait des îlots qui ont été reliés au début de l'époque ottomane, avec la création de la jetée pour former le port. Maintenant, le port ottoman, même avant, était un espace important au niveau commercial ou sur plusieurs points de vue. Il y a aussi des vestiges et des éléments architecturaux qui remontent à plusieurs siècles en arrière. Donc, c'est vraiment un lieu pour tout le monde, historique. Je ne vais pas m'avancer sur le fait qu'il soit ordonné ou pas, parce qu'actuellement, c'est un espace militaire. Ce qui est sûr, c'est que l'ordre est la première vertu de la gestion militaire. Moi, je pense que c'est un espace relativement bien ordonné, et j'espère, et je pense, bien entretenu. Parce que l'un des aspects positifs des équipements militaires, c'est leur entretien, qui est en général toujours bien tenu. Donc, de ce point de vue-là, j'espère que l'espace est probablement mieux conservé que s'il était civil. Mais, idéalement, cet espace devrait être redonné à la population.

Ce bâtiment n'a rien à voir avec ce site, c'est évident que c'est une erreur. Même beaucoup de personnes l'admettent aujourd'hui : c'est une erreur d'avoir construit cela. Pas l'activité, l'activité oui, mais pas avec cette forme. Il faut savoir que quand ce bâtiment a été construit, la Casbah était déjà un secteur protégé. Je ne sais pas s'il y avait déjà l'appellation de secteur sauvegardé ou pas, mais c'était déjà un centre historique protégé. Et qui dit centre historique protégé dit que toute construction doit avoir l'aval des instances concernées par la gestion du patrimoine. Et ça, je doute fort que ça ait été le cas, ni du point de vue du cadre légal, ni du point de vue typologique, morphologique, etc. Non, c'est une très grosse erreur. Mais après, ce bâtiment est là, on fait avec. Il faut essayer peut-être de trouver des solutions pour qu'il soit un peu moins agressif par rapport au site. Mais ce qu'il faut savoir, c'est qu'il y a déjà eu des travaux où on a démolit certaines parties, je pense que c'était dans les années 2000. Oui, parce qu'il était encore plus important que cela. Je crois qu'il y a certains éléments, il me semble, qui ont été démolis pour limiter les dégâts.

La plage aurait été aménagée en conséquence. Oui, je me baladerais avec grand plaisir, mais ce n'est pas le cas. Il y a des escaliers qui descendent. Après, évidemment, par curiosité, je l'ai déjà fait, mais c'est plus parce que je suis intéressée par la base de la vie, par le patrimoine. Mais quelqu'un qui voudrait se promener, je ne pense pas qu'il le ferait. Très peu de gens iraient heureusement se promener dans un espace tel qu'il est aménagé aujourd'hui. On gagnerait effectivement à le rendre public, à l'ouvrir de façon plus dynamique avec des aménagements adéquats.

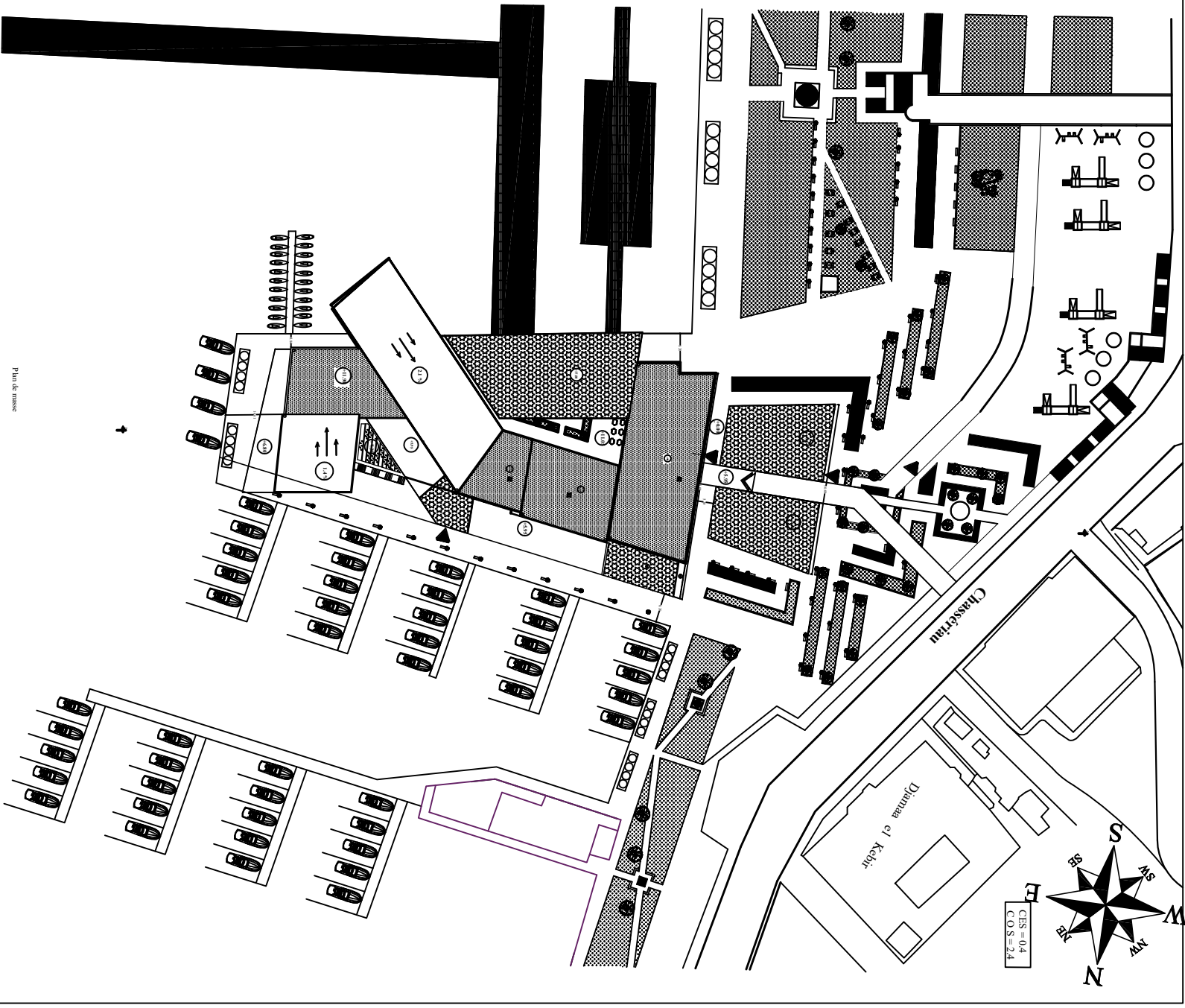
Je sais que l'amirauté est un espace militaire. Après, il y a une partie, tout à fait à l'entrée, qui concerne le musée maritime et qui est ouverte au public. Moi, j'ai eu l'occasion, il y a très longtemps, quand j'étais étudiante, de le visiter avec l'école, lors d'une visite guidée. Et c'est vrai que de l'intérieur, on a des vues spectaculaires sur la ville d'Alger. Ce serait bien de rajouter des journées de réception. C'est-à-dire, si l'accès est insuffisant, il faudrait prévoir de nouveaux accès et les renforcer. Mais lorsqu'on intervient sur un fragment historique de la ville et qu'on arrive avec de nouvelles voies, de nouvelles structures, etc.,

on peut dénaturer l'espace tel qu'il est. Est-ce qu'il y a vraiment nécessité de multiplier le nombre d'accès ? Un seul n'est-il pas suffisant ?

La RN11 est une limite difficilement franchissable parce qu'elle est très large, etc. Traverser, ce n'est pas évident. C'est clair, c'est un problème. Le parking, ça aussi, c'est un problème. Les aires de stationnement sont insuffisantes. Il y a un parking, c'est bien, mais l'accès à ce parking est très problématique. Il faut passer par une voie étroite, c'est mal aménagé, mal pris en charge. Là, je suis tout à fait d'accord, il y a un problème en termes de parking.

Une marina pourrait s'intégrer dans cet espace existant, notamment dans un lieu historique comme celui-là, sans trop déranger le contexte et en s'intégrant parfaitement. Oui, je suis pour une marina, mais une marina à la façon de Dubaï, avec plein de choses "bizarroïdes" pour un lieu pareil, ce serait le dénaturer. Alors ça, c'est mon point de vue. La "dubaïisation" pour cette partie d'Alger, ce n'est peut-être pas la meilleure des choses. Il y a un cachet pittoresque, un cachet historique très fort que beaucoup de villes n'ont pas, et qu'il ne faudrait surtout pas dénaturer. Il faudrait au contraire le protéger, le restaurer, mais tout en intégrant des activités compatibles qui pourraient même faire vivre économiquement cet espace.

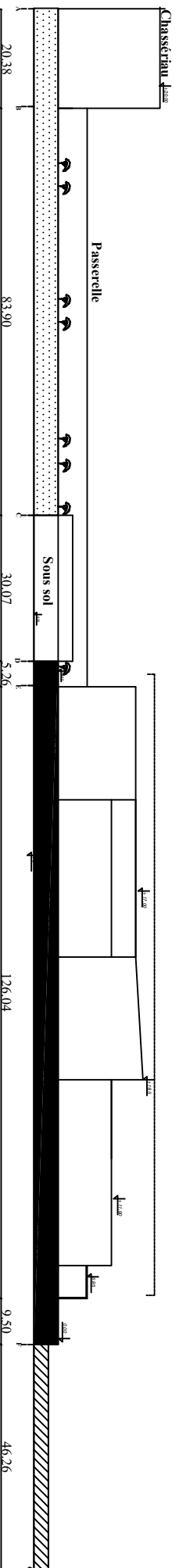
On est dans un secteur sauvegardé, l'un des plus anciens d'Algérie, avec des monuments et plein d'espaces ayant une valeur patrimoniale très importante. C'est clair qu'ici, tout compte. Dans beaucoup de centres-villes anciens, il faudrait peut-être plus de musées, plus d'espaces culturels, des espaces de loisirs et de convivialité. Tout cela encourage ce qu'on appelle le tourisme culturel, et ce serait une orientation tout à fait positive si on pouvait l'encourager. C'est-à-dire vraiment débloquer un tourisme culturel, pas un tourisme qui risque de dénaturer les lieux, mais au contraire un tourisme qui inviterait à venir passer la nuit dans des maisons de la Casbah. On pourrait passer la nuit chez l'habitant, manger des plats particuliers, voir un film dans le quartier de la Marine, visiter des musées, etc. D'autant plus qu'il y a déjà pas mal de musées dans la Casbah. Vous en avez trois dans la partie basse ce serait bien de développer ces musées. Le musée de la Marine, je crois qu'il est question de le réhabiliter, il me semble. Donc, cela peut devenir un espace extrêmement agréable. Et après, multiplier, peut-être rajouter d'autres musées.



CES = 0.4
 COS = 2.2

Djamaa el Kebir

Chassegriou



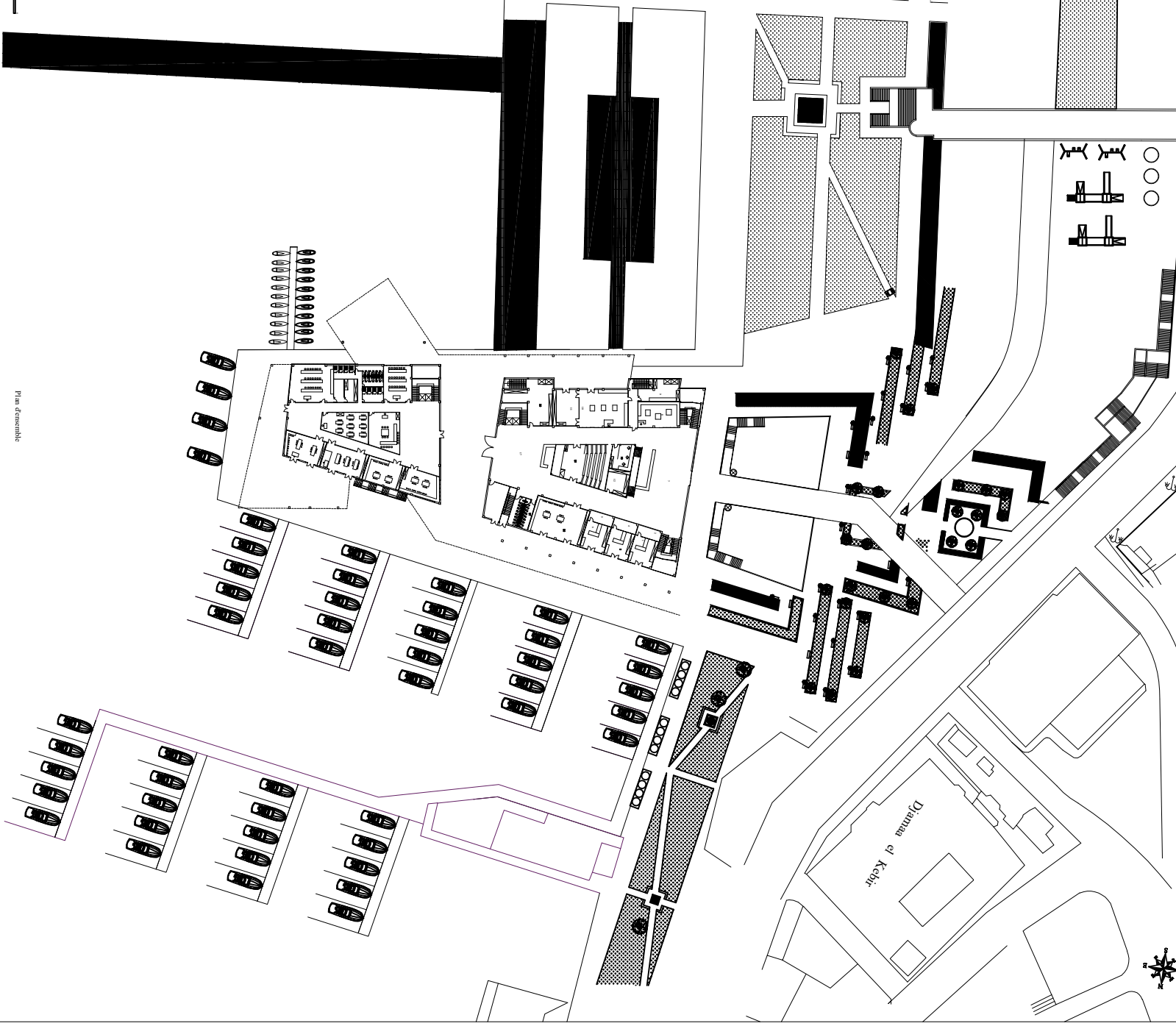
bv'r Che Guevara

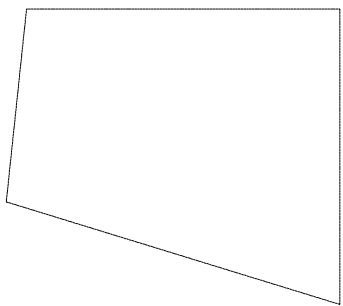
Esplande

Projet

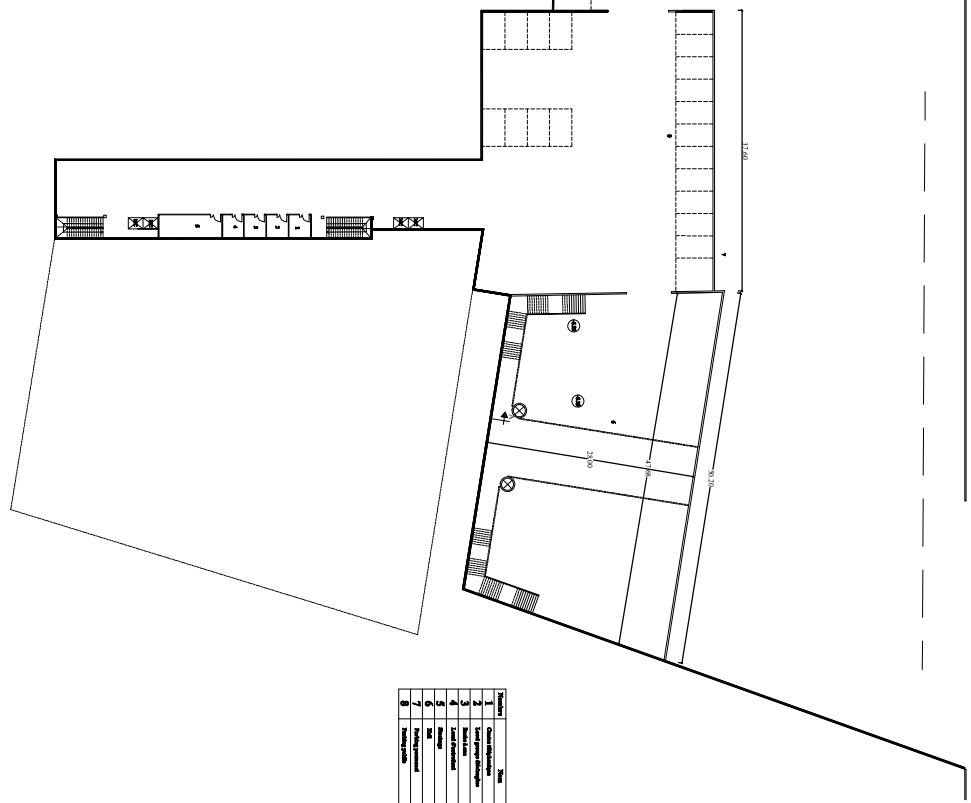
Mer

Coupe d'implantation A-A





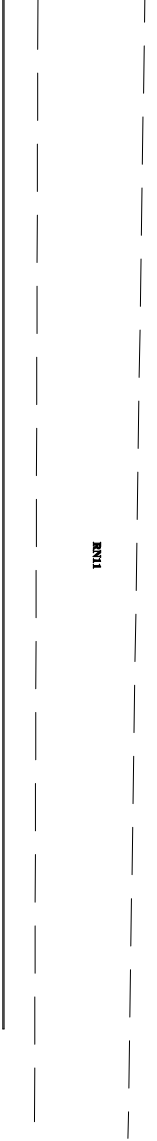
4

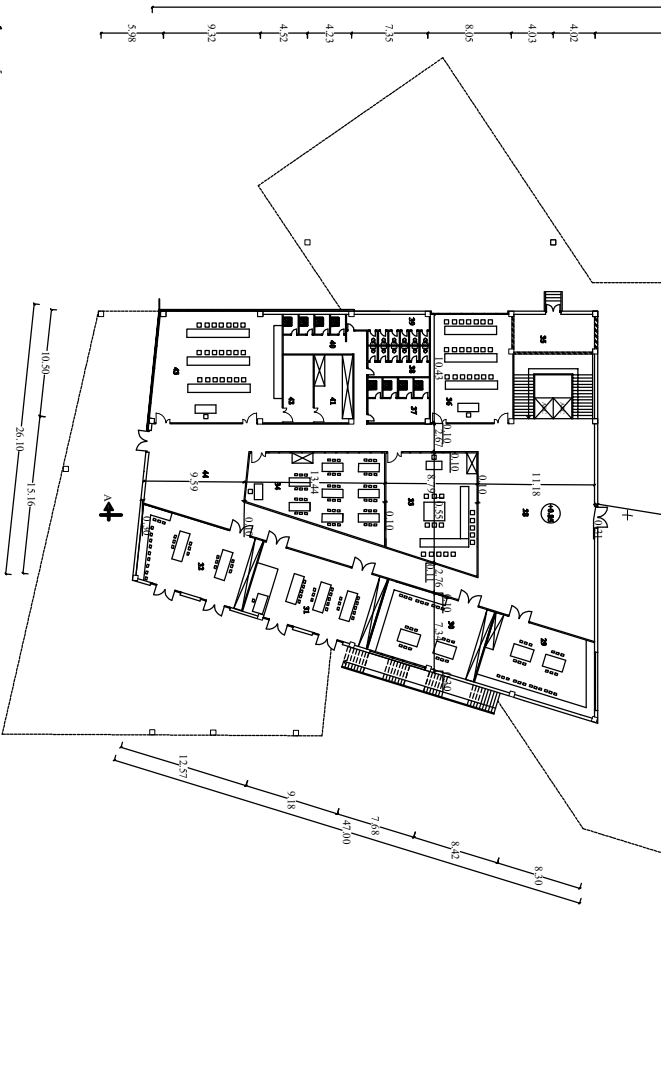
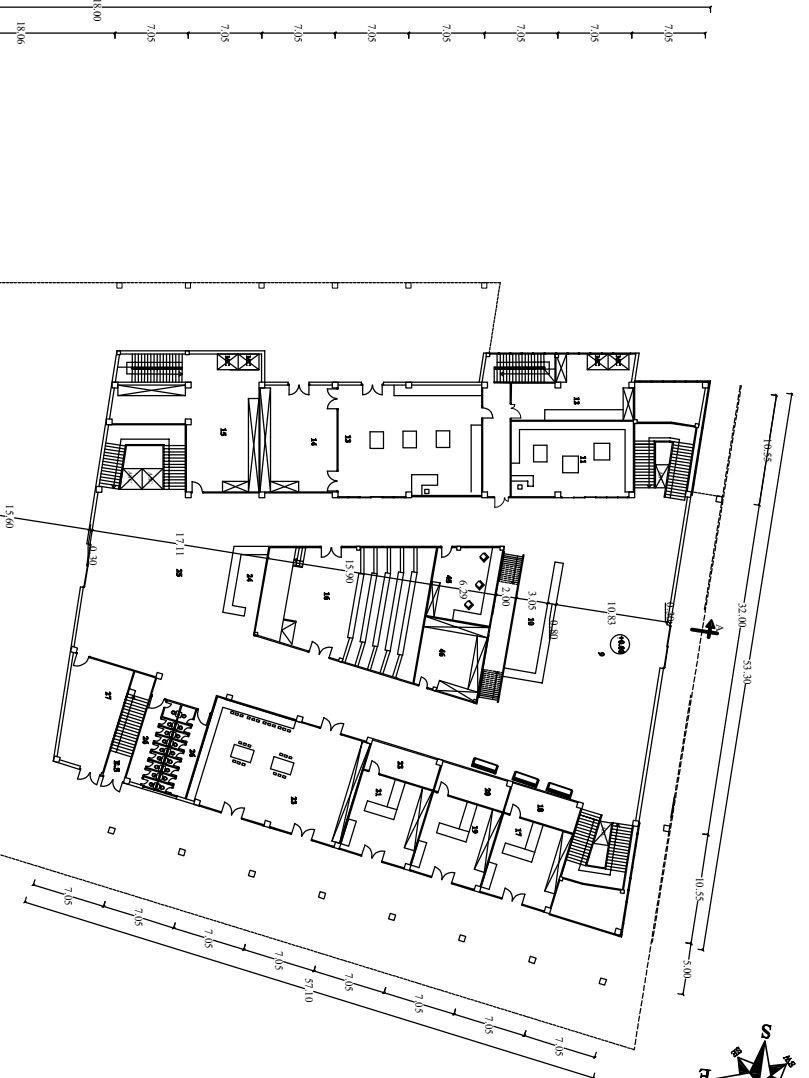
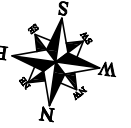


Numéro	Description	Quantité	Unité
1	Table	10	Table
2	Chaise	40	Chaise
3	Stalle	10	Stalle
4	Table	10	Table
5	Chaise	40	Chaise
6	Stalle	10	Stalle
7	Table	10	Table
8	Chaise	40	Chaise
9	Stalle	10	Stalle
10	Table	10	Table
11	Chaise	40	Chaise
12	Stalle	10	Stalle
13	Table	10	Table
14	Chaise	40	Chaise
15	Stalle	10	Stalle
16	Table	10	Table
17	Chaise	40	Chaise
18	Stalle	10	Stalle
19	Table	10	Table
20	Chaise	40	Chaise
21	Stalle	10	Stalle
22	Table	10	Table
23	Chaise	40	Chaise
24	Stalle	10	Stalle
25	Table	10	Table
26	Chaise	40	Chaise
27	Stalle	10	Stalle
28	Table	10	Table
29	Chaise	40	Chaise
30	Stalle	10	Stalle



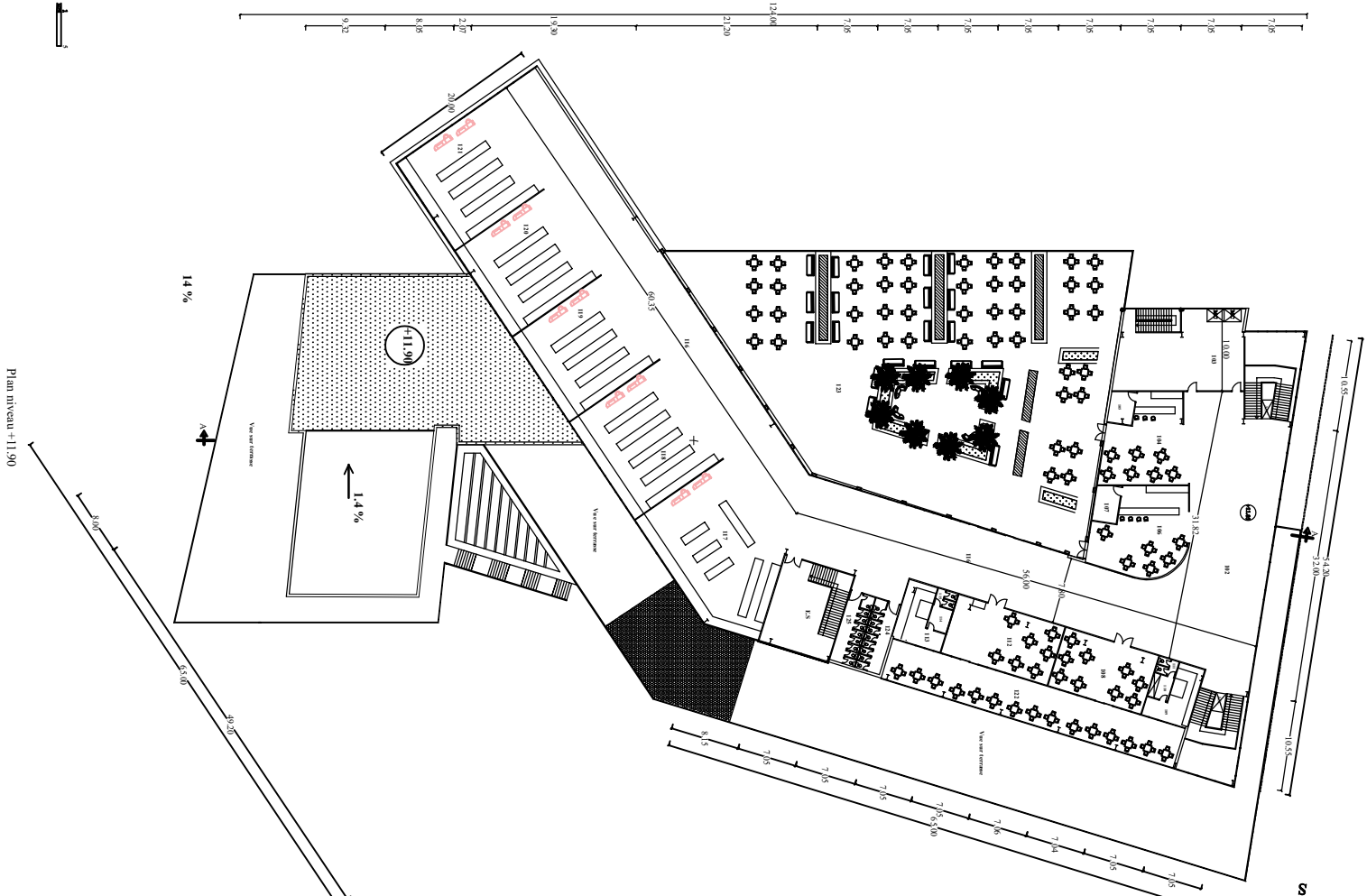
ENTRÉE



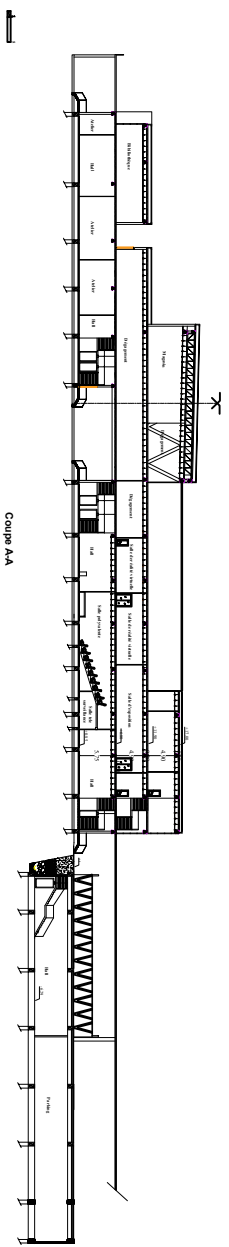


Plan niveau +0.85

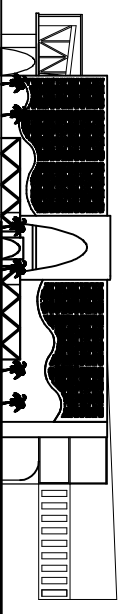
Numero	Nom	Surface(m ²)
9	Bât	300,00
10	Boiseries et Mobiliers	160,00
11	Boiseries d'équipement et aménagements de plates	84,28
12	Boiseries	62,26
13	Boiseries de matériels informatiques et audiovisuels	147,10
14	Boiseries et étagères	75,78
15	Boiseries	26,46
16	Boiseries polyvalentes	260,00
17	Boiseries	58,44
18	Chaises de bois	20,25
19	Boiseries	54,27
20	Chaises de bois	20,19
21	Boiseries	55,44
22	Chaises de bois	20,25
23	Boiseries et aménagements de plates et de boiseries	160,00
24	Boiseries et Mobiliers	137,00
25	Bât	250,00
26	Boiseries	25,00
27	Local d'entretien	54,50
28	Bât	21,500
29	Atelier de revêtement	76,93
30	Atelier de revêtement	74,75
31	Atelier de matériels de plates et de boiseries	87,18
32	Atelier de matériels de plates et de boiseries	78,90
33	Atelier de matériels	91,88
34	Atelier de matériels	90,81
35	Chaudières	27,00
36	Atelier de matériels et de plates et de boiseries	81,90
37	Boiseries	25,86
38	Boiseries	17,41
39	Boiseries	20,30
40	Boiseries	22,85
41	Boiseries	23,90
42	Atelier de revêtement	18,91
43	Atelier de revêtement de plates et de boiseries	150,20
44	Bât	50,12
45	Bât	45,00
46	Boiseries	45,00



N°	Libellé	Quantité	Unité	Volume
100	Structure	1	m ³	111,74
101	Structure	1	m ³	27,50
102	Structure	1	m ³	10,81
103	Structure	1	m ³	13,97
104	Structure	1	m ³	8,35
105	Structure	1	m ³	6,67
106	Structure	1	m ³	2,93
107	Structure	1	m ³	6,67
108	Structure	1	m ³	4,67
109	Structure	1	m ³	4,67
110	Structure	1	m ³	4,67
111	Structure	1	m ³	4,67
112	Structure	1	m ³	4,67
113	Structure	1	m ³	4,67
114	Structure	1	m ³	4,67
115	Structure	1	m ³	4,67
116	Structure	1	m ³	4,67
117	Structure	1	m ³	4,67
118	Structure	1	m ³	4,67
119	Structure	1	m ³	4,67
120	Structure	1	m ³	4,67
121	Structure	1	m ³	4,67
122	Structure	1	m ³	4,67
123	Structure	1	m ³	4,67
124	Structure	1	m ³	4,67
125	Structure	1	m ³	4,67
126	Structure	1	m ³	4,67



Façade ouest (orientée vers la ville)



Façade nord (orientée vers l'amirauté)

