



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique  
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم  
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem  
كلية العلوم والتكنولوجيا  
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : M...../ARCH/2016

## MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture

Spécialité : Habitat et Projet Urbain

### *Thème*

## ENTRE VILLE ET MER UNE NOUVELLE IMAGE DE LA ZONE PORTUAIRE A MOSTAGANEM

Présentés par :

1. M<sup>lle</sup>OUADAH Soumia.
2. M<sup>lle</sup>BOUCHOUCHA Amina.

*Soutenu le 01/06 / 2016 devant le jury composé de :*

Président : M<sup>r</sup> BENKHEDDA.

Examineur :

- M<sup>r</sup> CHENNAFA. N.
- M<sup>me</sup> Aloui.

Encadreur : M<sup>lle</sup> BENCHENNI. F.

M<sup>r</sup> BOUCHACHI. T.

Année Universitaire : 2015/ 2016

« *L'homme et la mer* »

*Homme libre, toujours tu chériras la mer !  
La mer est ton miroir, tu contemples ton âme  
Dans le déroulement infini de sa lame  
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer  
Tu te plais à plonger au sein de ton image  
Tu l'embrasses des yeux et des bras, et ton cœur  
Se distrait quelques fois de sa propre rumeur  
Au bruit de cette plainte indomptable et sauvage  
O mer nul ne connaît tes richesses intimes.*

*Charles Baudelaire*<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> **Charles Baudelaire** est un poète français

# PARTIE INTRODUCTIVE

## 1- Introduction :

La mer, ce grand réservoir de richesse inexploité reste un mystère pour l'humanité et une matrice originelle de toute vie humaine s'offre à nouveau à l'homme, comme une possibilité de forme de vie La sensibilisation sera un moyen essentiel d'assurer la survie de l'homme.

Photo : La mer.



Photo : Les villes côtières.



Plusieurs villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des **rivages maritimes ou fluviaux**, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe. Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste, on essaie de comprendre et de renforcer cette relation à l'eau.

L'Algérie contient plusieurs **villes côtières** parmi elles **Mostaganem** qui offre l'un des plus beaux paysages avec vues sur la mer et avec un rivage de plus de 120 KM ou plusieurs plages sont incrustées, dont certaines sont aménagées et d'autres sont à l'état naturel.

**Mostaganem** est constituée par l'organisation d'un ou plusieurs tissus urbains, et recèle un tissu colonial très important mais souffre de dégradation apparente parmi ces tissus on prend l'exemple de l'ancienne zone des Plateaux la marine.

Photo : Vue aérienne sur la ville de Mostaganem.



## 1- Le constat :

La situation géographique de **Mostaganem** étant une **wilaya côtière** ; son littoral s'étend sur une longueur de **130km** ce qui favorise les activités maritimes à 1ere vue. Cependant la réalité prouve que ces activités souffrent d'un délaissement et de négligence. Il est vrai que **le port** de la ville de Mostaganem soit d'une certaine envergure, et que Mostaganem dispose d'une école dite école maritime mais cela reste insuffisant, le monde de la **mer** est toujours inconnu et inexploité. Afin de promouvoir cet aspect de la wilaya de Mostaganem, plus d'attention devrait être attribué aux édifices maritimes ainsi pour élargir le spectre intellectuel et social du **monde marin**.

La zone d'étude fait partie du **tissu urbain ancien** (colonial) bien que relativement excentré, elle s'inscrit dans un espace intermédiaire entre le **centre-ville** et la **côte maritime** (le port) et passant par la route national qui relie Oran à Alger ( RN 11 ).

Cette zone souffre des problèmes qui sont apparus comme le résultat de l'évolution du territoire à travers le temps. Le territoire a connu au fil du temps une multitude de mutations.

### 3 - Problématique :

Les habitants de la ville de Mostaganem ne semblent pas entretenir des **relations** étroites avec la **mer**, cette dernière qui est un élément négligé dans le développement urbanistique de la ville.

Tous les terrains côtiers qui se trouvent sur ce fragment de la frange maritime de **Mostaganem** sont des tissus urbains anciens et au même temps des espaces stratégiques qui peuvent enrichir la ville économiquement, socialement, et surtout urbanistiquement, elles représentent la source, l'identité et l'histoire de la ville, qui doit être préservé afin d'empêcher sa détérioration, et rajeuni pour éviter qu'il meurt.

A titre d'**exemple** de ce tissu urbain, on prendre la zone qui se situe au **Nord** du centre-ville de Mostaganem à proximité du **port** et s'inscrit dans une zone résidentielle qui est occupée par quelque friches industrielles-portuaires.

D'Après le constat on remarque que cette zone crée une **rupture** et souffre aussi des problèmes qui sont apparus comme le résultat de l'évolution du territoire à travers le temps. Le territoire a connu au fil du temps une multitude de mutations. Aujourd'hui, il s'agit du résultat des diverses transitions qu'elle a connues :

#### Qualité urbaine:

- Insuffisance des espaces publics de qualité
- Déséquilibre et l'absence de liaison entre le tissu urbain de la zone portuaire.

#### Qualité de vie:

- Une interface mal traité entre la ville et la mer
- Manque d'attractivité et de mixité sociale et fonctionnelle dans cette zone dégradée
- une zone enclavée, déconnectée, mal structurée et mal intégrée en créant une rupture morphologique dans le tissu urbain de la ville.

**Notre travail cherche à mettre en évidence la relation complexe qui unit l'homme à son environnement ; a présenté des réponses urbanistiques adaptées et saisir les éléments favorables à la qualité urbaine et à l'amélioration du cadre de vie.**

Tout en essayant de répondre à la question majeure :

## Comment connecter la ville avec la mer en régénérant la zone portuaire de tissu urbain ?

## 4 - Objectifs :

Notre tâche consistera donc à :

- ✓ Connexion entre la ville et la mer on régénérant la zone portuaire.
- ✓ Rentabilité économique.
- ✓ La mixité des usagers et des fonctions (ville, mer, public).
- ✓ Cree une vie qui nous permet de voir le paysage d'une ville de mer.
- ✓ Assurer la qualité urbaine et architecturale.
- ✓ Assurer la qualité de vie en pensant sur le patrimoine et l'histoire de lieux.

## 6 - Démarche méthodologique :

C'est l'outil scientifique qui nous permet de structurer et d'élaborer notre travail d'une manière correcte et logique sans nous éloigné du cœur du sujet Le processus se subdivise en 5 grands chapitres :

**Une analyse urbaine** : qui est la lecture générale en élaborant le choix de la ville d'étude et des différentes actions dans lequel notre projet devrait s'inscrire.

**Une analyse thématique** : c'est une analyse qui portera sur le thème de notre projet, elle permettra d'approfondir nos connaissances et de déterminer les différents définitions, c'est une étape charnière qui permet le passage vers les chapitres suivants.

**Une analyse programmatique** : qui nous permet de définir le programme nécessaire pour notre projet.

**Une approche architectural** : on y trouvera le processus de conception du Projet ainsi que les différentes conclusions tirées des chapitres précédents afin d'arriver à la formation du projet dans son aspect formel et fonctionnel.

**Une analyse technique** : qui traitera l'aspect technologique du projet on étudiant le système constructif, les matériaux de construction et les différents corps d'état.

# PARTIE ANALYTIQUE

# I / ANALYSE CONTEXTUELLE

*« L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite : un problème bien posé est déjà près d'être résolu.... ».*

*RENE DANGER<sup>2</sup>*

*« Faire l'urbanisme, c'est savoir où il ne faut pas construire ».*

*HENRI PROST<sup>3</sup>*

---

<sup>2</sup> René Danger est un professeur à l'École supérieure des travaux publics entre 1930 et 1940

<sup>3</sup> Henri Prost est un architecte urbaniste français.

## 1 - APPROCHE MORPHOGENESE :

### A / Présentation de la wilaya de Mostaganem :

#### Situation :

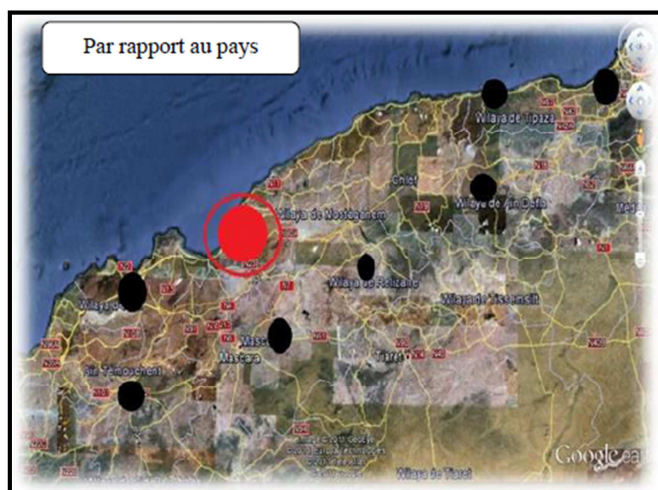
**Mostaganem** est une ville type du littoral méditerranéen, elle se situe au **nord –ouest** de l'**Algérie** sur la côte méditerranéenne, elle offre des perspectives de développement économique dans l'exploitation.

#### Limite :

Elle est délimitée à l'est par la wilaya de **Chlef**, au sud-est la wilaya de **Relizane**, à l'ouest la wilaya d'**Oran**, au sud-ouest la wilaya de **Mascara** et au nord par la **mer méditerranéenne**.

Elle est composée de dix (**10**) daïras et de trente-deux (**32**) communes s'étendent sur une superficie de 2.269 km<sup>2</sup>, avec une population estimée en 2008 à 746.000 habitants.

Carte : Limites de Mostaganem.



Carte : Les daïras.



#### Accessibilité :

- ❖ **La route nationale 11** : qui relie Oran à Alger.
- ❖ **La route nationale 23** : qui relie la Wilaya, depuis Mostaganem aux régions Situées au sud-est, vers Laghouat, en passant par Relizane et Tiaret.
- ❖ **La route nationale 17** : en direction du sud-ouest, depuis Mostaganem vers Sidi Bel Abbes, et desservant Mascara.
- ❖ **La route nationale 90** : vers l'Est depuis Mostaganem, qui relie la Wilaya à Tiaret et Ain Skhouna.

## Le port de Mostaganem :

Sa position géostratégique et ses dessertes le place comme une véritable porte de transit des marchandises destinées aux grandes sociétés étrangères spécialisées dans la recherche et la prospection pétrolière.

## Les données physiques et naturelles :

Les milieux naturels de la wilaya sont diversifiés et ne diffèrent pas des milieux méditerranéens côtiers avec leurs sensibilités et leurs fragilités ainsi que leurs potentialités indéniables.

### ❖ Les reliefs :

Le relief de la wilaya de Mostaganem se subdivise en 04 grandes unités morphologiques :

- Les basses plaines de l'ouest.
- Le plateau de Mostaganem.
- Les zones de montagnes.
- Les plaines de l'est.

### ❖ Climat :

Mostaganem se caractérise par un climat semi-aride à hiver chaud (bioclimat méditerranéen), sur l'étroite bande côtière, et à hiver tempéré sur le reste de son territoire. La pluviométrie y est irrégulière et la température moyenne (24° c), sauf les 10 à 25 jours en juillet et août, durant lesquels souffle le sirocco.<sup>4</sup>

Données climatiques à Mostaganem.													
mois	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	juin	juil.	août.	sep.	oct.	nov.	déc.	année
Température moyenne (°C)	11	12	14	17	19	21	24	25	23	20	16	13	17
Précipitations (mm)	92	72	60	40	35	9	2	3	16	46	76	75	524

## Les données sociales :

Selon le **recensement général** de la population et de l'habitat de 2008.

La population de la commune de Mostaganem est estimée à 145,696 habitants.

Année	Population
1977 (recensement)	86 081
1987 (recensement)	115 212
1998 (recensement)	130 288
2008 (recensement)	145 696

<sup>4</sup> Weatherbase, statistiques sur 10 ans

## B / Histoire de la willaya de Mostaganem :

### Aperçu historique:

La ville de Mostaganem vit se succéder nombre de dynasties qui la contrôlèrent et y injectèrent des constructions dont la trace demeure jusqu'à nos jours : les dynasties maghrébines du XI<sup>ème</sup> siècle qui fondent la ville avec les M'hal, les mérinides qui y construisent la grande mosquée en 1341-42, les turcs qui construisent un fort et renforcent les remparts au XVII<sup>ème</sup> siècle et enfin les Français en 1833 qui remodelent complètement la ville.

### Evolution de tissu urbain :

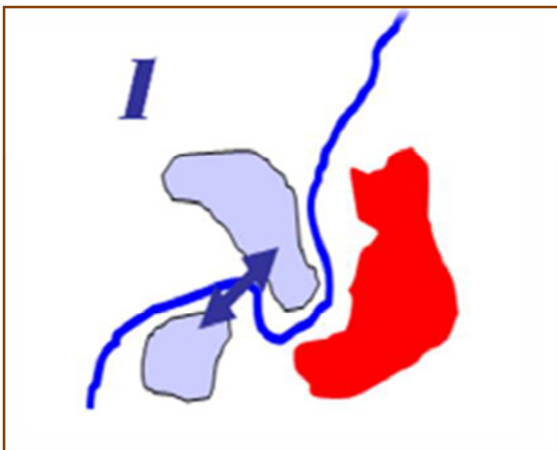
Mostaganem a connu essentiellement 03 phases d'urbanisation:

#### 1-PRECOLONIALE :

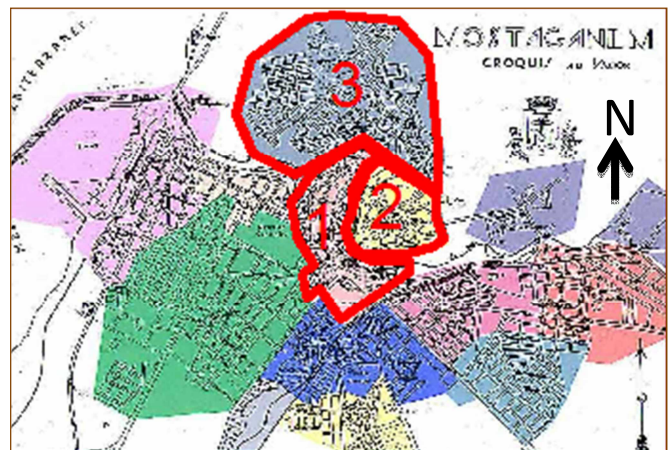
À cette époque la ville était répartie de la manière suivante:

- i. Le centre occupe par les koulikoros et les turcs sur la rive gauche de l'oued Ain Sefra, groupés autour d'un vieux fort appelé Bordj el Mahal, (Derb et Tobbana) N°1.
- ii. Matemore, quartier presque exclusivement occupé par les Maures, se livrant au commerce des graines N°2
- iii. Tigditt au nord qui avait l'aspect d'un faubourg complètement ruiné N°3.
- iv. Et enfin Didjida, située au sud et qui fut appelée par la suite: le village des Citronniers (actuelle el Arsa). cette urbanisation était marquée, par des remparts, les tours (bordjs), les ruelles étroites, les impasses et les maisons basses interdépendantes.

Carte : Précoloniale



Carte : centre ville, Matemore, Tidjdit



#### 2-COLONIALE :

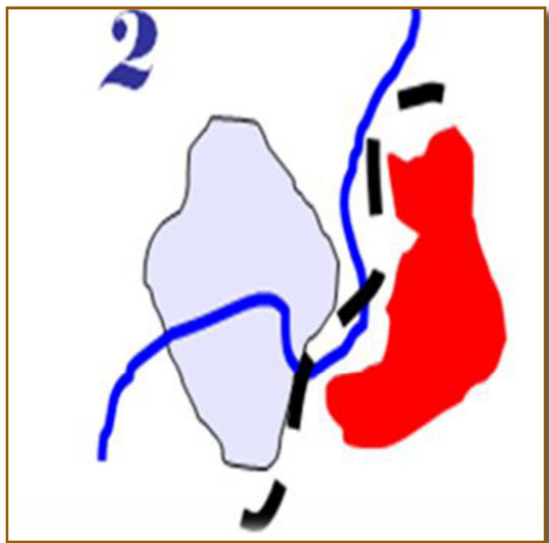
C'est la période essentielle et décisive dans l'essence la trace et la configuration structurelle de la ville actuelle. Elle a été marquée au début par l'installation d'un premier pouvoir administratif (préfecture) à la limite du noyau central (DERB).

Il y a eu aussi les démolitions des remparts et l'extension hors des enceintes de l'ancienne ville.

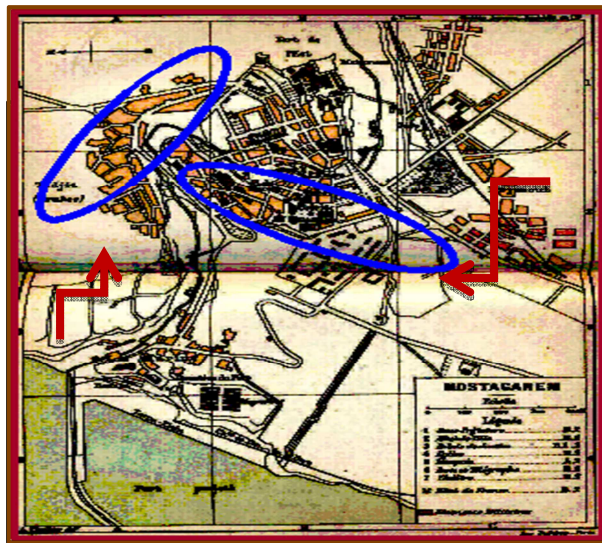
C'est aussi la période de création des promenades, des places, des rues...

Cette phase a connu l'embellissement du port et l'inauguration du chemin de fer et l'aménagement des grands axes (rue Benyahia Belkacem (route vers Alger), la rue Mohamed khemisti (route vers Mascara), Avenueould Belkacem (route vers Oran).

Carte : Coloniale



Carte : La division de la ville de Mostaganem



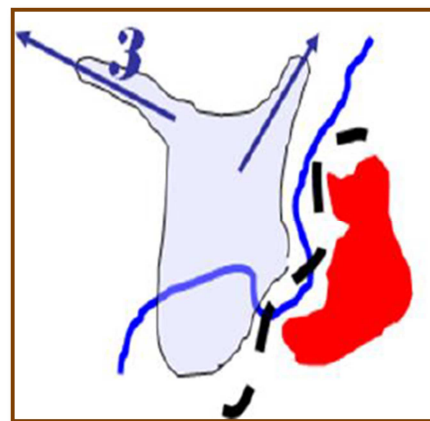
La ville de Mostaganem est une ville côtière. Dans la période coloniale elle était divisée en deux parties: partie basse pour les européens, et une partie haute pour les arabes. L'évolution de la ville suit un plan radioconcentrique.

### **3 - POST-COLONIALE :**

En cette période, et pour diverses raisons (économique, démographique...) la ville a connu une extension rapide et hasardeuse.

Cette extension se résume par un étalement et une conquête des périphéries de la ville qui ne sont en fait des terrains agricoles.

Ce mode d'urbanisation a engendré des ZHUN, qui avec le temps ont démontré leurs lacunes. il ne s'agit, en effet que des cités dortoirs, sans identité (image urbaine).

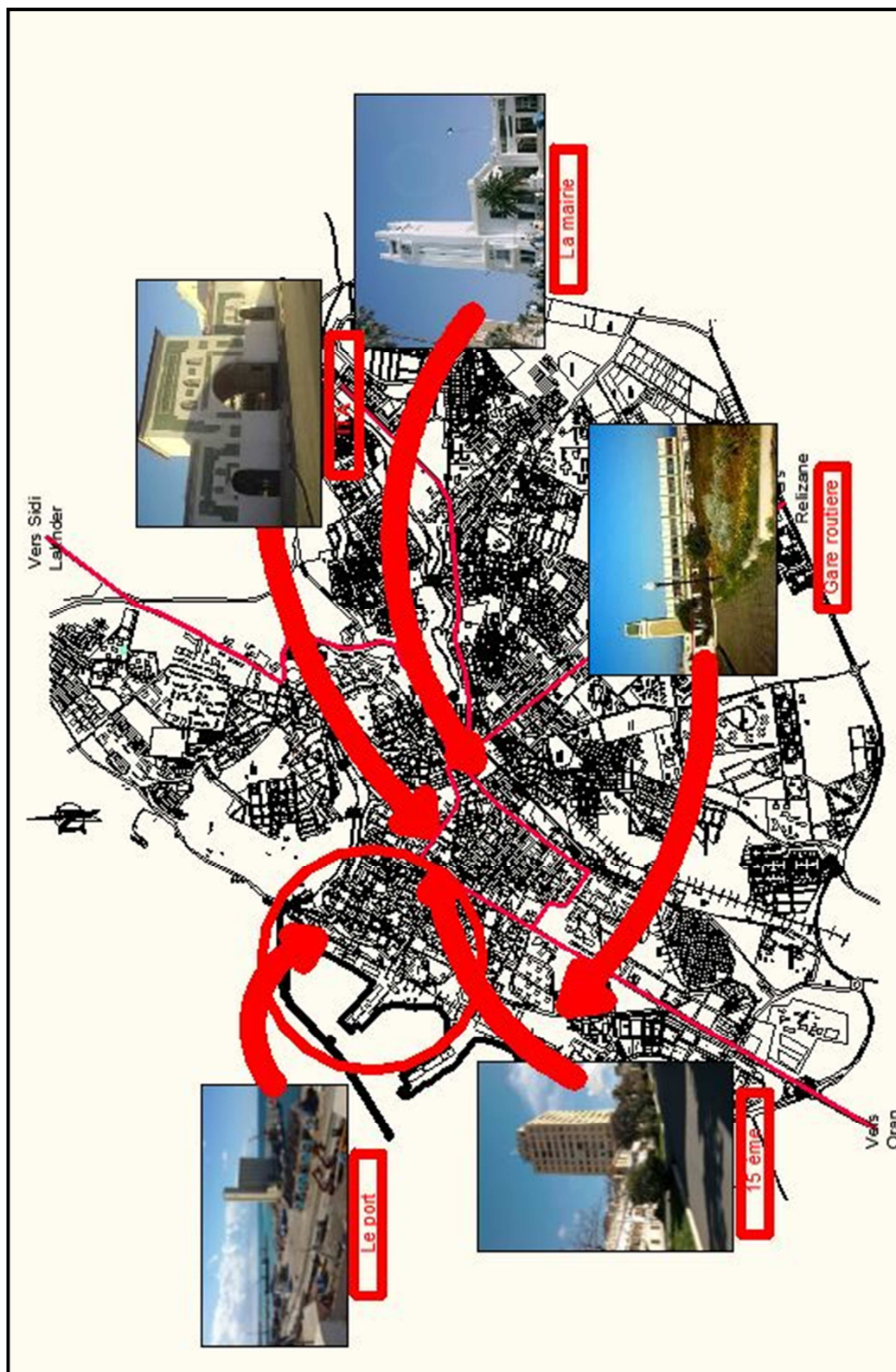


Cette stratégie urbaine (ZHUN), et l'étalement sans perspective durable a engendré un mal d'identité, la création d'un espace continu sans qualité urbaine la mort de l'espace public, et enfin une atteinte à l'environnement et à la flore.

## C / Présentation de la zone d'étude :

Notre fragment se situe au Nord-est de la ville de **Mostaganem**.il occupe une situation géographique stratégique et intéressante en étant d'un espace d'articulation et de jonction entre le centre-ville et le port.

Carte : Plan de situation de la zone d'étude.

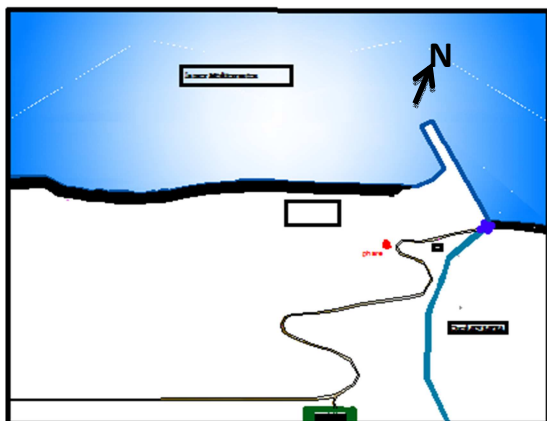


## D / Histoire de la zone d'étude :

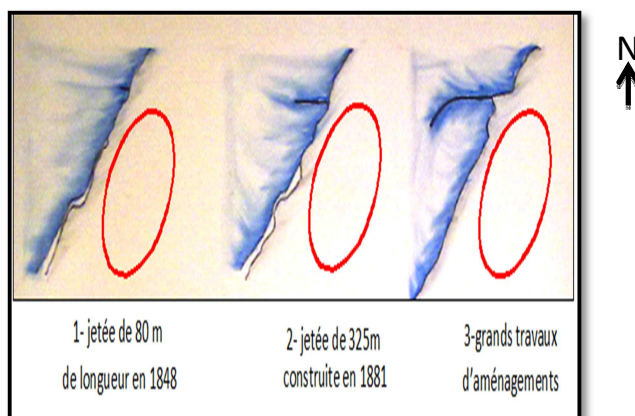
Selon Andrée Ravereau<sup>5</sup> « L'architecture devait de revenir aux sources de l'histoire pour mieux échapper à ses propres démons d'une modernité sans usage, sans présent, ni future». <sup>6</sup>

En 1840, on établit un premier débarcadère en bois puis en maçonnerie ébauche du futur Port .en 1848, une jetée de 80 m de longueur est construite, elle atteindra 325 m en 1881.

Carte : Premier débarcadère en bois



Carte : Carte de l'évolution du port de Mostaganem



L'ancien phare de Mostaganem construit en 1844 au bas -coté de chaussée de l'ancienne route qui menait au port, tangentiel au grand virage, dans le quartier de pépinière. Après avoir construit la jetée nord du port.

Carte : L'ancien phare de Mostaganem



En 1882 est rédigé le premier projet d'aménagement du port, il est déclaré d'utilité publique 1885, un deuxième phare a été édifiée en 1901 .le phare reste une icône d'orientation et d'aboutissement.

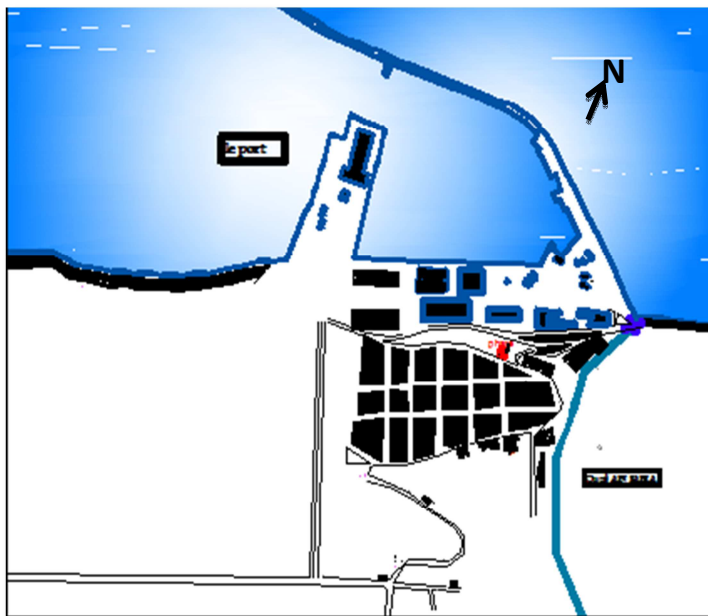
<sup>5</sup> Andrée Ravereau, un architecte français, élevé au rang d'Achir de l'Ordre du mérite national d'Algérie en 2012.

<sup>6</sup> Andrée Ravereau, « La Kasbah d'Alger, et le site créa la ville », Ed : actes Sud-Sindibad, Arles 2007, 63p

On a aussi le boulevard de ben Kara Mostapha qui était prévu à projeter par l'ordre d'un colonel en 1890 qui habitait devant cette axe; qui est assez large pour que le colonel puisse profiter et bénéficier le maximum des vues sur la mer donc il a interdit de construire le long de cet axe pour que personne ne bloque la vue. Alors ce boulevard va marquer la liaison entre le port et le centre-ville.

Les premiers grands travaux débutent en 1890 et s'achèvent en 1904 d'où le 1er bassin du port prit naissance. Le jette sud-ouest fut construit en 1941.

**Photo :** Le quartier plateau en 1906.



Le 2eme bassin a vu le jour entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit 430 m de quai de 2eme bassin .dès lors de l'aménagement progressif du port s'est opéré en fonction des besoins nouveaux d'un développement harmonieux de la région.

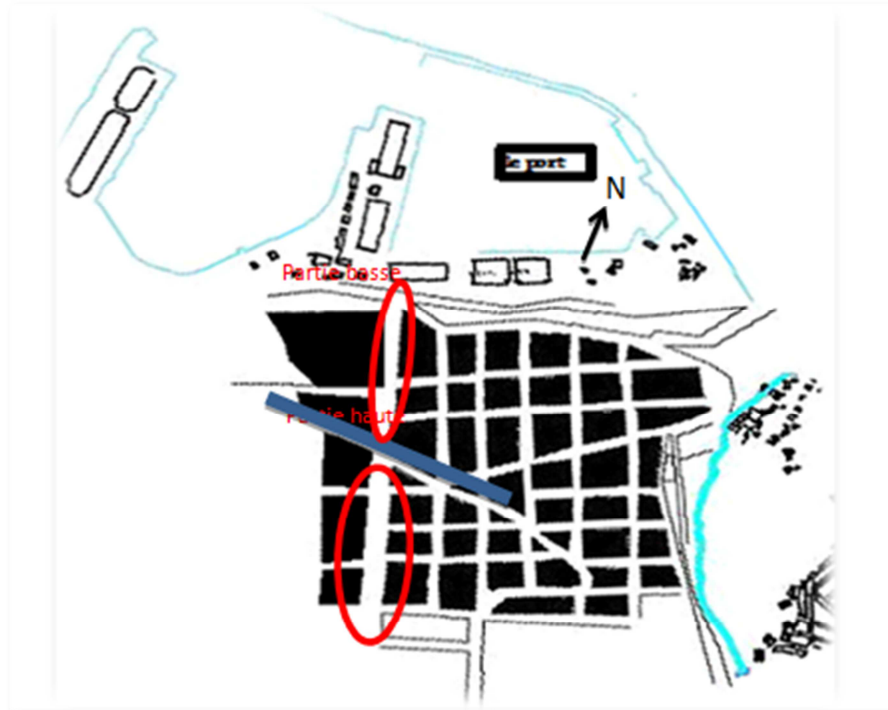
**Photo :** Naissance du 2ème bassin



Le fragment est de type colonial ; à cette époque il avait une relation forte avec le port (exportation d'alcool et d'agrumes).

On remarque aussi L'extension du boulevard de Ben Kara Mostapha, à partir de **la partie basse** c'est la plus ancienne vers **la partie haute** avec une largeur plus grande pour marquer l'ouverture vers la mer.

Carte : la partie haute et basse du fragment



Alors le fragment se divise en deux parties :

1. **La partie haute** où résidaient les français avec ses belles villas et sa trame viaire régulière.
2. **La partie basse** où habitaient les travailleurs espagnols dans de simples maisons (des caves et des maisons de fortune). Les arabes travaillaient seulement à l'exportation des agrumes. Jusqu'en 1962 le site était plein d'usines et de caves qui fonctionnaient avec le port. et aussi les deux assemblés collectifs (Chélif et le 15ème) et des villas.

Photo : quartier la marine en 1950



Carte : Mostaganem en 1950



La configuration spatiale de Mostaganem se base sur un tracé géométrique rappelant la ville haussmannienne à travers le découpage en îlots fermes et aussi par un tracé topologique lié à la topographie et au caractère naturel de la ville.

Ce tracé se définit aussi par une structure longitudinale longeant la côte marine et marquant les liaisons avec les autres agglomérations et aussi un tracé transversale reliant les quartiers à eux même et avec le balcon marin. Apparition depuis l'extension de la ville suivant les axes reliant les autres villes avoisinantes

Carte : Quartier plateau la marine.



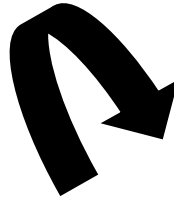
Cette période est marquée surtout en urbanisation périphérique qui va pousser des ZHUN et aussi des zones d'activités .la faiblesse des schémas directeurs s'est fait constater par la problématique des quartiers péricentraux reste jusqu'à l'aube non achève.

## E/ Synthèse :

Carte : fragment en 1950



Carte : fragment aujourd'hui



### La comparaison entre partie ancienne et partie actuelle:

Dans la carte ancienne l'existence de la voie historique et le boulevard principal avec un découpage parcellaire régulier en petites parcelles d'une surface réduite, ce découpage des parcelles et la projection des voies n'étaient pas urbanisé, s'il ne suit pas un tracé étudié et programmé.

Avec l'évolution de la ville dans cette période, et les différents changements de la société comme l'apparition de l'habitat précaire dans le cadre de la crise de logement.

Ce dernier a fait la cause principale du découpage actuel, vu la concentration de l'habitat aléatoire qui a produit des parcelles avec des formes irrégulières et d'une surface non réduite ce qui a créé une rupture de découpage et ferme les percés visuelles vers la mer et crée d'autres problèmes sociaux comme l'insécurité.

## 2 - APPROCHE PHYSIOLOGIQUE:

### Délimitation de la zone d'étude :

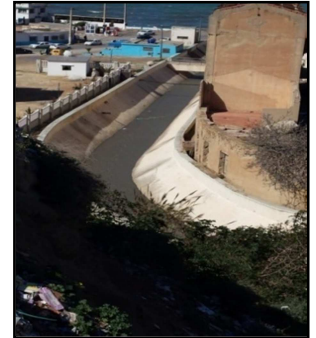
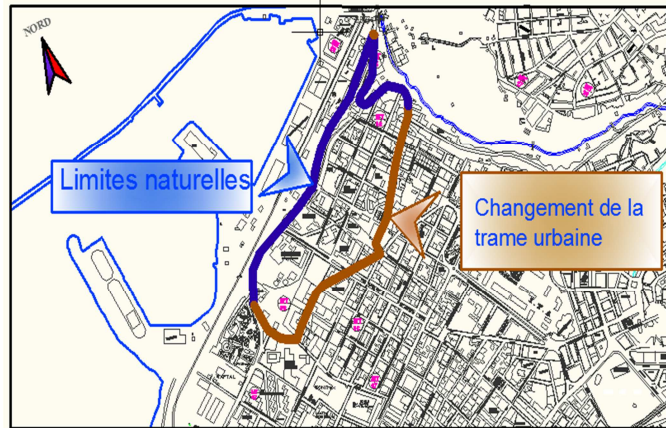
Le fragment est limité par deux limites : limites naturelles (la mer méditerranée et OUED AIN Sefra) et le changement de la trame urbaine.

Et aussi la délimitation est s'arrêté en relation avec le développement de l'histoire en 1955.

**Carte :** Délimitation de la zone d'étude.



La mer méditerranéenne



OUED Ain Sefra

### Les points de repères :

*D'après Kevin Lynch<sup>7</sup> : « Le paysage urbain est quelque chose que l'on doit voir, dont on doit se souvenir et se délecter ».<sup>8</sup>*

Ce sont des objets physiques, des monuments, bâtiments exceptionnels ou facilement identifiables. On trouve comme repère dans cette zone:

- **Le port avec son phare.**
- **Le restaurant royal.**
- **Le 15eme: une singularité donnée par la forme claire, une dominance par sa taille c'est une référence ponctuelle.**
- **Musée Moudjahid.**

**Photo :** le phare.



**Photo :** Musée Moudjahid



**Photo :** 15 Emme



<sup>7</sup> Kevin Lynch, un urbaniste, architecte et auteur américain.

<sup>8</sup> Kevin Lynch, « L'image de la cité », Ed : MIT Press, Cambridge 1960,29p.

## Les limites, les secteurs et les quartiers du fragment :

### Les limites:

Ce sont des bordures caractérisées par des secteurs marquants visuellement leurs éléments. Notre fragment peut être identifié par plusieurs critères, sa situation stratégique : en bordure de mer, proche du centre-ville et jouxtant le port.

### Le secteur:

Sa vocation: l'hétérogénéité de ses activités et la présence des hangars et d'usines diminue son intérêt pratique pour les habitants et lui donne une image ambiguë.

### Le quartier :

Le fragment en groupe le quartier de **la marine (plateau)** et une partie du quartier **la pépinière** plus une partie du quartier de **l'avenue Raynal** avec une aire de 19 hectares, il n'est pas d'une nature plate, il est caractérisé d'une morphologie difficile avec de différentes pentes.

## L'infrastructure :

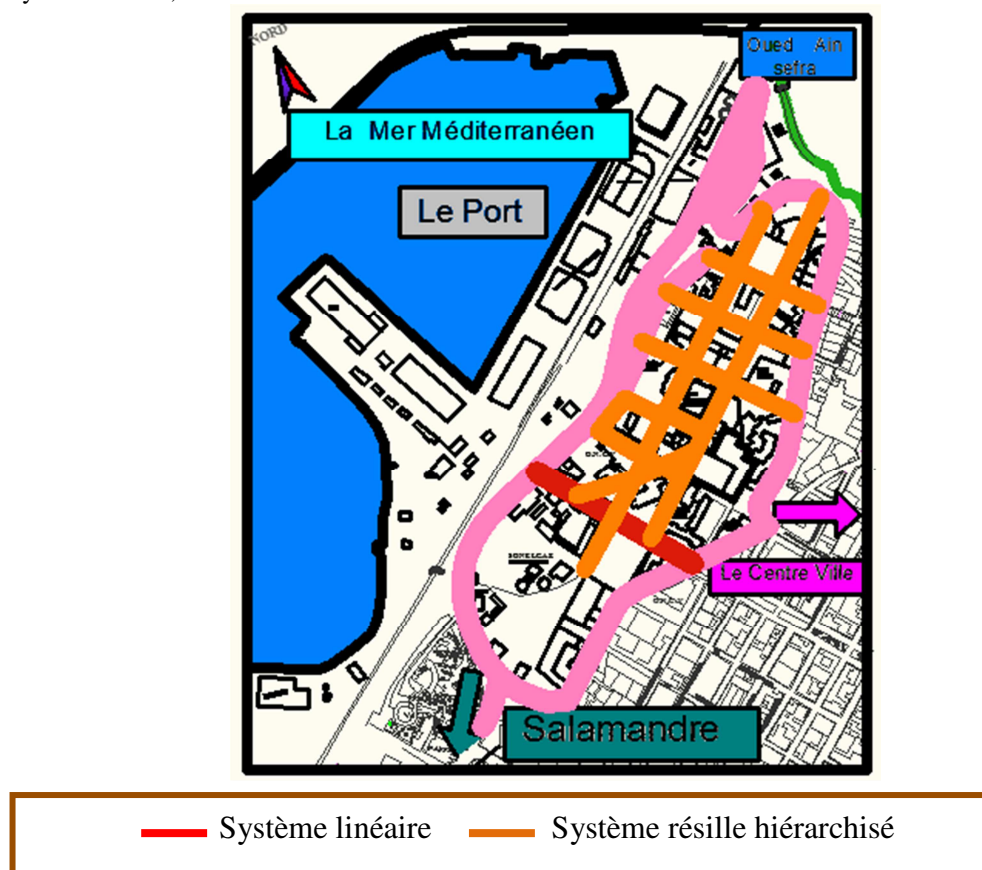
« L'analyse du tissu urbain procède par l'identification de chacun de ces ensembles, l'étude de leur logique et celle de leurs relations »<sup>9</sup>

### A/ Système viaire :

Les axes structurants qui maintiennent la structure urbaine actuelle connaissant un flux journalier important et ont une portance territoriale :

- La route nationale N°11 qui relie Oran avec Alger.
- Le boulevard Ben Kara Mustapha (ancien parcours historique) qui reliait directement le fragment avec le centre ville.

Carte : Carte du système résille, linéaire



Il existe un système mixte qui comporte plusieurs types de voiries :

#### 1) Système résille hiérarchisé (quadrillée):

Qui crée un système parcellaire quadrille et régulier avec deux types d'aire, réduit et grand, et des voies tertiaires de (6-8m).

#### 2) Système linéaire :

Arboré avec une géométrie à base triangulaire et biseautée, et même l'existence de quelque système linéaire fermée, La voie principale de 16 m de largeur. Relation géométrique entre trame viaire et linéaire.

<sup>9</sup> PANERAI, P / DEMERGON, M / DEPAULE, J-C. L'analyse urbaine, Edition parenthèse 1999.

## Synthèse:

Cette zone a une histoire qui était créé à partir de 2 facteurs principaux :

- Le facteur physique (la morphologie difficile qui crée une rupture dans la trame parcellaire et viaire).
- Le facteur social (selon les besoins fonctionnels de la zone marine).

Tout ça donne une identité pour ce fragment à préserver.

## B/ Système parcellaire:

Il existe 2 types de parcelles: régulier et irrégulier.

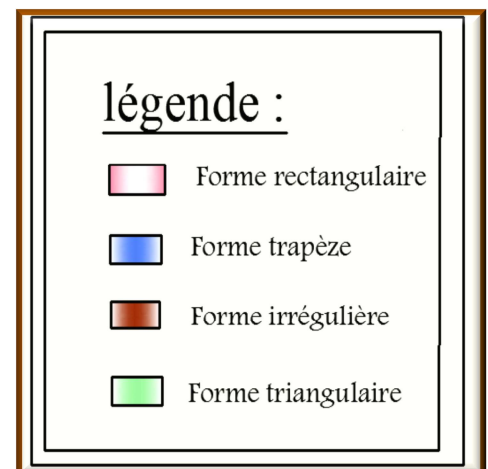
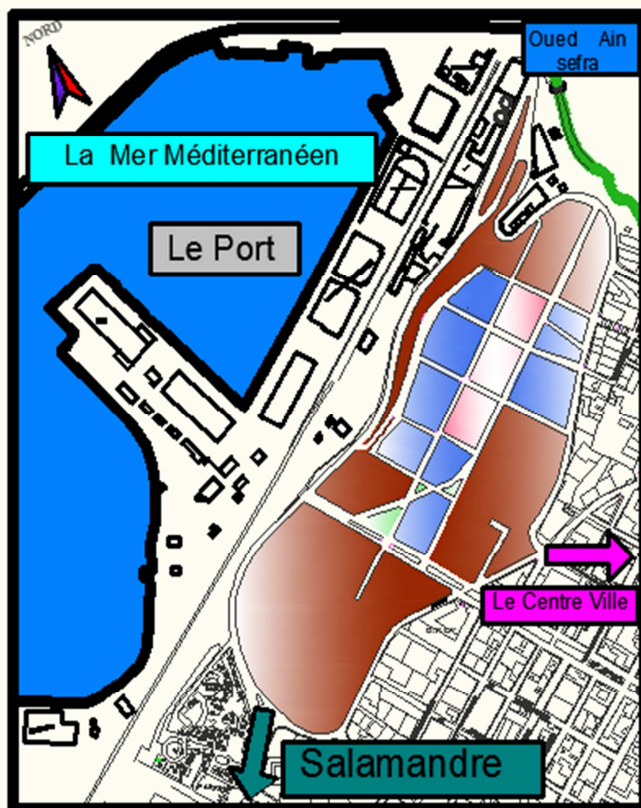
### Parcelles régulières:

Avec une forme géométrique carré, rectangulaire, triangulaire et même biseautée, avec une surface réduite entre 800 à 4000 m<sup>2</sup>, pour la fonction actuelle est : l'habitat, hangars et friches.

### Parcelles irrégulières :

Avec des formes géométriques irrégulières, la surface est remarquable et mal gérée entre 1 ha à 3.4 ha les fonctions dominantes : caves, habitat, des équipements et des friches. Comme remarque, on peut dire que la dimension de l'ilot varie selon sa fonction, et sa forme dépend de la morphologie.

Carte : Carte des types parcellaire.



De façon générale la constitution d'une agglomération ou d'un quartier présente une certaine densité définie par le croisement des rues, des unités de bâtis et des ilots. Son tracé est un élément fondamental pour comprendre la morphologie de son espace.

## C/ Le bâti et le non bâti :

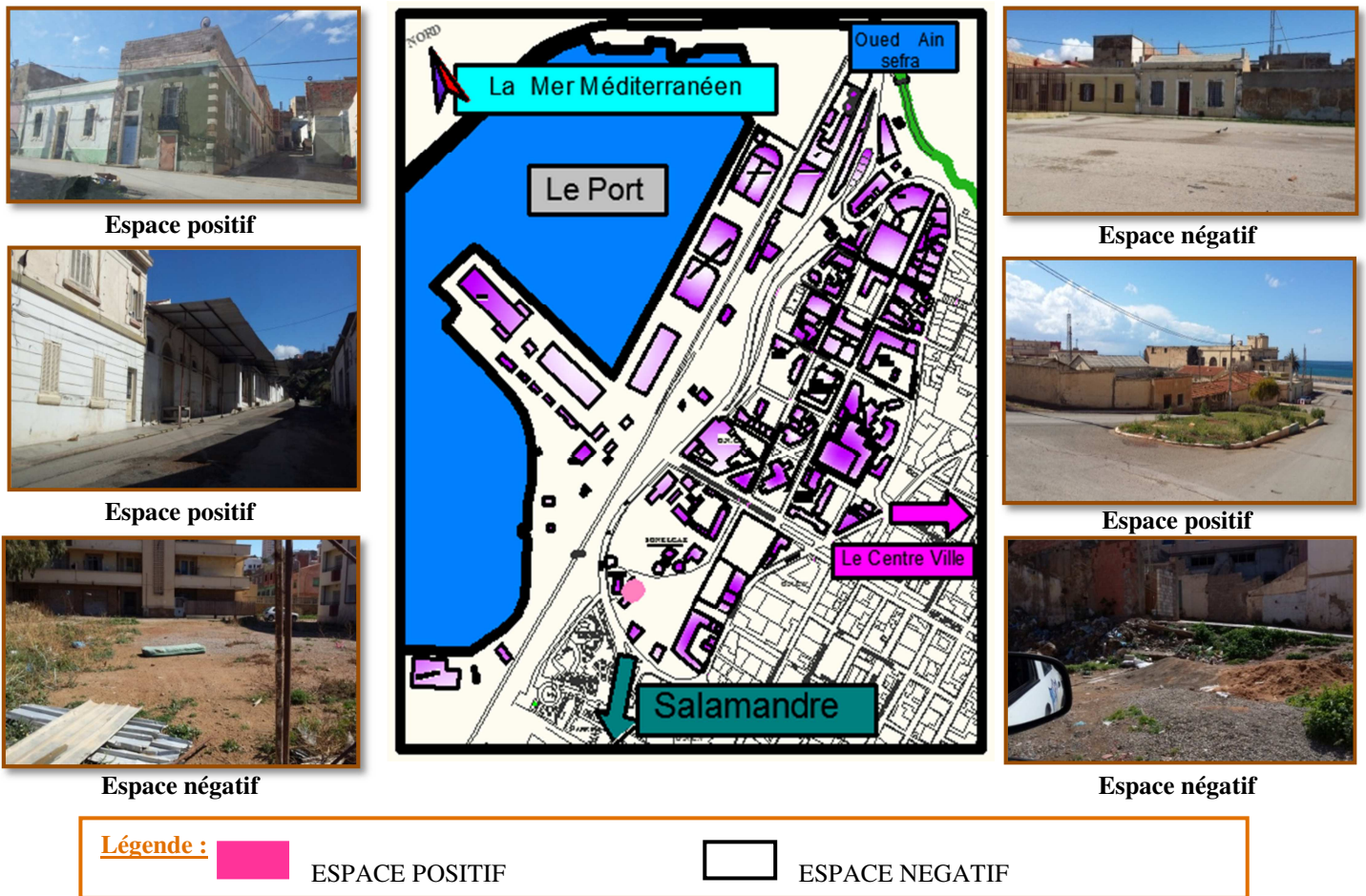
L'implantation du bâti sur les parcelles est soit:

**Linéaire:** bâti assurant l'alignement c'est le cas des maisons individuelles.

**Ponctuelle:** bâti isolé au milieu de terrain l'alignement est assuré par les murs de clôture c'est le cas des hangars, des dépôts.

\* Pour l'espace non bâti on remarque la présence de quelque aire de sport et des terrains non exploités avec la présence d'une surface remarquable de front de mer délaissé.

**Carte :** Plan de l'espace bâti et le non bâti.



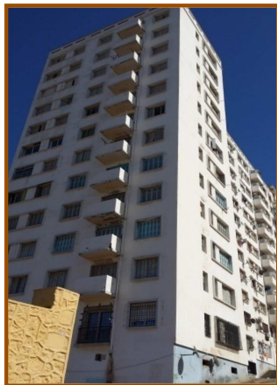
## Synthèse:

- Un paysage urbain de qualité caractérisé par des vue panoramique sur la mer Méditerranée. mais on remarque l'absence des espaces sociaux (placettes et rues), la concentration du bâti et plus Élève par rapport aux non-bâtis dans la partie sud, ce qui est le contraire dans la partie nord dans laquelle ils sont mal exploités.
- On va casser le déséquilibre entre l'espace positif et l'espace négatif, on Créant des espaces de sociabilité qui seront un élément d'articulation entre les différentes fonctions urbaines, et aussi pour renforcer l'identité et l'homogénéité du fragment.

### 3 - APPROCHE SYSTEMIQUE:

#### A/ Etat de fonction :

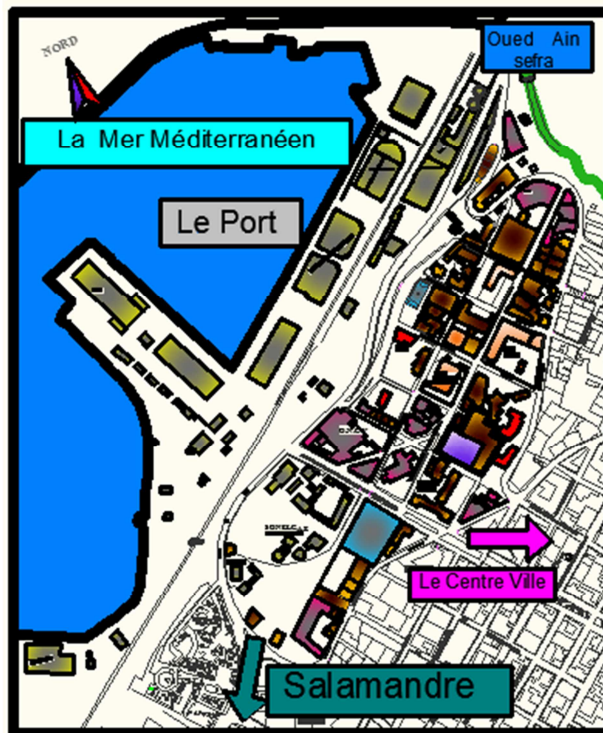
Carte : état de fonction.



Fonction résidentielle habitat



Les friches



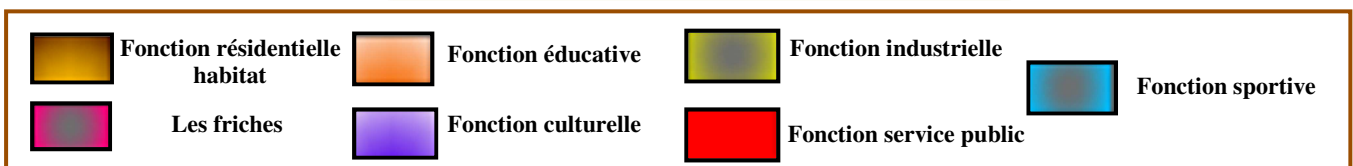
Fonction culturelle



Fonction éducative



Fonction sportive



Le fragment est caractérisé par :

- La dominance de l'habitat avec ces deux types (individuels et collectifs).
- La présence de quelques friches industrielles et portuaires.
- Une existante d'édifices publics à vocations commerciale telle que le port, administrative telle que l'APC et l'entreprise portuaire de Mostaganem à usages sociaux et à vocation services comme les pêcheries.

Parmi ces fonctions il y a une partie qui comporte des fonctions à délocaliser et selon le PDAU qui confirme notre analyse la zone choisie contient des activités à délocaliser comme celle de Naftal.

#### Synthèse:

- Un manque d'activités et animation et même les fonctions qui existaient comme les pêcheries sont fermés vu la mauvaise exploitation de cette zone par l'état (la présence d'une usine dans le port : de ciment et produit chimique ce qui cause une pollution du territoire et l'inconfort des citoyens)
- La zone est faible au niveau d'équipements, habitat précaire ou dégradé, services publics inexistantes ou de piètre qualité, ceci avait un impact sur les habitants (chômage, délinquance, drogue, familles éclatées) tout cela constitue un milieu insécurisé ou non convenable.

## B/ Etat des hauteurs:






Carte : état des hauteurs.

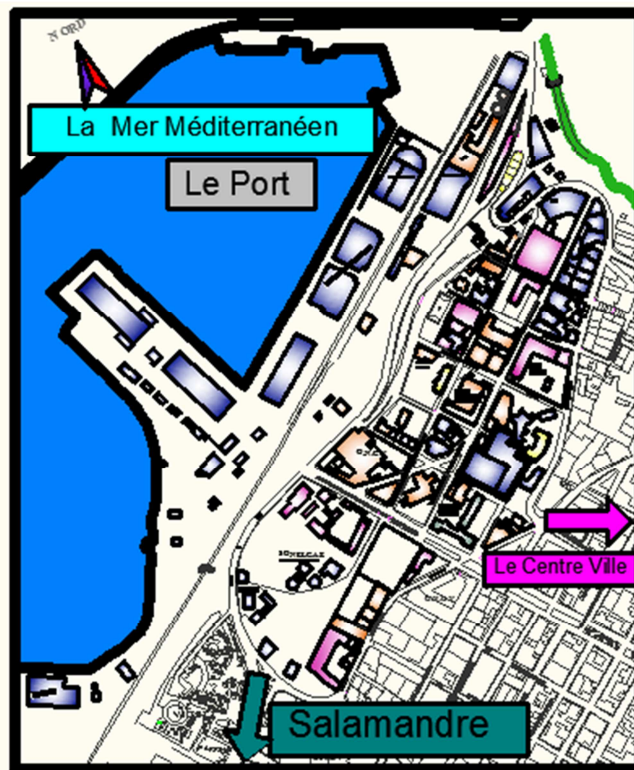


Habitat individuelle RDC



Habitat individuelle R+1

	RDC		R+1
	R+2		R+3
	R+10		



CEM R+2



Habitat collectif R+10

Dans l'environnement du site les hauteurs varient entre RDC et R+9 et nous les avons classées en deux catégories :

1. De RDC à R+2 : Cette catégorie est majoritaire et elle regroupe les habitations individuelles ainsi que quelques équipements tels que naftal.....etc.
2. De R+3 à R+10 : Cette catégorie concerne surtout les habitations collectives qui longent l'axe béguetât Mohamed.

## C/ Etat de bâti :

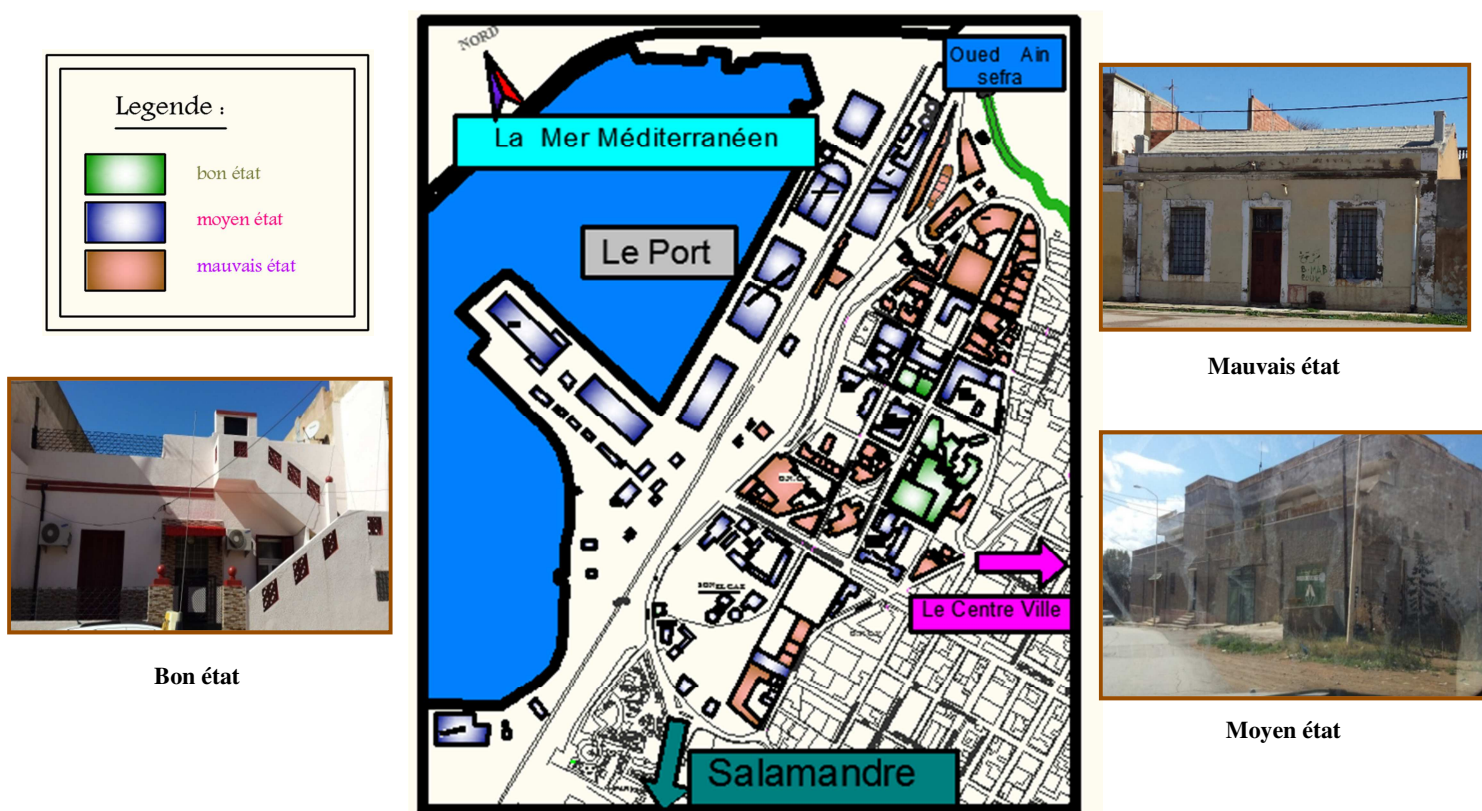
Dans notre fragment on peut classer l'état du bâti en 3 catégories :

1- **Le bon état:** quelque bâti résidentiel et des équipements.

2 - **Le moyen état:** quelques habitats individuels et des équipements qui ne fonctionnent pas.

3 - **État vétuste:** des hangars, avec l'existence des maisons individuelles a l'intérieure du quartier et à la périphérique, datant de l'époque coloniale, au milieu et à l'est de quartier sur un talus non protégé il existe des habitations précaires. Ces derniers demandent leur relogement le plus vite possible.

Carte : état de bâti.



## Synthèse :

- ✓ On remarque La discontinuité des bâtis, qu'il a touché par la précarité et la dégradation.
- ✓ D'après cette analyse et nos référence, au PDAU, ils ont prévu la démolition de tout ce qui n'est pas valable et ancien afin de réanimer cette zone et lui donner la vie de nouveau.

## D/ Circulation:

En ce qui concerne la circulation mécanique les rues principales sont mouvementées et vivantes ce qui n'est pas le cas de la circulation piétonne qui connaît une très faible fréquentation par les gens cela est due à : de part et d'autres de la voie on y trouve des hangars + usines (zones industrielles) absence d'activités commerciales et culturelles.

A partir de notre analyse, on distingue au niveau du fragment 03 types voies :

### 1. Voie de circulation de premier degré (la plus fréquenté):

C'est le boulevard Mufti Benkara Mustapha de 12m de largeur et la route n 11 elle est considérée comme rue principale, elle relie entre Kharrouba, notre fragment et Salamandre.

### 2. Voie de circulation de deuxième degré (moyenne fréquentation):

C'est des voies à moyenne circulation, ou elle relie les axes de premier degré comme Benguetat Mohamed de 5 m.

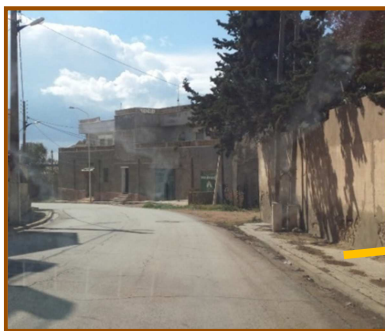
### 3. Voie de circulation de troisième degré:(faible fréquentation):

C'est des voies de faible circulation, degré entre 5 m et 4 m.

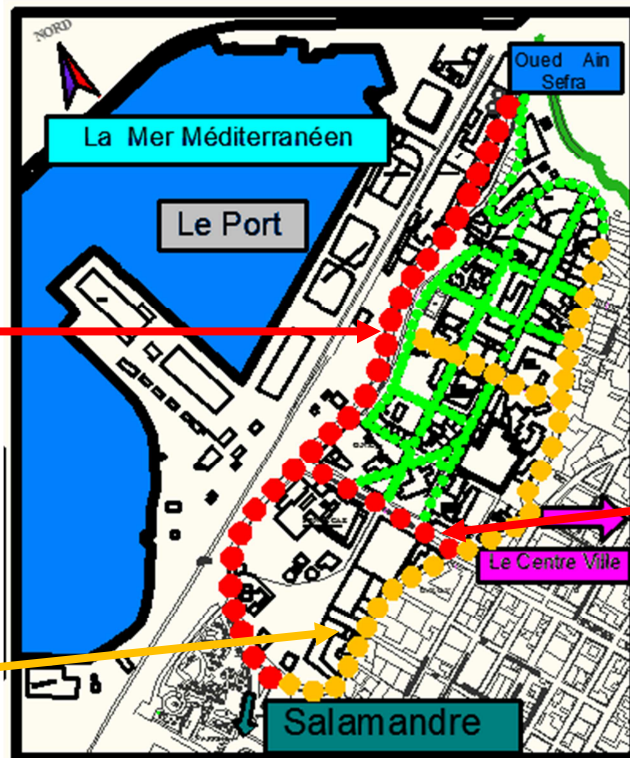
Carte : plan des voiries.



RN11



Boulevard BENGUETAT  
Mohamed



Benkara Mustapha



## Synthèse:

- malgré la richesse du réseau du voirie dans le fragment qui pourra faciliter le déplacement avec sa hiérarchie allant de boulevard, rue, ruelles et les impasses mais il n'assure pas la lisibilité et la simplicité fonctionnelle des circulations pour les piétons, ainsi que pour les automobilistes, même à l'intérieur, les rues sont pratiquement vides de gens et de commerce et ne bénéficient pas d'aucune plantation d'arbre, la très faible fréquentation par les gens cela est due à : de part et d'autres de la voie on y trouve des hangars plus usines (zones industrielles) des friches.
- absence d'activités commerciales et culturelles insécurité.

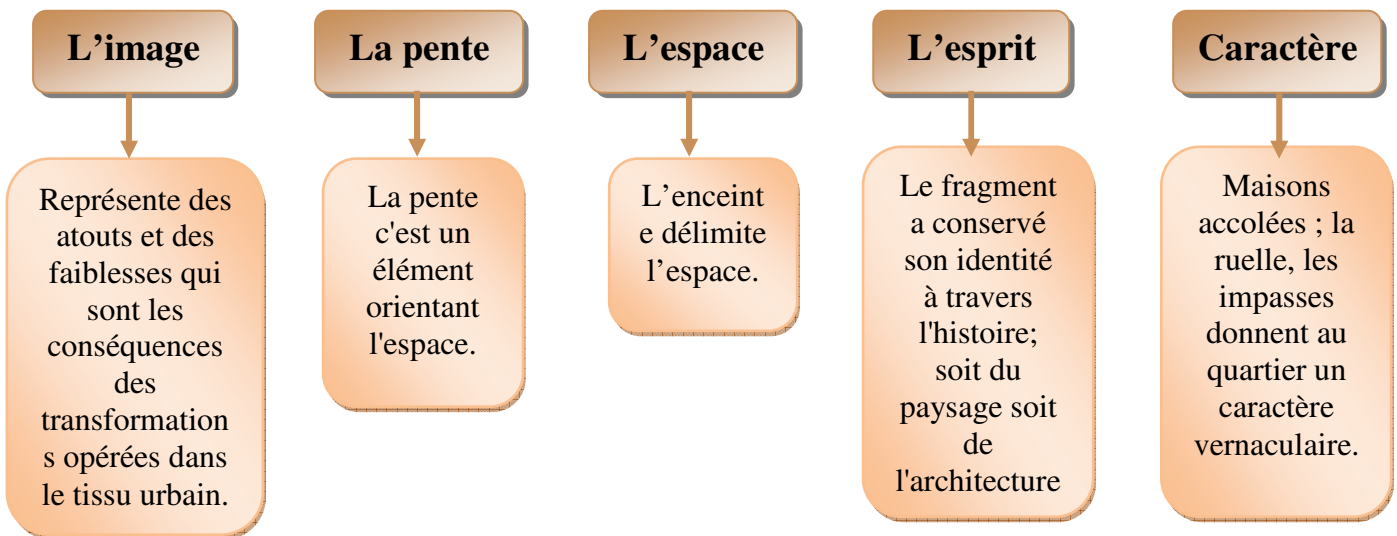
## 4 - APPROCHE SENSORIELLE:

D'après Jean Cousin<sup>10</sup> : « Pour l'être humain il existe en tout premier lieu une conscience de son propre corps. »<sup>11</sup>.

« Ont établi la pertinence de la relation à l'espace comme lieu d'acquisition des mécanismes de la connaissance et des schémas d'appropriation de l'espace. C'est un état de symbiose mentale avec le monde extérieure. (Le monde centré sur le moi ; le moi c'est l'univers) »<sup>12</sup>

### A/ Introduction

L'analyse sensorielle est un ensemble de méthodes permettant de mesurer les perceptions sensorielles (vue, ouïe, odorat, goût, toucher). On parle aussi de *sensimétrie* ou de *métrologie sensorielle*.



### Les escaliers :

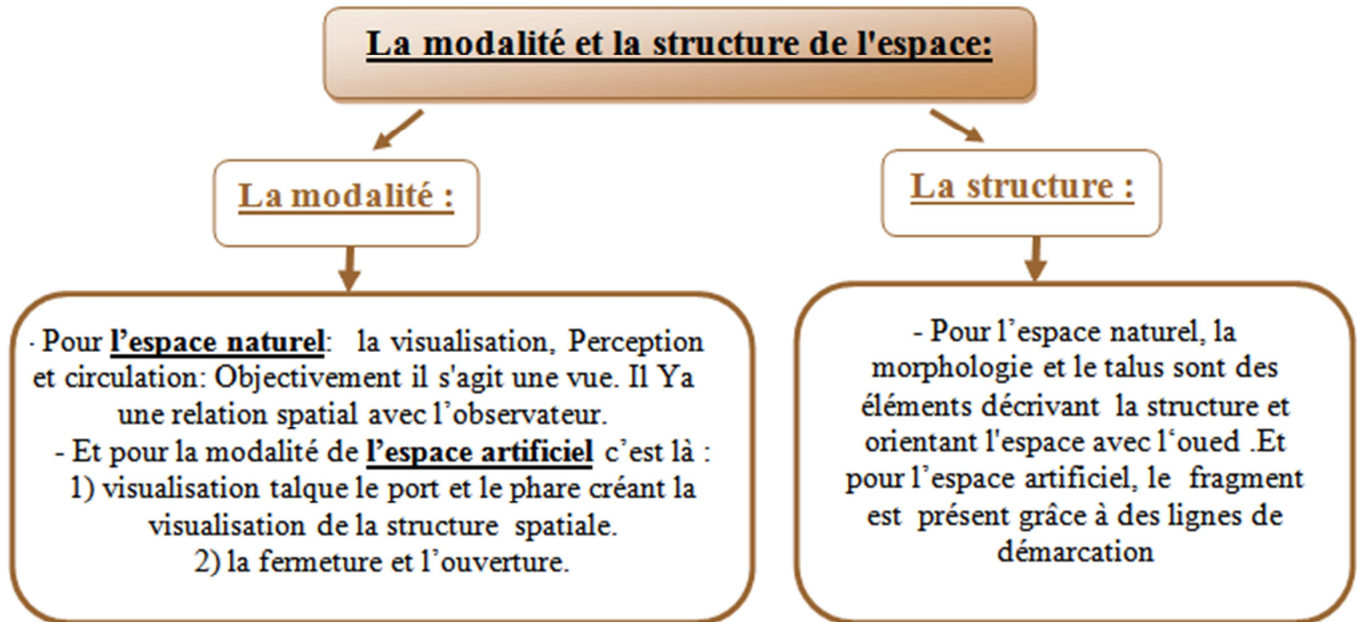
- Des éléments de rassemblement.
- Le fragment est délimité par **la mer** et l'existence du port côté nord, **les montagnes** avec **oued Ain safra** coté est et coté oust et sud délimité par **la ville** **Champ de vision naturelle telle que le mouvement et la vision sérielle (mer ; ville ; montagne).**



<sup>10</sup> Jean COUSIN : un architecte, professeur à l'université de Montréal.

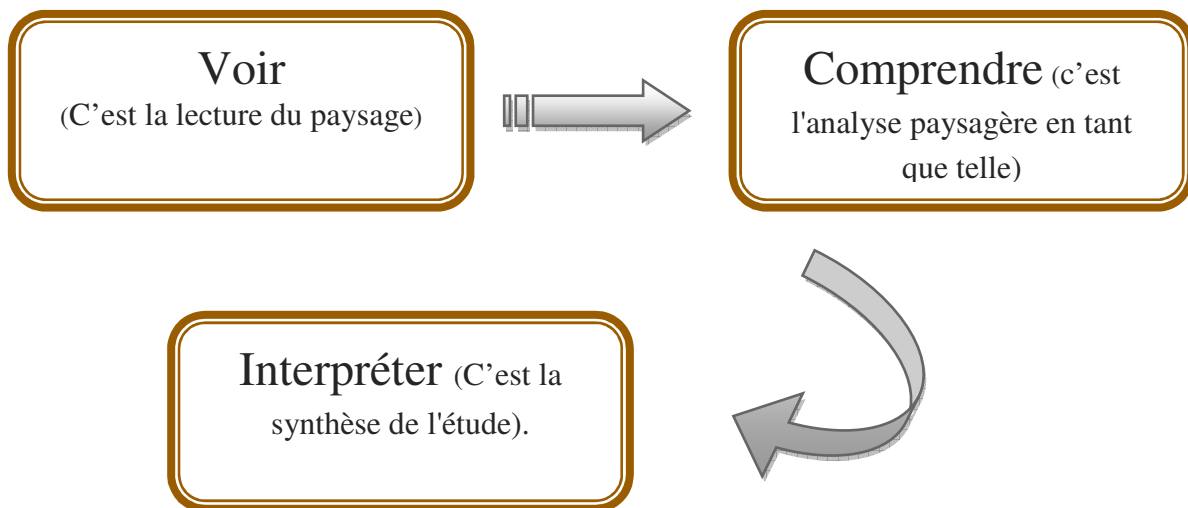
<sup>11</sup> Jean Cousin, « l'espace vivant : introduction à l'espace architectural premier », Ed : Moniteur 1980, 52p

<sup>12</sup> Jean Cousin, « l'espace vivant : introduction à l'espace architectural premier », Ed : Moniteur 1980, 58p



### **Analyse paysagère :**

L'**analyse paysagère** est une méthode d'analyse de l'espace environnant en trois étapes, permettant de comprendre et d'interpréter le fonctionnement d'un paysage naturel. Les trois étapes sont :



*D'après Kevin Lynch<sup>13</sup> : « Le paysage urbain est quelque chose que l'on doit voir, dont on doit se souvenir et se délecter ».*<sup>14</sup>

L'analyse paysagère s'articule autour les éléments suivants :

- Les limites.
- Les quartiers.
- Les voies.
- Les nœuds.
- Les points de repères.

L'idée consiste à isoler et reconnaître dans une séquence « des tableaux » qui sont des dispositions schématiques et codifiées du paysage, et à les nommer :

<sup>13</sup> Kevin Lynch, un urbaniste, architecte et auteur américain.

<sup>14</sup> Kevin Lynch, « L'image de la cité », Ed : MIT Press, Cambridge 1960,29p.



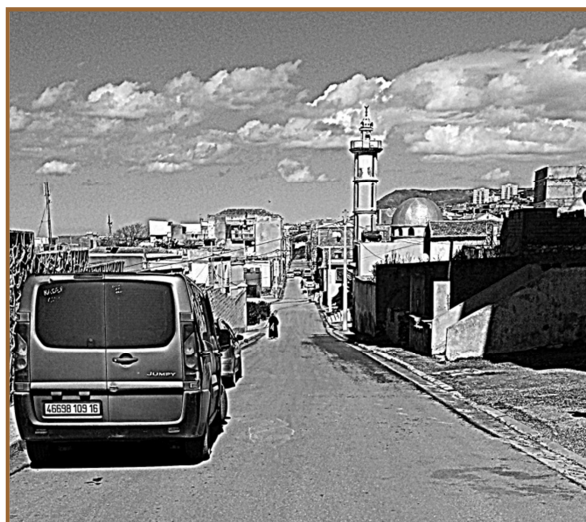
- Fermeture



- Ouverture



- Concavité



- Convexité



- Déflexion



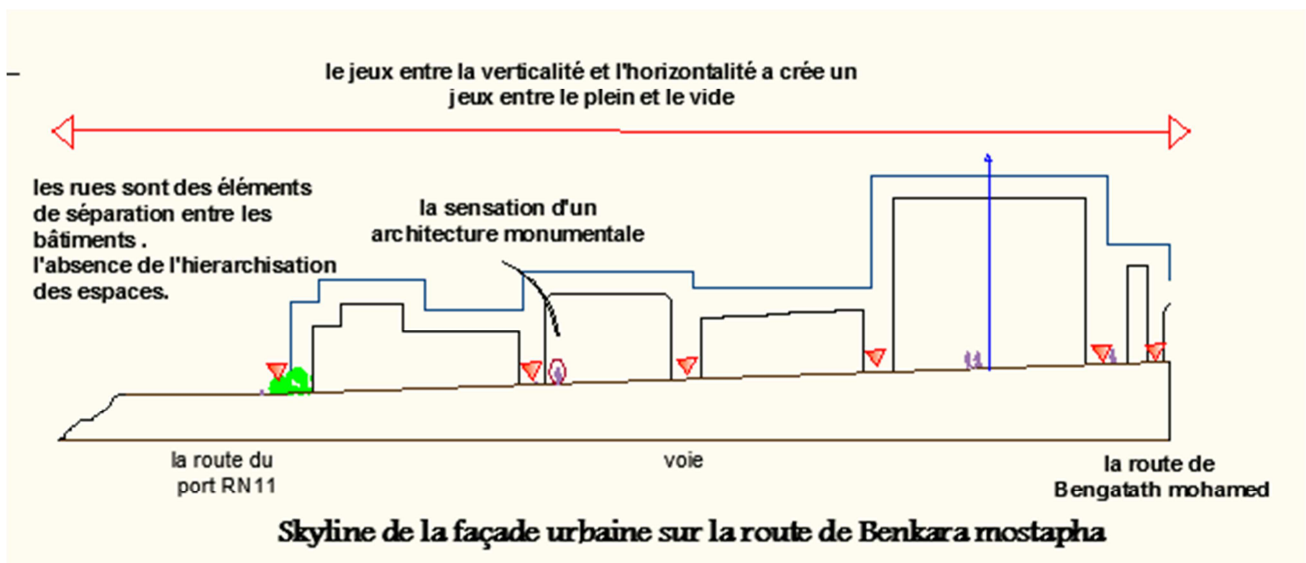
- Renvoi

## La façade urbaine:

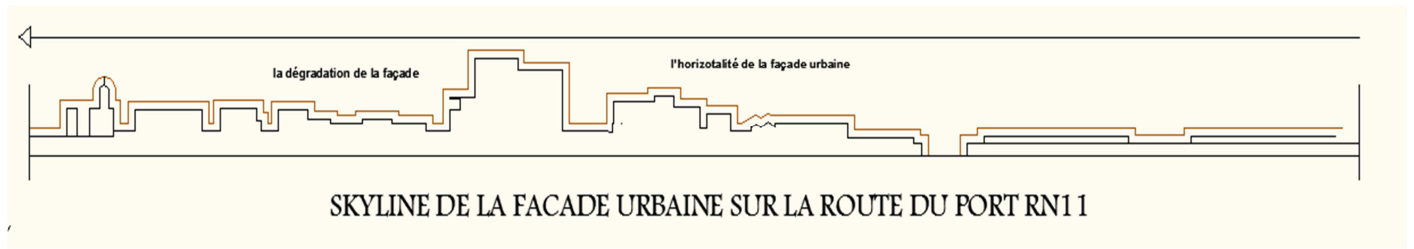
Il est préférable d'étudier celle des principales rues composant le tissu.

- Durant l'évolution du fragment, il s'est produit une rupture et pour mieux étudier les façades il est préférable d'étudier celle des principales rues composant le tissu.
- La façade urbaine est l'addition de façades donnant sur la rue, doit être ponctuée le long de son développement. Ces façades sont à la fois :
  - ✓ Homogènes, car elles ont été conçues en utilisation un langage commun, sans tomber dans la monotonie et l'uniformité.
  - ✓ Hétérogène, car chaque concepteur a exprimé ses intentions et besoins propres aux habitants. Le charme de la façade urbaine résulte de la contiguïté des différents édifices appartenant à différentes époques historiques. Une diversité qui ne doit pas rompre l'unité du parcours.
- Nous établirons une relation entre l'homme ; sa taille ; sa vision; sa manière de percevoir l'espace et les différentes manières d'organiser l'espace physique ce qui est bien entendu faire usage ou tenir compte inconsciemment de L'échelle Humaine.

Carte : La façade urbaine sur la route de Benkara Mostapha.



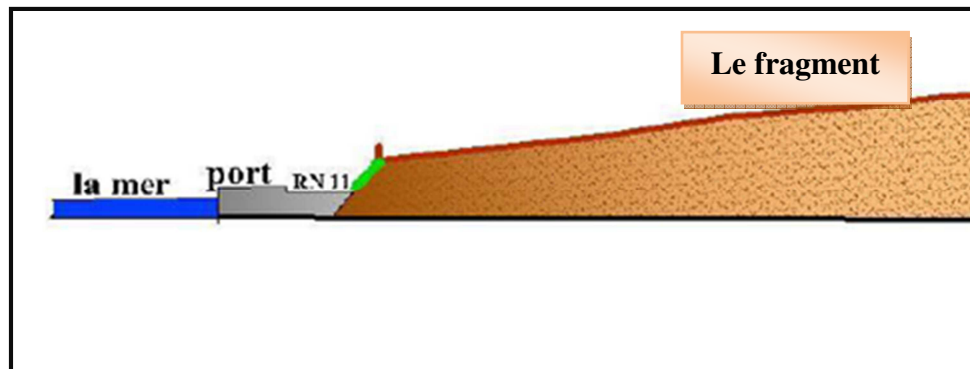
Carte : Le ski Lyne de la façade urbaine.



Carte : La façade urbaine sur la route nationale RN11



Carte : Coupe transversale.



## Synthèse :

Nous constatons que ses ambiances différentes ne donnent pas de dynamisme une ambiance de :

- 1) Monotonie : les chantiers et les laideurs des façades.
- 2) Hangars : souvent muettes.

Cette lecture traite l'apparence des villes de son importance éventuelle et des possibilités de la modifier, elle traite la forme visuelle à l'échelle de la ville et présente quelques principes de composition urbaine.

# IV ANALYSE THEMATIQUE

## 1- Définition des concepts d'intervention :

### La régénération urbaine :

Il intègre la redéfinition des espaces, des voiries, des transports, des équipements mais aussi l'implantation ou le développement d'activités économiques et socioculturelles dans un objectif de mixité sociale et de diversité des fonctions urbaines.

### Réaménagement urbain :

L'acte d'aménager consiste à mettre en forme toutes les conditions nécessaires à la conception et à la réalisation des paysages et formes urbaines qu'elles soient de l'ordre des infrastructures (aménagement des sols, organisation et gestion des paysages créés par l'homme) ou superstructures (organisation spatiale de tout ce qui est bâti).

### Réhabilitation:

Opération d'urbanisme consistant dans le nettoyage et la remise en état d'un quartier ou d'un immeuble ancien. Touche généralement le tissu urbain banal, On peut distinguer plusieurs types de réhabilitations :

- a) -une réhabilitation légère
- b) -une réhabilitation moyenne
- c) -une réhabilitation lourde.

### La restauration :

La restauration étant plutôt réservée à la sauvegarde et à la mise en valeur d'ensembles ayant une réelle qualité architecturale

### La reconversion :

C'est une intervention qui redonne une seconde vie à des bâtiments délaissés, ayant perdu leurs vocations initiales, en leurs affectant une nouvelle fonction qui tient compte des enjeux de la vie moderne.

### La restructuration:

C'est une opération par laquelle un ensemble organisé, voit sa structure organisationnelle remaniées vue d'aboutir à une nouvelle configuration. C'est une réorganisation d'un espace, d'un quartier ou d'un bâtiment. La restructuration d'un quartier désigne en général la mutation de sa structure urbaine (tissu urbain : parcelles, voies, bâtiments, infrastructures...).