



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

**UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1**  
**INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**

**MEMOIRE DE MASTER**

**Discipline : Architecture**

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale  
**AZUL**

Thème :

**Aménagement des fronts de mer au milieu urbain**  
**(Joint en annexe le PFE : *Pour une meilleur attractivité touristique de la ville***  
***de Bejaïa*)**

*Présenté et soutenu par :*

**ZERROUK Mohamed Yacine**

**ABALACHE Abderrahmane**

*Sous la direction de :*

**M. Youcef ICHEBOUBENE**

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

**M. LARBAOUI**

Urbaniste

**M. BELACEL**

Architecte

**Mlle. Lydia ICHEBOUBENE**

Architecte

*Devant le jury composé de :*

**Mr. Ben boudjema** Université Saad DAHLEB Blida1 Président

**Mr. Abdelkrim** Université Saad DAHLEB Blida 1 Examineur

**Mr. Youcef ICHEBOUBENE** Université Saad DAHLEB Blida 1 Rapporteur

**Année universitaire : 2018/2019**

# Remerciement

*Ce projet clôt cinq années d'études, de réflexions et de découvertes des plus intéressantes.*

*Nous tenons à remercier :*

*En premier lieu DIEU LE TOUT PUISSANT, de nous avoir donné la volonté et le courage afin*

*d'arriver à la finalité de ce modeste travail.*

*Nos parents qui nous ont beaucoup soutenu pendant toute notre formation, et qui continueront*

*à nous aider dans tous les projets de l'avenir.*

*Nous tenons aussi à remercier notre encadreur Mr Icheboubene, Maître de conférences, pour ses*

*disponibilités, ses conseils, ses suggestions et son encadrement qui nous ont été d'un grand*

*apport, en plus, de nous avoir inculqué une vision nouvelle de l'architecture et un plus grand*

*intérêt pour l'urbanisme.*

*Plus généralement tout le personnel enseignant du département d'architecture de l'université*

*SAAD DAHLEB qui ont participé à notre formation,*

*ainsi qu'à tous les étudiants qui nous ont aidé de près ou de loin.*

*Notre gratitude va aussi à tous les enseignants de nos années précédentes.*



## *TABLE DES MATIÈRES*

Remerciement.....	II
Table des matières .....	III
I.    Introduction général .....	04
I.1.Présentation du master en architecture en général .....	04
I.2. Présentation du master en option Azul .....	04
II.   État de connaissance .....	07
<b>III.   Section 01 .Thématique générale " ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENTS</b>	
<b>URBAINS EN MILIEU LITTORAL.....</b>	<b>07</b>
II.1. Introduction de la section .....	07
II.2. Présentation de la ville littorale .....	10
A- Cas général .....	10
II.2.1. Sur le plan urbanistique .....	10
II.2.2. Sur le plan architectural .....	19
II.3. Présentation de la ville littorale .....	24
B-Cas de l'Algérie .....	26
II.4. Conclusion de la section 01 .....	32
<b>Section 02.Thématique Spécifique "AMÉNAGEMENT DES FRONTS DE MER AU</b>	
<b>MILIEU URBAIN.....</b>	<b>33</b>
II.1. Introduction de la section 02.....	33
II.2. Présentation des types d'aménagements urbains de fronts de mer des villes littorales.....	35
A- CAS GENERAL .....	39
B- CAS DE L'ALGERIE.....	56
II.3. Conclusion de la section.....	66
IV.   Conclusion générale.....	67
V.    Liste des figure.....	69
VI.   Références Bibliographiques.....	71

# **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

## **I.1. Présentation du master en architecture en général :**

L'architecture est une discipline qui combine l'art et la science en vue de construire des bâtiments. Le travail de l'architecte est donc de créer des espaces, des volumes à partir de dessins et de plans, de les proposer à ses clients, d'établir des devis, de prendre contact avec les divers corps de métiers qui interviennent sur un chantier de construction et de suivre ces travaux.

Cette formation comprend deux cycles d'études. Le premier cycle, d'une durée de trois ans, conduit au grade de licencié en architecture. Le second cycle, d'une durée de deux ans, conduit au grade de master en architecture attribuant conjointement le titre professionnel universitaire d'architecte.

Au début de chacune des années du 2ème cycle, chaque étudiant choisit ses cours à option pour l'année qui commence. Il le fait en tenant compte des compatibilités horaires. Il peut choisir de suivre des cours de plusieurs familles différentes. Mais certains cours ne peuvent être suivis que si d'autres ont été suivis préalablement. Le cycle de Master en architecture permet aux étudiants de :

- ✓ Maitriser de manière autonome la conception d'un projet architectural et urbain à toutes les échelles
- ✓ Approfondir les compétences techniques
- ✓ Approfondir la culture architecturale
- ✓ Développer l'initiation à la recherche et une pensée critique

Le diplôme de master décerné permet l'exercice de la profession d'architecte, dans le sens le plus large du terme, sans limite de responsabilité, dans tous les pays. Les métiers de la construction, le design, l'architecture d'intérieur, la scénographie, ou toute discipline en rapport avec la spécificité des études

## **I.2. Présentation du master en option Azul :**

« ? La meilleure façon de protéger un site c'est de l'aménager »<sup>1</sup> à partir de ce raisonnement on a choisi l'option AZUL qui s'intéresse au rapport site/projet, et qui nous permet de développer une connaissance sur le littoral, mettre en lumière ces particularités ; en tenant compte de la présence de la mer qui lui confère une notoriété et une attractivité. .

---

1

## **INTRODUCTION GÉNÉRALE**

*«Seule la conscience du contexte et la connaissance du milieu dans lequel il construit peuvent permettre à l'architecte de trouver le sens réel.»<sup>2</sup>*

Un bon projet est défini dans cette option vis-à-vis de son intégration judicieuse dans son environnement sur le plan architectural et urbanistique, et s'intéresse aux facteurs à l'origine.

AZUL s'inscrit dans la continuité de l'option AZUL (Architecture en Zones urbaines littorales) dans le système classique, créée en 2004/2005 par le Docteur architecte, Mr ICHEBOUBENE Youcef, assisté de Mr. HOCINE Mohamed et TABTI Mohamed, tous enseignants à l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida.

Il faut dire que l'option AZUL a pris de l'envol et a donné des résultats satisfaisants. Pour rappel, certaines idées maîtresses développées autour des grands projets de la ville d'Alger ont été initiées, pensées et développées dans l'option AZUL.

Parmi ces idées on peut retenir :

- L'aménagement des berges et de l'embouchure de l'Oued El Harrach.
- La promenade de la baie reliant l'embouchure de l'Oued El Harrach au quartier d'El Hamma, ainsi que l'aménagement de celui-ci.
- La notion de la coulée verte, prenant naissance du monument et aboutissant au jardin d'essai.
- L'aménagement d'esplanades créant ainsi l'articulation entre la ville et le front de mer.
- La restructuration du port d'Alger, voire même son déplacement redonnant l'espace libéré à la ville.
- Aménagement d'une gare maritime digne de la capitale, offrant une vitrine aux voyageurs.

**Figure 01 :** Quelques Projets d'option AZUL, réalisés dans les années passées



## INTRODUCTION GÉNÉRALE



*Aménagement du front de mer de la ville de Tizirt*



*Aménagement de la falaise de la zone portuaire de la ville de Tipaza*

**Nos objectifs** sont d'arriver à identifier, comprendre et expliquer les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones littorales, à travers leur développement en matière de production d'espace bâti.

Nous nous intéressons dans un premier temps à cette belle architecture et ce bel urbanisme. Puis à l'identification et à l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes-, et plus particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Nos intentions à travers cela sont :

- Récupérer le front de mer.
- Maitriser le rapport ville/mer.
- Une nouvelle attractivité de la Ville.
- Reconquête de la façade maritime.
- Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral.
- Réfléchir dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux,
- Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois.

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### **II. État de connaissance**

#### **II-1. Introduction de la section 01 :**

Afin d'atteindre nos objectifs de l'option, la structuration du mémoire de recherche sera comme suit :

- ❑ **Introduction générale**, présente le but de ce master de recherche ainsi que le choix de cette

Option et présentation générale du thème choisi.

- ❑ **État de connaissance** qui se compose de deux sections
- ❑ **La première section** : *thématique générale*, expose le contexte de l'urbanisation du littoral, par

L'analyse de plusieurs cas d'étude, ces analyses urbaines permettent de mieux comprendre les Enjeux complexes liés à l'urbanisation de la frange littorale. Elle consiste aussi en Une synthèse des connaissances acquises sur ce phénomène et en une mise en perspective Des recherches menées sur la question de l'urbanisation des zones côtières sur le plan Urbanisation et architectural. Cette entrée en matière permet de rappeler l'ampleur et l'acuité De cette problématique générale.

- ❑ **La deuxième section** : *thématique spécifique*, aménagement urbain des fronts de mer des villes littorales, nous procédons pour cela en deux temps :

Le premier consiste inanalysé conceptuelle qui s'intéresse à l'aménagement des fronts de Mer, travers l'étude des cas du bassin méditerranéen.

Le second s'attache, en apport des connaissances sur l'urbanisation du littoral et envisagées Plus particulièrement à travers l'aménagement de la frange littorale, sur l'étude de cas de la ville d'Alger. Ceci permet de véritablement poser la question de l'intérêt de connaître entre la ville et la mer par le biais des aménagements des fronts de mer.

- ❑ **La conclusion générale** : correspond aux réponses que nous sommes en mesure d'apporter Aux questions précédemment posées.
- ❑ **Les références bibliographiques** : ouvrages scientifiques, mémoires et thèse, projet .....etc., qui ont alimenté ce travail.

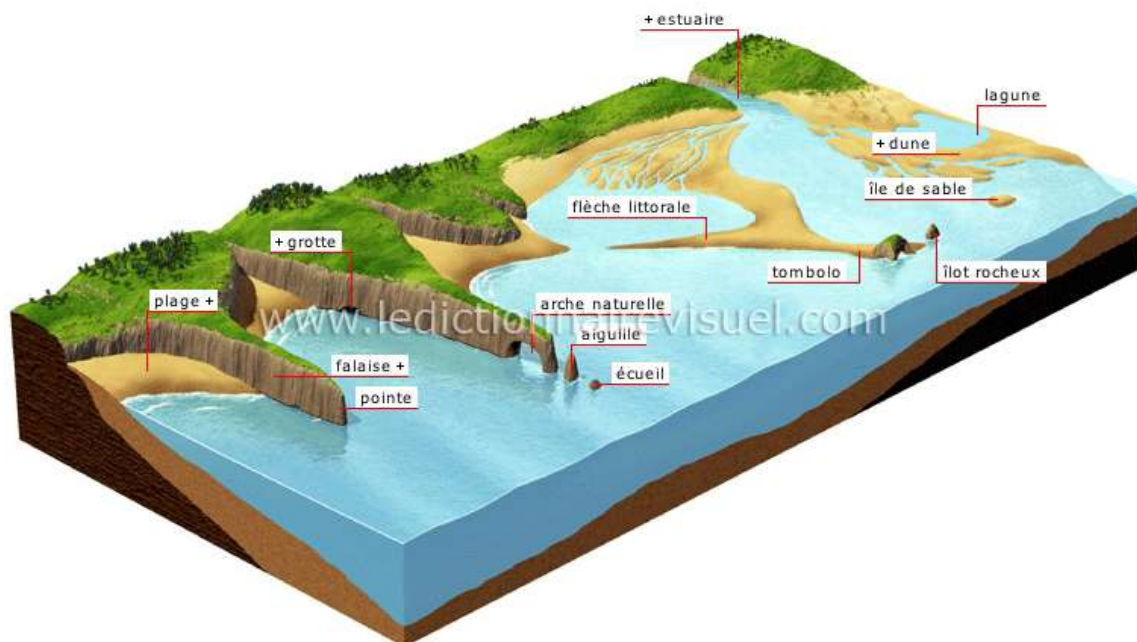
## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Avant de passer à la présentation de cette section, un bref aperçu sur le littoral est nécessaire et important :

Le littoral est un ensemble de formes, de reliefs délimitant les continents et les îles dont le façonnement dépend directement ou indirectement des actions de la mer.

Ainsi il est défini comme une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. La proximité de l'eau développe un environnement particulier exprimé en dunes, galets, falaises, rochers ...etc.

**Figure 02 : Les Composantes de littoral**



Source : <http://www.ikonet.com/fr/dictionnairevisuelterregeologieconfiguration-du-littoralconfiguration-du-littoral.php>

*Le littoral est un espace à l'interface des milieux **continentaux**, **marins** et de l'**atmosphère**. Ces limites sont très théoriques et sont fixées vers la terre, là où les influences marines cessent d'exister et vers la mer, là où les influences continentales n'existent plus. Le littoral est un espace dynamique et mobile.*

Dans notre cas on s'intéresse sur La Méditerranée qui dispose d'un littoral privilégié, qui explique sa forte attractivité. La diversité et la richesse du patrimoine historique, culturel, naturel et paysager. Une mer avec un climat doux et ensoleillé en hiver a été à l'origine du tourisme sur la côte méditerranéenne au XIXe siècle, avec la création des premières « villes d'hiver ». Le climat chaud et sec en été a permis l'essor considérable du tourisme balnéaire pendant la seconde moitié du XXe.



## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE



Figure 03 : Le littoral méditerranéen



Source : <http://tntatlasgeographie.tableau-noir.net/pageslittoral-mediterraneen-carte.html>

-L'image 01 montre la carte de littoral méditerranéen,  
- L'image 02 : Le littoral de la Province de Grenade, long de 73 km, s'appelle la **Costa Tropical ou Costa Granadina**. Cette frange littorale occupe une position privilégiée. En effet, étant située le long de la Méditerranée, entre le nord de l'Afrique et la Sierra Nevada, où se dressent les plus hauts reliefs de la Péninsule (le Mulhacen avec 3480 m d'altitude à moins de 40 km du littoral), elle est protégée des vents froids du nord.  
-L'image 03 : *l'île de Corse en France une mer transparente et roches sculpturales.*

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

Source : <http://immobilierenespagne.over-blog.com>

**Notre objectif à travers cette phase est de déterminer les particularités de la ville littorale sur le plan architectural et urbanistique et faire ressortir les différents facteurs qui imposent cette architecture et cet urbanisme.**

### **II.2. Présentation de la ville littorale :**

#### **A-Cas général :**

#### **II.2.1. Sur le plan urbanistique :**

##### **II.2.1.1 Les formes de développement urbain et des villes littorales :**

La ville littorale à travers son emplacement spécifique, point de contact terre et mer, présente des particularités architecturales et urbanistiques.

Le rapport ville /mer devient de plus en plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale. Nombreux experts ont qualifié la ville littorale de laboratoire d'innovation en matière de production architecturale et urbanistique.

Les formes de développements des villes littorales peuvent changer de direction à travers le temps, à la rencontre d'obstacles naturels tels que (les montagnes et les terres agricoles, la cour d'eau) ou artificiels tels que (axe routier principale, zone militaire). D'autre part le moyen technologique et le savoir-faire de notre époque n'existait pas auparavant pour franchir ces obstacles, c'est pour cela nous parlerons donc des formes de développements urbain principales des villes littorales.

D'abord on a la Développement Parallèlement à la mer : la ville se développe parallèlement à la mer, ou on trouve qu'elle est tournée vers le principal centre d'attraction « *la mer* ».

Cette organisation fut pour des raisons climatiques tel le profit de la ventilation naturelle, et ainsi l'esprit de l'homme d'être en face à la mer. On retrouve ce développement généralement sur les sites plats qui renforcent ce développement linéaire des villes.

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

**Figure 04 :** la Développement Parallèlement à la mer



Source : Image Google Earth

- L'image 01 montre : La ville de Korcula « Croatie » à un développement parallèlement à la mer pour préserver la forêt et garder le contact avec cet élément majeur
- l'image 02 montre : la ville de sainte pierre située au sud de France s'est développée parallèlement à la mer pour protéger les terrains agricoles

Ensuite on trouve le Développement perpendiculaire à la mer : C'est le cas où la ville se développe perpendiculairement par rapport à la mer

On retrouve ce développement sur les sites en pente ou accidentés ou encore sur les bords des versants des eaux vers la mer tel les oueds. Ce genre de site permet d'avoir des vues sur la mer assurées par la différence du niveau du sol

**Figure 05 :** la Développement perpendiculaire à la mer



Source : Image Google

- L'image 01 : la ville de Marseille (1888) au sud de France a développé perpendiculairement à la mer tout autour de l'ancien port
- L'image 02 : la ville après s'être développée au parallèle à l'infrastructure portuaire
- L'image 03 : la ville de Tanger au Maroc s'est développée parallèlement à la mer au début et avec le temps la ville s'est développée dans toutes les directions, à cause des contraintes naturelles

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Le troisième développement c'est le cas où la ville se développe parallèlement et perpendiculairement à la fois ; Cela dépend de la morphologie du terrain qui est d'un côté plat et d'un autre côté accidenté ou en pente

**Figure 06 :** la Développement satellitaire



**Figure 07 :** Vue arienne sur l'éloignement de la mer



Source : Photo prise par le satellite Spot 4 de la société française Spot Image.

- les images 01 et 02 montrent : la submersion marine lors de la tempête Xynthia sur l'Europe occidentale (février 2010)

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### ➤ **Nouvelles tendances de développement de la ville littorale**

A raison des facteurs sociologiques, naturels et juridiques (collective et individuelle, les comportements ont changé, évolué, et les citoyens savent aujourd'hui mieux tirer parti des risques côtiers et outils réglementaires), ceux qui ont engendré l'apparition de nouvelles formes de villes littorales <sup>3</sup>

#### ✓ - **Eloignement de la mer**

De nos jours, les littoraux ont atteint un stade de saturation entraînant un redéploiement de l'étalement urbain vers l'intérieur, les plages en particulier, reculent. Entre les pressions naturelles à savoir l'érosion et submersion marines (voir figure 04), technologiques, économiques et environnementales, la préservation du trait de côte est devenue un enjeu essentiel de ces prochaines années. Afin de préserver le trait de côte, l'urbanisation actuelle des littoraux a tendance de reculer vers l'intérieur des villes. S'ajoute à cela la réglementation est aussi un facteur important du recul de l'urbanisation de des littoraux. <sup>4</sup>

**Figure 08** : développement des villes en empiétant sur mer



Source : <https://commons.wikimedia.org>

Source : <https://commons.wikimedia.org>

### **Empiètement sur mer**

Dans certains pays, à cause des changements climatiques, face aux sécheresses dans les terres, des mouvements de population vers les côtes s'intensifient peu à peu. De tous ces phénomènes résulte une forte pression démographique sur le littoral, avec pour conséquence un niveau élevé de l'empiètement sur mer, sous deux formes , la première concerne les zones

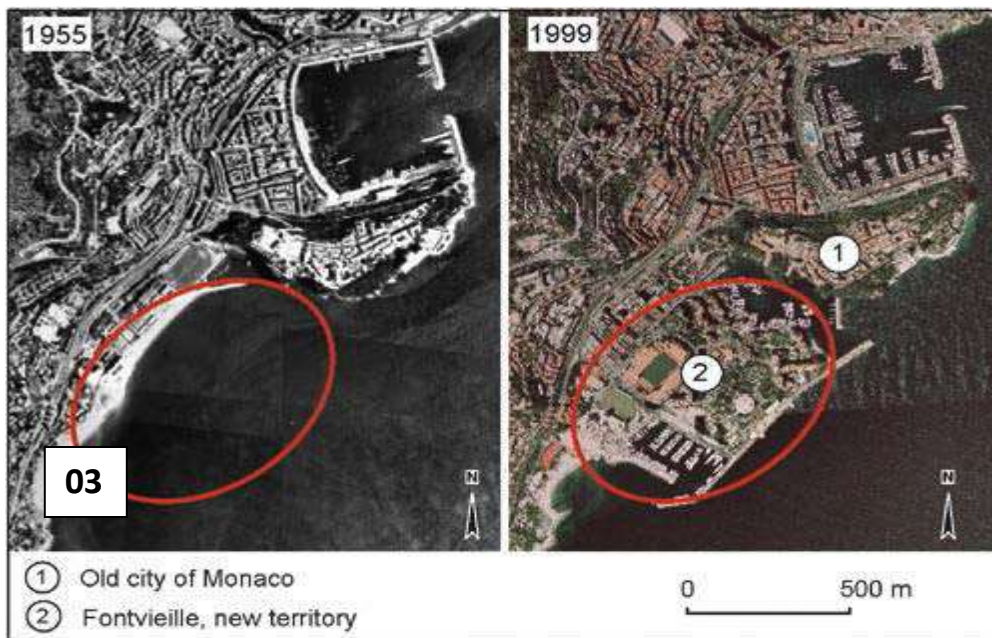
---

<sup>3</sup> Samuel ROBERT, 2009

<sup>4</sup> La référence précédente

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

déjà urbanisées grâce à des polders, digues, quais et plages aménagées ,ce qui engendre une relation continue avec l'existant- la ville littorale mère -(Voir figure 05),la deuxième forme consiste à la création des îles flottantes ce qui génère une rupture et relation discontinue avec l'existant .



Source :<https://wikimedia.org/>

La figure présente à travers les images 01, 02,03 l'empiètement et l'artificialisation sur le littoral afin de gagner des emprises sur la mer.

-L'image 01 : à Nice pour la construction de l'aéroport.

-L'image 02/03 : à Monaco, sous la pression foncière croissante, en un siècle, Monaco est passée de 150 à 200 hectares en s'avancant sur la mer, ceci un cas de ces avancées sur mer, l'empiètement de la ville sur mer en 1999,pour construire le quartier de Fontvieille .

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### **II.2.2- Aménagements urbains spécifiques :**

Il existe deux types d'aménagements :

#### **a/ Aménagements urbains spécifiques propres au littoral**

##### **❑ Zones portuaires**

Un port est une plate-forme intermodale d'échanges entre l'eau et la terre (Conseil Economique et Social français, 1993)

Ces zones constructibles du port se localisent sur les terre-pleins : ce sont les surfaces Horizontales construites par remblaiement sur la portion littorale.

Interface bassin-terre : Le premier objectif, commun à tous les aménagements portuaires, est ici d'assurer une fonction "escale". Il s'agit d'une halte délibérément choisie par le plaisancier.

Ces zones d'interface entre la mer et la ville par le biais du port, constituent des espaces qui Abritent des activités portuaires destinées aux : militaire, pêche, industrie et commerce , plaisance et tourisme

La relation ville / port : Un port de plaisance constitue (ou devrait constituer) un pôle D'aménagement majeur pour la commune qui l'héberge. Il est bien sûr un atout touristique qui Ne doit pas se tourner uniquement vers le plaisancier (en témoignent les réflexions engagées Dans de nombreuses régions sur ce "produit" touristique particulier). Mais il participe aussi Pleinement au développement économique et culturel du territoire sur lequel il se situe. Son Existence permet entre autre le développement dans la ville de commerces divers et d'artisans Spécialisés, encore faut-il inscrire l'aménagement du port dans un projet urbain global facilitant les échanges ville/port via le traitement architectural et paysager. )<sup>5</sup>

Une marina est un complexe résidentiel incluant un port de plaisance utilisé en partie par les résidents

---

<sup>5</sup> Alexandre BAGUET & Isabelle LORTAL, 2008

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 09 : Marinas et ports de plaisances



01

Source : <http://www.marseilletourisme.fr/>



02

Source : <http://www.panoram-art.com/>



03

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



04

*La figure présente à travers les images 01 et 02, les terre-pleins des ports particuliers comme celui de Marseille (image 01) avec celui de Havre le plus grand port de France (image 02) et à travers les images 03 (Marina Yasmine Hammamet –Tunisie) et 04 (Marina Tétouan Maroc ), deux des meilleures marinas au Maghreb arabe et au nord méditerranéen, elles ont un attrait touristique à l'échelle nationale et internationale de leurs pays.*

### ❑ *Gare maritime*

Une composante commune qui existe aux niveaux des ports commerciaux, industriels, Touristiques et de plaisance, la gare maritime ou terminal passagers, un équipement qui joue de son image d'infrastructure pour offrir avant tout un espace public de grande qualité à la ville portuaire. Elle ne nécessite qu'une surface restreinte mais bien desservie par les réseaux routier et ferré pour le passage des véhicules transportant les passagers.



## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

**Figure 10 :** Gares maritimes



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

<http://www.marseilleport.fr>

*La figure présente à travers les images 01 (Terminal passagers – Marseille) et 02 (Terminal passagers – Barcelone), deux gares maritimes de grands ports à la méditerranée, implantées dans leurs zones portuaires qui les contournent.*

### *Promenades maritimes*

Les promenades maritimes caractérisent les stations de bord de mer, elles traduisent dans le paysage un urbanisme spéculatif, à rapprocher de celui qui produit le square et le boulevard étonne lieu à une urbanisation du littoral sous formes de vaste appendices linéaires .Les pratiques sociales associées à la promenade rappellent celles du jardin de plaisir et renvoient au même rêve d'une urbanité idéale. C'est des aménagements sont créateurs d'urbanité, animation et ambiance urbaines.

**Figure 11 :** Paysage urbain et architectural des promenades maritimes



source : [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

*La figure présente le front de mer de Gênes Italie*

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### ○ *Piscines et bains naturels*

Au début du 20 siècle, particulièrement en Australie, des piscines de mer furent construites, le plus souvent sur des promontoires, en utilisant les bassins naturels formés entre les rochers, éventuellement clos par des murs de maçonnerie, l'eau étant renouvelée grâce à des réservoirs alimentés par la marée ou simplement par les eaux de la marée haute.

**Figure 12 :** Aménagements des piscines naturelles



Source : <https://www.webteneriffr.com/>

Source : <http://porto-moniz.top-hotely.sk>

*La figure présente à travers les images 01 et 02, ces bassins naturels qui font aujourd'hui partie des principaux attraits touristiques, Image 01 qui s'agit des Piscine naturelle Le Caletón - Tenerife-Espagne et Image 02 relative aux piscines naturelles Porto Moniz, Portugal, aménagées adéquatement au paysage naturel marin, Il ne s'agit pas d'une piscine au sens sportif du terme, mais davantage d'un espace convivial, ouvert et ludique et tranquille.*

### □ *Solarium de front de mer*

Des échelles ou gradins au bord de mer, lieu de baignade et bronzage mais aussi il peut être un lieu de relaxation, de réflexion et de discussion, permettent facilement d'accéder à la mer, la mise à l'eau se fait en faisant des plongeons ou toutes sortes de figure

**Figure 13 :** Aménagement des solariums



Source : <http://www.plages.tv/>

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

*-L'image 01 (, Solarium de Monaco –France) une digue transformée en gradin face à la mer, un véritable spectacle et un bon plan pour la baignade aussi.  
-L'image 02 (, L'orgue marin de Zadar de Croatie) Partie intégrante de la rive, une réalisation architecturale unique, un mélange intéressant et original d'architecture et de musique. , les orgues marines sont reconnaissables à leurs marches plongeant dans la mer, Le son de ces orgues est sous l'influence de l'énergie de la mer (vagues, des marées)*

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

### **b-. Les aménagements urbains spécifiques**

#### ❖ **L'aménagement des percées :**

Le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique exploité par certain type d'aménagement (ruelle, boulevard) elles aboutissent généralement vers des places aménagées. Les percées ont un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente.

**Figure 14 :** Vue sur les percées



Source: <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?pid=582530>

Les image 01 et 02 de la figure montrent les différentes percées de la ville de Marseille France.

#### ❖ **L'aménagement des espaces publics:**

Ils sont généralement orientés vers la mer pour avoir une belle vue. Ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se balader, et bien profiter de l'ensoleillement

**Figure 15 :** Les différentes aménagement des espaces publics



<http://cocorico.com/>

Source: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Royan>

Source: <http://amerigeo.veille.inist.fr>

-L'image 01 montre : La Promenade des anglais (Nice).

-L'image 02 montre : La place Charles-de-Gaulle, également surnommée « place Rouge » par les Royannais, fut conçue comme le carrefour de la ville nouvelle France.

-L'image 03 montre : Le front de mer du quartier Copacabana. Rio de Janeiro, Brésil.

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

### II.2.2. Sur le plan architectural

#### II.2.2.1. La forme et volumétrie

La forme renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples : cube, pyramide, sphère...) ; mais aussi par des **propriétés visuelles** et sa **métaphore** telles que **la couleur, les proportions, la texture** et surtout le **rapport à l'environnement**.

Le choix d'une forme dynamique inespéré par la mer pour créer une continuité entre la mer et son environnement. Les architectes tentent de s'adapter aux sites littoraux par la forme. Afin de résoudre la contradiction entre vents dominants et vue sur la mer ainsi que le confort d'été, les constructions au bord de la mer doivent être dotées: De diverses formes géométriques (forme dégradée, courbée...)

**Figure 16** : Les formes et les volumétries des projets littoraux



*Source: <http://Google image>.*



*Source: <http://Google image>.*



- L'image 01 montre : le yacht-club à Monaco France un bâtiment sous la forme d'un bateau sur le front de mer de la ville conçue par Norman Foster en 2007.
- L'image 02 montre : Marina baie, Côte d'Azur Espagne un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy on voit les différents traitements de façades.
- L'image 03 montre : le bâtiment flottant conçue par Renzo piano à Monaco. France un bâti surélevé pour garder le contact avec la mer débute de réalisation 2016, la fin de projet en 2025
- L'image 04 montre : Le musée Guggenheim de Bilbao situé à Bilbao espagnol, La structure innovante du bâtiment a été dessinée par Frank Gehry dans le style qui l'a rendu célèbre

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### **II.2.2.2.\* La façade et lumière**

Des façades avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, afin d'assurer un certain confort (aération, ventilation et éclairage naturel) à l'intérieur des bâtis.

- **La lumière naturelle :** Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'esthétique de l'architecture.

- **Les ouvertures:**

Doivent répondre à des fonctions parfois contradictoires. Les performances à atteindre varient au cours de la journée et d'une saison climatique à une autre:

- ✓ Laisser pénétrer la lumière.
- ✓ Ventiler les espaces.
- ✓ Dissiper les chaleurs.
- ✓ Caractériser la façade.
- ✓ Permettre la vue vers l'extérieur et parfois vers l'intérieur.

Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'esthétique de l'architecture.

- **Moucharabié:**

Utilisation de grandes ouvertures et de baie vitrées pour contribuer à refroidir les pièces en soirée avec leurs protections du rayonnement solaire en utilisant des éléments de protection

- **Le revêtement extérieur:**

Peint en couleur claire tel que le blanc et le bleu qui reflètent la lumière et diminuent la quantité d'énergie solaire absorbée (**facteur climatique**).

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 17 : Les différentes façades des projets littoraux



-L'image 01 montre : un Hôtel a la grande motte avec des façades orienté vers la mer et des grandes ouvertures pour mieux profiter de la vue sur mer

-L'image 02 montre : des façades postérieures avec des petites fenêtres, la ville de la Grande Motte.

-L'image 03/04 montre : l'Utilisation des murs en verre pour profiter de l'éclairage naturel et de la vue sur mer

### II.2.2.3. Les espaces accessoires

Ce sont des espaces tampons entre l'extérieur et l'intérieur pour permettre aux touristes l'exploitation optimale de toute la richesse littorale

• **La terrasse:** Plate forme aménagée à un étage ou sur le toit d'un balcon permet le regroupement, l'échange, comme elle offre une vue sur l'extérieur et sur la mer

• **le patio :** Apparaît dans toutes les maisons méditerranéennes. Ce vide central, appelé aussi « Ouest Eddar», pour ou jardin Est une manière de s'approprier l'extérieur et de recréer un espace propre. Les maisons sont toutes couvertes d'une terrasse accessible par des escaliers.

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 18 : Les espaces accessoires



Source:

<http://www.google.com/imghp?hl=fr&tab=wi>

*L'image 01 montre : Le jardin de fleur Maroc*

*-L'image 02/03 montre : Patio dans une maison traditionnelle.*

### **II.2.2.4. L'orientation de bâtiment :**

La direction consiste à expliquer les compromis à faire en matière d'orientation du tissu urbain, puisque celui-ci dépend à la fois de l'orientation par rapport au soleil et par rapport au vent mais aussi le choix des vues vers la mer.

L'implantation des projets sur la bande côtière se fait librement sur de grandes parcelles : ils sont unique et n'entretiennent aucune relation formelle entre eux.

Figure 19 : Les espaces accessoires



*-L'image 01 montre : un musée océanographique de Monaco -France inauguré en 1910 par l'architecte Paul Delefortrie*

*-L'image 02montre : un complexe touristique réalisé en 1969 par l'architecte André Minangoy à Marina baie -Espagne*

*-L'image 03montre : L'hôtel de Kenzi Solazur réalisé par Khoumsi Walid à Tanger au Maroc avec des façades orienté vers la mer.*

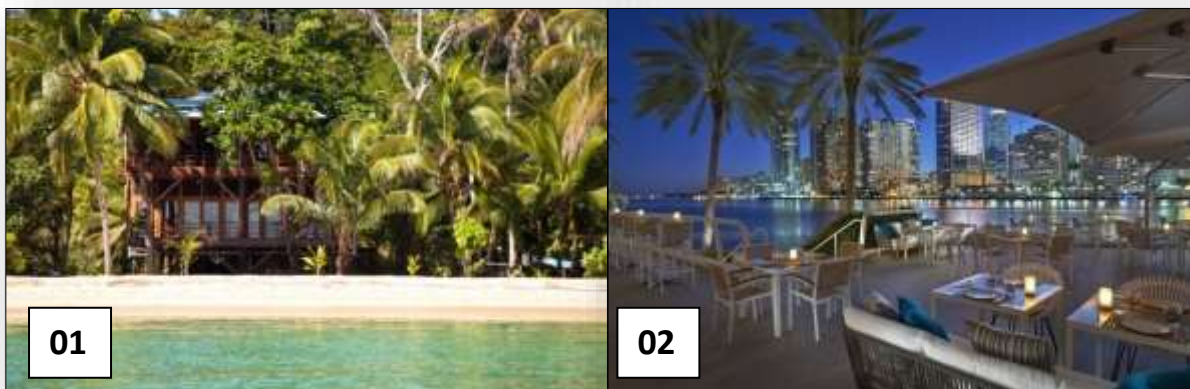
## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

### II.2.2.5. Les matériaux de construction

L'architecture en zone littorale est caractérisée par une transparence en terme de matériaux ou d'organisation du plein et du vide et des couleurs claires qui reflètent l'environnement de ces derniers. Le revêtement extérieur peint en couleurs (blanc et bleu) afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieures. Des matériaux de construction durables résistant à l'air saliné, à l'humidité et aux couleurs et qui sont souvent esthétiques (verre, pierre de taille, béton, tuile, bois...).

- **Le bois** : Bonne isolation thermique et phonique, bonne durabilité avec protection, bonne tenue de peinture
- **Métaux** : Durabilité illimitée si l'on sait contourner les problèmes de corrosion, ne coule pas en cas d'incendie (Jusqu'à une certaine température), structure facile à concevoir.
- **Le béton** : Résistant et durable même dans les environnements extrêmes, il offre une grande liberté de formes et d'aspects. Sa mise en œuvre fait l'objet des normes qui garantissent sa qualité.
- **Le mur-rideau** : (aussi appelé « façade rideau ») est un type de façade légère. C'est un mur de façade qui assure la fermeture de l'enveloppe du bâtiment sans participer à sa stabilité (les charges étant transférées à la fondation principale par des raccordements aux planchers ou aux colonnes du bâtiment). Les panneaux sont donc appuyés, étage par étage, sur un squelette fixe.
- **Les Murs végétalisés** : Un mur végétal est un écosystème vertical conçu comme une œuvre d'art ou un noyau écologique servant à recouvrir les façades.

**Figure 20** : Les matériaux utilisés dans le milieu littoral



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

Source: <http://frenchmorning.com>



## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE



<http://www.slate.fr/story>

- L'image 01 montre : L'utilisation du bois
- L'image 02 montre : L'utilisation du métal
- L'image 03 montre : L'utilisation du béton
- L'image 04 montre : Mur rideau près de la Gare de Lyon à Paris

### II.3. Présentation de la ville littorale

En plus de leur classement par taille « petites –moyennes –grandes » les villes sont aussi distinctes par leurs paysage architectural et urbanistique selon l'activité dominante comme suite :

#### ❖ Les Villes Touristiques :

Le tourisme, un des moteurs du développement des villes côtières il repose sur l'environnement et le beau paysage. Ce dernier est géré et planifié par l'aménagement et la mise en place des équipements touristiques les plus importants

**Figure 21 :** Vue sur des villes littorales touristiques



Source : <http://www.gettyimages.fr>

<http://www.thinkstockphotos.fr>

- L'image 01 montre : La ville de Cannes France.
- L'image 02 montre : La ville de Lisbonne Portugal

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

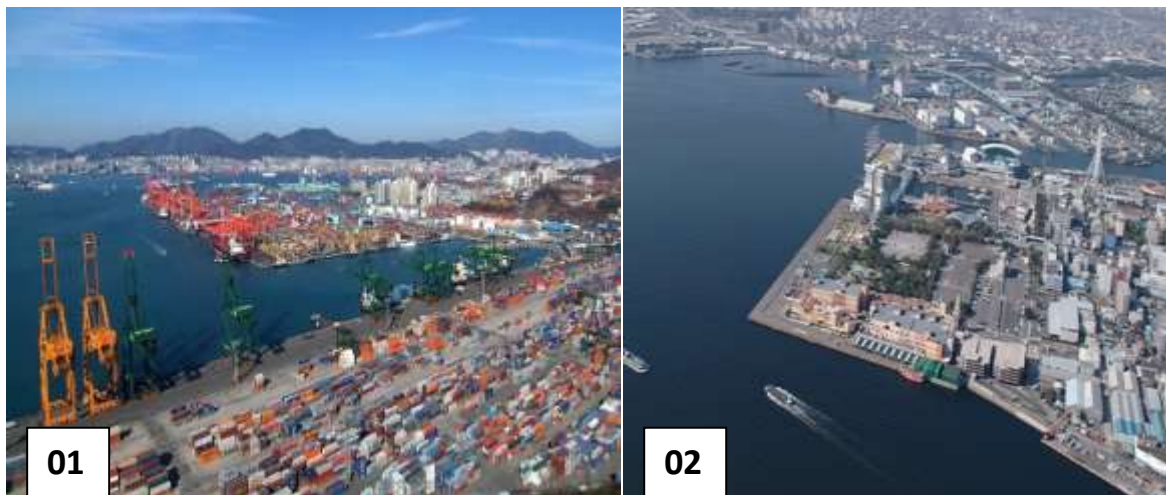
### **❖ Les villes Industrielle et Commerciale :**

la présence d'un élément très important c'est le port. Elles varient suivant le type de port. Elles peuvent être industrielles et ou commerciales pour les grands ports ou bien réservées à la pêche, et le tourisme pour les petits ports et port de plaisance ce qui marque une différence en matière d'architecture.

Leur paysage urbanistique se présente comme suit : compose des grandes infrastructures industrielles commerciales, les grands ports industriels et commerciaux, les usines, les aires de stockage, les hangars, et l'habitat collectif.

Leur impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial et/ou industriel, composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts.

**Figure 22 : Vue sur des villes littorales Industrielles et commerciales**



01

Source : *habiter un littoral industrialo-portuaire.pdf*

02

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

-L'image 01 : Le nouveau port de Busan au corée de sud . Le nouveau port est à 25 km de l'ancien, devenu trop petit. Il est construit sur un terre-plein artificiel. De nouveaux espaces pour charger et décharger les marchandises sont encore en construction.

-L'image 02 : Une vue aérienne des terres pleins qui composent le port de Nagoya

### **❖ Les villes agricoles :**

Le paysage urbain des villes littorales à vocation agricole compose: de port généralement s'est les ports de pêche et l'habitat individuel, les terres agricoles généralement

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

influentes sur le développement de la ville. L'agriculture est l'activité traditionnelle des littoraux. Elle occupe près de la moitié de l'espace (45%).

**Figure 23 :** Vue sur des villes littorales Agricoles



Source: <http://www.projetsdepaysage.fr>

- Les images 01 / 02 montrent : Bouillie de Blois en France.

### **B-Cas de l'Algérie**

Le littoral Algérien c'est 1 200 kilomètres à vole d'oiseau, 1 622 kilomètres linière côtière de plages de sable fin bordé d'une mer turquoise. Regroupant toutes les grandes villes sur son territoire, et regorgeant de sites naturels magnifiques.

**Figure 24 :** Le littoral Algerien



Source: <http://www.ettadjedahabi.com/index.php/79-actualites/78-le-littoral-algerien>.

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

La particularité réside principalement de tout qui a été fait dans la période post coloniale sur le plan architectural et urbanistique.

Dans cette période de l'Algérie indépendante y'a eu deux politiques d'aménagement, la sous période de 1962-1985, et puis celle de 1985 à nos jours.

De 1962-1985 : l'état algérien a produit et organisé le cadre bâti de la même manière qu'on produit et organisé dans les villes de l'intérieur.

L'état a préféré s'intéresser aux grandes Villes, et au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées ou en stagnations.

Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu une forte urbanisation (sur-urbanisées) contrairement aux petites Villes qui sont sous-urbanisées.

En Algérie les villes littorales, présentent les mêmes qualités : leur paysage naturel (la mer avec ses belles plages, les montagnes verdoyantes...) le climat méditerranéen avec soleil omniprésent, la tranquillité et l'hospitalité des populations.

D'Alger blanche à Oran la Radieuse, en passant par Annaba et les criques sauvages de Kabylie (Bejaïa), le littoral fait assurément le bonheur des randonneurs, baigneurs, et amateurs de pêche et sport nautiques.

Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural.

L'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaïa et Mostaganem et au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées, et à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique. Les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main d'œuvre, ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 25 : comparaison d'architecture entre le littoral et les villes intérieure



01

Source: <https://www.algeriepatriotique.com>



02

Source: <https://www.vitamedz.com>



03

Source : <https://www.huffpostmaghreb.com>



04

Source: <https://www.if-algerie.com/>



05

Source : <https://www.algerie-eco.com>



06

Source: <https://www.liberte-algerie.com>

-Les images 01/02 montrent: Ghardaïa, dans la vallée du M'Zâb, Située à 600 km au sud d'Alger, la vallée du M'zab est un ensemble unique de sites inscrits sur la [liste du patrimoine mondial](#) de l'Unesco en 1982.

-Les images 03/04 : Durant la colonisation, l'hostilité des autorités françaises et des Français d'Algérie était vive vis-à-vis de l'architecture moderne et des projets urbains de Le Corbusier

-Les images 05/06 : L'Algérie est malade de son urbanisme. L'anarchie et le mauvais goût qui affectent pratiquement tous les maillons de l'aménagement urbain et de la construction, Aucun quartier d'habitat, aucune zone d'extension urbaine n'est épargnée par ce phénomène et cette grave dérive est aujourd'hui le lot de toutes les agglomérations urbaines sans exception.

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### **➤ La loi littoral:**

Dans le cadre de la protection des espaces littoraux, la loi littorale exige que les espaces sensibles et remarquables pour leurs caractères patrimoniaux, culturels ou écologiques soient préservés. Ces espaces peuvent être des dunes, des falaises, des plans d'eau ou encore des forêts littorales.

Des aménagements légers sont cependant permis dans le cadre de l'accès de ces lieux au public, de leur valorisation, de leur exploitation ou de leur gestion.

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent, la loi 90-29 du 1<sup>er</sup> décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme est le premier texte ayant défini en « dispositions particulières à certaines parties du territoire » l'espace littoral. Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau (art. 45 de la loi 90-29).

12 Les dispositions de cette loi n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans Les zones proches du rivage. Ces espaces connaissent également une dégradation importante due à l'extraction non autorisée du sable et à la fréquentation anarchique des plages. Ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au « littoral » a été promulguée. Il s'agit de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

La préservation d'une bande littorale est fondamentale puisque c'est la zone la plus soumise aux pressions liées à de multiples usages : baignade, nautisme, activités portuaires et de pêche, urbanisation. Directement soumise au recul du trait de côte, la bande littorale est l'espace susceptible d'être le plus affecté par l'élévation du niveau de la mer, l'augmentation de la force et de la fréquence des tempêtes.

➤ **Bande 1** : Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette

## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).

➤ **Bande 2** : D'une largeur de 800 mètres où sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage (alinéa 1 de l'article 16). Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

➤ **Bande 3** : Dont la largeur est de trois kilomètres, dans cette bande sont interdites :

- Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé ;
- L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins ;
- Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des trois kilomètres sont réglementées.<sup>6</sup>

La promulgation de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral, constitue indéniablement un progrès certain dans la mise en place des conditions nécessaires au développement durable de cette zone stratégique du territoire national.

L'implication de tous est parfaitement mise en exergue dans le chapitre 1 de la loi qui porte sur les principes fondamentaux. Il est clairement défini que l'ensemble implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales, les organisations et les associations qui doivent œuvrer dans le domaine, dans une perspective de développement durable.

La loi « littoral » au moment de sa promulgation nécessitait onze textes juridiques pour son application effective. Des efforts concrets ont été consenti par le MATE puisque six décrets d'application ont été établis. Il s'agit notamment du :

1. Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage

---

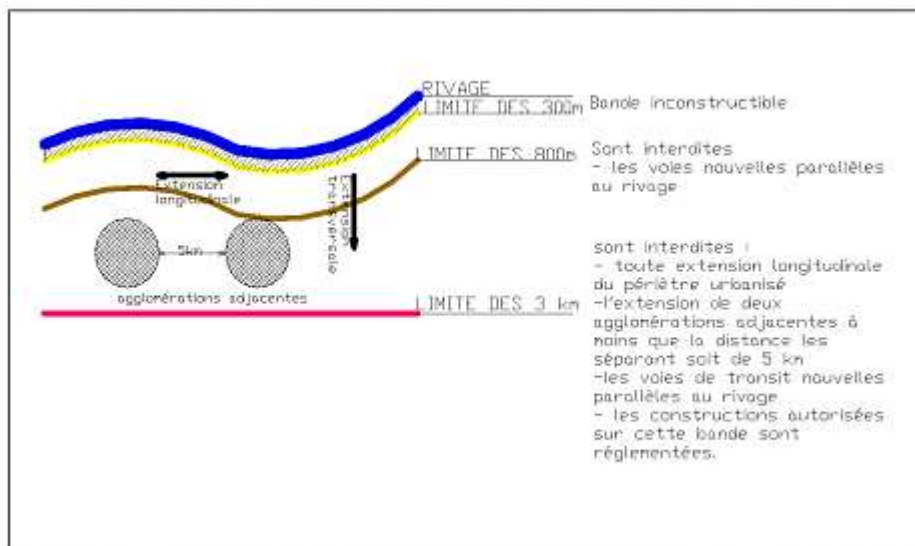
<sup>6</sup> Kacemi, 2004

## SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

2. Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de *non œdificandi*.
3. Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral
4. Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre
5. Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière
6. Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières"

Cependant il faut souligner que cette loi ne s'applique pas à certains territoires dits « d'intérêt national ».

**Figure 26 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002**



Source : **Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran.(Malika kacemi )**



## **SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE**

### **II.4. Conclusion de la section 01 :**

L'analyse de la thématique nous permis de ressortir les concepts de base de la réflexion de notre projet qui sont :

La conception avec les valeurs conceptuelle de la mer tel que la valeur physique et sensorielle peut à travers le mécanisme d'appropriation de l'eau qui se fait par reproduction, intégration, assimilation.

La mer est une source d'inspiration et de métaphore

(Elle nous permet une large liberté de conception), ce qui renforcera notre vision du projet :

- Transparence dans l'architecture du projet
- mouvement dans la conception du plan d'aménagement
- la fluidité dans les espaces extérieurs et intérieurs

L'aménagement des espaces du projet obéira aux qualités spécifiques De la mer.

## Section 02 : Thématique Spécifique

### SECTION II : THEMATIQUE SPECIFIQUE

#### "Aménagement des fronts de mer au milieu urbain "

##### II.31. Introduction de la section

Les fronts de mer de la ville ont toujours été des espaces convoités par l'Homme, pour leurs ouvertures sur le monde et leurs richesses naturelles. En effet, comme étudié dans la section précédente, de nombreuses activités, comme la pêche, le tourisme, les transports maritimes, les industries, le commerce, peuvent s'y développer. Interfaces entre terre et mer, les fronts de mer sont ainsi soumis à de nombreuses pressions anthropiques, qui remettent en cause l'équilibre de leurs mécanismes et leurs qualités paysagères.

L'urbanisation du littoral est influencée par les caractéristiques de la façade maritime de la ville ou bien les fronts de mer, composante fondamentale de cette dernière. L'objectif de ma recherche s'agit d'aborder une problématique dans le but d'envisager, de concevoir et de gérer cet espace côtier en fonction d'une connaissance d'impact de ce dernier sur le l'aspect touristique et économique du territoire littoral. En d'autres termes, des présentations et études de cas pertinents pour améliorer la connaissance du processus de l'aménagement des fronts de mer afin d'assurer la continuité et l'intégrité de l'urbanisation du littoral, l'articulation et l'interconnexion ville- mer et à aider à une planification avisée le territoire côtier.

La spécificité l'Aménagements urbains et interconnexion ville-mer est principalement liée à la zone littorale où la qualité des fonctions urbaines et environnementales devrait faire l'objet d'une attention particulière.

Par la création d'une bande non constructible de plusieurs dizaines demètres le long de la côte, aménagée en espaces publics qui font vivre ensemble les diverses demandes existantes ,telles que des installations de loisirs, les fonctions portuaires ,les activités nautiques, les fonctions touristiques et l'habitat et les services sociaux, des projets urbains d'infrastructures lourdes, qui ont un impact sur la dynamique et l'écologie du littoral de la ville, en particulier, pour le boulevard maritime, un espace urbain maritime qui doit être intégré et accessible à toute la ville.<sup>7</sup>

Dans le temps, les façades maritimes de villes connaissent de profondes mutations, conséquence de leur forte attractivité, les littoraux sont soumis à une forte pression démographique et urbaine. Les territoires, les milieux et les espaces se transforment rapidement et ces évolutions viennent parfois bouleverser la connexion ville mer, d'où le rôle

---

<sup>7</sup> - Frank BEBIE, 1993

## Section 02 : Thématique Spécifique

de la requalification des ces espace de liaison et articulation entra la ville et la mer afin de jouir de l'espace côtier en toute sécurité et confort.

Avant de commencer le réaménagement d'un front de mer d'une ville, plusieurs études doivent être menée pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte, la connaissance de l'aspect naturel est primordial tels que La topographie, C'est en effet la géographie qui détermine la position de l'espace du front d'eau par rapport à la ville et les liens qui peuvent exister entre eux, La forme du front d'eau (la longueur des berges ) qui influence sur la quantité des espaces à aménager ,la géographie urbaine ; le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif, L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers. Puis, Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes, d'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée »,c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire, pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des aménagements.

Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle...D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ».Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout prix la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

- Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées.
- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers.
- Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche.
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade.

## Section 02 : Thématique Spécifique

### II.2 Présentation des types d'aménagements urbains de fronts de mer des villes littorales :

L'aménagement des fronts de mer de la ville a évolué au fil des décennies sous multiples générations dans le monde-entier grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement architectural des façades maritimes de villes, ces types d'aménagements de fronts de mer de villes ayant soit donné des résultats appréciables ou soit des situations décriées.

#### ❖ *Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping (le type échoué)*

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années **50-60** par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces fronts de mer deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces fronts de mer de villes peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration de ces boulevards maritimes avec le milieu urbain.

**Figure 27** : Des exemples sur les principes des fun market

Source : <https://journals.openedition.org/ateliers/10401>



-L'image 01 montre : Le centre commercial « Espace Saint-Quentin »

-L'image 2 montre : Centre-ville de Dijon

## Section 02 : Thématique Spécifique

### ❖ *Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien*

Cette seconde vague est apparue dans les années **70-80** en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes d'embourgeoisement.

### ❖ *Le type d'aménagement raisonné*

Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années **80-90** et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville (le cas de la ville de Barcelone et la ville de Marseille)

**Figure 28 :** l'aménagement raisonné



Source: <http://histoiredelarchitecture.blogspot.com>

Source: [www.habitermarseille.com](http://www.habitermarseille.com)

*-L'image 01 montre : Le centre de Barcelone, entre la Sagrada Familia et la tour Agbar*

*-L'image 2 montre : Dans un site géographique exceptionnel, un espace resserré par les montagnes et ouvert vers la mer, Marseille est constituée de micro sociétés arrivées majoritairement par mer mais aussi de la vallée du Rhône et la montagne qui ont structuré la ville comme un ensemble de villages*

## Section 02 : Thématique Spécifique

### ❖ *Le type d'aménagement extravagant*

Le modèle d'aménagement qui a choisit d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques.

Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.<sup>8</sup>

**Figure 29** : l'aménagement extravagant



*Situé sur la côte de Dubaï, le Palmier Jumeirah est l'une des attractions touristiques les plus célèbres de Dubaï. Il s'agit d'un **ensemble d'îles artificielles en forme de palmier** composé d'un tronc, 17 feuilles et d'un demi-cercle qui sert de dique.*

Après analyse de ces cartes modèles de générations des fronts de mer de villes, on constate que le 1<sup>er</sup>, le 2<sup>ème</sup> et le 4<sup>ème</sup> se sont des modèles échoués, car le 1<sup>er</sup> n'a pas assuré l'intégration des fronts de mer à la ville dans leurs milieux urbains, le 2<sup>ème</sup> a assuré une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local de la ville, le 4<sup>ème</sup> un modèle qui n'est pas à l'échelle de l'homme qui marque une rupture sociale, environnementale et même une rupture avec l'originalité du paysage marin.

---

<sup>8</sup> - AUCAME, 2008

## Section 02 : Thématique Spécifique

Pour conduire cette recherche, en étudiant le type réussi (le 3eme modèle) qui a produit des résultats positifs. Des exemples de villes à travers la méditerranée et éventuellement d'autres régions littorales qui sont marquées leur particularité distinguée, dont ils ont réussi à aménager et récupérer leurs fronts de mer ;se sont des exemples qui montrent comment le contenu de la ville « la mer »arrive à modifier le contenant urbain.

Ces exemples de réaménagement peuvent nous donner quelques pistes de réflexion sur cette thématique. Voici une série d'**étude de cas** exposée par le biais des fiches synthétiques et illustratives qui recouvrent plusieurs réaménagements, qui se différencient par leur situation géographique, leur époque de reconversion et leurs objectifs et principes d'aménagement.

## Section 02 : Thématique Spécifique

### 1- CAS GENERAL

#### ➤ **Barcelone, une ville ouverte sur la mer**

« *La meilleure façon de conserver le patrimoine, c'est de s'en servir* », enseigne Camillo Boïto. La meilleure façon de s'en servir, c'est de l'adapter, soit, d'évidence, savoir le Transformer et le faire muter, quitte à en démolir une partie, nous enseigne encore aujourd'hui Barcelone.

La ville de Barcelone fortement urbanisé concentre en effet de nombreuses activités comme le port industriel et de plaisance, le tourisme et l'industrie, qui coexistent dans un espace exigü. Depuis les Jeux Olympiques de 1992, la ville de Barcelone a profité de cette opportunité pour se « rouvrir » à la mer et donner aux habitants (et aux touristes) la possibilité de réutiliser le front de mer, après une interruption de près d'un siècle. Cette décision a nécessité la destruction des voies de transport qui séparaient la ville du bord de mer et la réhabilitation de zones de friche industrielle. De là, les barcelonais ont enfin pris conscience de la valeur de leur littoral, tant au niveau économique qu'au niveau environnemental. Grâce à des aménagements conséquents dont les infrastructures sont les pièces maitresses, la cité devient un modèle de par sa capacité à créer une mise en scène et en récit de son front de mer pour produire un imaginaire empreint de modernité et de tradition.

Avant le réaménagement ; s'étendent sur une aire occupée jusqu'en 1994 par : des plages, des guinguettes, clubs sportifs, ancien quartier de pêcheurs, ces installations s'entassaient sur tout le front de mer de Barcelone en empêchant l'accès à la plage et la mer.<sup>9</sup>

Après l'intervention : grâce à la nouvelle loi sur la propriété côtière, tous ces terrains entre terre et mer sont devenus du domaine public, tout les bâtiments antérieurs, les rues bénéficient d'une vue dégagée sur la mer (perspective est l'objectif primordial), alignement du niveau de la nouvelle promenade sur celui du quartier.

#### **Résultats :**

- Le promeneur peut dorénavant, sans avoir à emprunter d'escalier ou de rompe, passer
- des rues de la ville à ce magnifique espace du front de mer.
- Cette transformation convertit Barcelone en une ville ouverte sur la mer.

---

<sup>9</sup> Mylène LANDERNEAU et Cécile BEAUMONT, 2007



## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 29** : Front de mer de Barcelone avant et après son réaménagement



<https://civicstudios.files.wordpress.com/>



Source <https://civicstudios.files.wordpress.com/>



Source <https://www.lesfrancaisdebarcelone.com>



Source <http://anabf.org/pierredangle>

La figure présente à travers les images 01 et 02 le front de mer de la ville de Barcelone avant l'intervention de son aménagement.

-les images 03 et 04 montrent le front de mer barcelonais réaménagé pour l'accueil des Jeux Olympiques de 1992 qui ont permis à la ville de se réapproprier son front de mer et ils ont engendré de grands changements dans la ville de Barcelone, et un véritable bouleversement dans la vie des barcelonais. La ville est devenue une destination touristique majeure.

Le quartier Barcelone a été l'un des plus grands projets de renouvellement urbain dans les années 2000.

## Section 02 : Thématique Spécifique

### ➤ **Cas de la ville du havre**

*« Face à l'eau, on construira un véritable front de mer. On le découvrira du large avant de débarquer »*

Ville en dehors de la méditerranée, mais vu sa double vocation touristique et industrielle elle est considérée comme un patrimoine mondial.

La ville du Havre a une double identité, de ville maritime et portuaire et de ville reconstruite. La reconquête du littoral s'inscrit complètement dans une démarche d'affirmation et de renforcement de cette identité maritime. Elle s'inscrit également dans un mouvement de valorisation du centre reconstruit, qui naturellement s'ouvre vers la mer. Au-delà de ces éléments identitaires, avec la reconquête du front de mer, c'est l'image du Havre qui est en jeu, celle d'une ville offrant des services de qualité, des espaces publics attrayants, Emblématiques de la qualité de vie d'une capitale régionale qui a vocation à être une métropole maritime internationale. Le littoral doit de la sorte devenir la carte de visite touristique et balnéaire de celle-ci. L'amélioration qualitative du littoral vise ainsi également un certain nombre d'objectifs particuliers : l'amélioration du cadre de vie des Havrais, le renforcement général de l'attractivité de la ville, la dynamisation du centre-ville, situé à Proximité immédiate du littoral et l'accroissement de l'offre de loisirs, à travers l'installation de lieux de promenades, de jeux, d'activités balnéaires sportives, de loisirs, commerciales....

Concrètement, la reconquête du front de mer a été engagée au début des années 90. Elle se développe sur plusieurs séquences du littoral qui constituent des phases dans une démarche Générale d'aménagement, avec 2 points d'orgue : la plage, la porte sud (Musée Malraux et ses Abords).

La nouvelle plage, qui a la géométrie d'un arc, couvre une longueur de 700 m, 4 hectares, et est constitué de différents espaces qui se succèdent d'est en ouest, de la ville vers la mer: le long du boulevard maritime, une contre-allée basse accueille piéton et cycliste, ainsi que des aires de jeux, la rivière d'eau douce de 500 m de long, avec plantes aquatiques et cascades, visible de la contre allée basse et franchissable par 5 passerelles.

L'ambition de la ville est bien entendu d'opérer vers l'intérieur un retournement du front de mer tant en terme d'animation que de qualité de l'espace public. Sur le premier registre, le souhait est d'assurer sur ce secteur l'accueil des paquebots de manière à donner un

## Section 02 : Thématique Spécifique

caractère animé au site et le rendre accessible et à montrer un visage urbain et moderne aux paquebots de croisière faisant escale au Havre.<sup>10</sup>

**Figure 30:** Front de mer de Havre avant et après son réaménagement



La figure explique à travers les images 01 et 02 le paysage urbain du front de mer du Havre dans l'histoire, d'abord à travers l'image 01, en 1900, les premières cabines de plage font leur apparition.

- L'image 02, la construction du Boulevard Maritime 1888, Des travaux sont entrepris pour répondre à l'impérieuse nécessité de prévenir tout risque de glissement de terrain, phénomène relativement fréquent sur le front de mer et que l'on doit à l'érosion des côtes. Bien sûr, le nouveau boulevard allait entraîner une restructuration complète du quartier. Des rues sont élargies, d'autres redressées.

- Puis les images 03 et 04 présentent la nouvelle trame du front de mer qui suit au plus près le bord de mer (compte tenu des limites imposées par le port). Elle développe un système d'immeubles à redents. Ce système s'articule à l'arrière avec des bâtiments de même hauteur pour former des îlots ouverts. Elle est pourvue à certains endroits de liaisons basses (deux niveaux) qui permettent un marquage de l'espace public.

<sup>10</sup> Célia EVEN, 2015

## Section 02 : Thématique Spécifique

### ❖ Cas de la ville d'Athènes –Grèce

Le projet « *Ouvrir Athènes sur la mer* », Un aménagement urbain innovant, Aménagement et développement social, économique et écologique de la baie de Faléron.

L'antique ville d'Athènes se trouvait, pour des raisons de sécurité, dans les terres, à quelques kilomètres de la mer et s'est développée autour de son acropole fortifiée. Elle était tout d'abord desservie par un petit port dans la baie de Faléron, puis par le port de Pirée.

Durant la deuxième moitié du XXe siècle, Athènes représentait le poumon économique du pays. Pourtant la ville n'a jamais réussi à renouer avec la côte et sa relation avec la mer n'a jamais été très claire.

La situation empira dans les années 60 avec la construction d'une voie rapide surélevée le long de la zone côtière de Faléron qui a contribué à l'isolement de la baie de Faléron de la ville d'Athènes, entraînant de nombreux problèmes d'urbanisation et environnementaux dans une zone privilégiée.

Depuis les années 70, de nombreux efforts ont été fournis pour développer cette zone du fait de sa situation stratégique par rapport à la capitale mais aucun projet concret n'a malheureusement vu le jour. En 1999, à l'occasion de Jeux Olympiques de 2004, le Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics et l'agence d'urbanisme d'Athènes ont convoqué un groupe constitué de plusieurs urbanistes internationaux afin de développer cette zone jusqu'alors laissée à l'abandon.

L'objectif primordial de cet aménagement, est de préserver une zone côtière importante, et la rendre aisément et rapidement accessible pour la population locale, et ceci afin d'attendre les opérations suivantes : Relier le tissu urbain au front de mer, en incorporant des éléments symboliques et fonctionnels, afin de rétablir une continuité et une ouverture sur la mer des quartiers périphériques de la ville. Créer un front de mer urbain le long de la côte et restaurer le caractère naturel du paysage de Faléron. Créer des aménagements sportifs, nautiques, culturels et récréatifs « doux » le long du littoral afin d'en faire un pôle de loisirs attractif.

Aménager la zone côtière et les quartiers résidentiels avoisinants en cherchant à limiter les nuisances générées par la voie rapide le long de la côte et aménager un canal qui sera construit pour créer une impression de proximité entre les quartiers résidentiels et le front de mer. Par la construction de deux grandes passerelles piétonnes et la création de nouvelles

## Section 02 : Thématique Spécifique

zones entièrement piétonnes le long du front de mer. Pallier une fois pour tout es les risques d'inondation des quartiers résidentiels et, de manière plus générale, de la baie de Faleron.

**Figure 31:** Le front de mer de Faleron avant et après le projet d'aménagement



Source <https://http://www.euromediterranee.fr/> Source <https://http://www.euromediterranee.fr/>

La figure présente à travers les images 01 et 02, Le front de mer de Faleron avant (image 01) et après (image 02) l'opération de son réaménagement.

Dans le but de préserver le paysage côtier, se protéger contre les risques de la submersion marine, favoriser le confort du piéton et de réduire l'impact de la voiture et inciter à la promenade ou même pour se faire remarquer, voici les principaux objectifs poursuivis par les villes de bord de mer qui procèdent à la rénovation de leurs fronts de mer. On présente quelques-unes des expériences les plus réussies dans ce domaine, mais dans différentes optiques, à savoir :

### ❖ **Saint-Nazaire (France)**

Rénovation des fronts de mer dans l'optique de préserver leur paysage côtier, Saint-Nazaire a redécouvert son bord de mer en 2005, après la création d'une véritable promenade le long de sa plage.

En 2010, de nouveaux travaux ont notamment permis de supprimer totalement le stationnement en bord de mer pour créer une large piste cyclable. Récompensée par le prix de l'aménagement urbain décerné par Le Moniteur, la nouvelle plage urbaine de Saint-Nazaire mise sur l'épure de manière à révéler la beauté naturelle des lieux. La phase finale des de

## Section 02 : Thématique Spécifique

travaux, en 2017, marque l'achèvement de cette promenade de 3 km grâce au réaménagement de la liaison entre la mer et le centre-ville commerçant.<sup>11</sup>

**Figure 32 : Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire**



Source <https://www.saint-nazaire-tourisme.com>



Source <http://www.saint-nazaire-tourisme.com>

*La figure présente à travers les images 01 et 02 , la rénovation de front de mer de Saint Nazaire dans l'optique de préserver son paysage côtier.*

### ❖ **La Bernerie en Retz (France)**

Dans l'optique de préserver son paysage côtier, rénovation de front de mer du square Bellevue, principal accès à la grande plage de Bernerie-en-Retz, a été entièrement réaménagé en 2013 afin d'ouvrir visuellement ce belvédère sur la mer et de faciliter la descente des visiteurs jusqu'au sable. Depuis 2007 déjà, la ville avait procédé à d'importants aménagements de sa promenade de front de mer, longue d'1 kilomètre.

Bernerie en Retz, lieux de balade prisés notamment par les vacanciers, avaient subi des dégradations rapides et importantes, résultat des assauts des intempéries sur des matériaux inadaptés. La tenue au gel du pavage, notamment, posait problème. L'ensemble du site a été repris: pavage, murets, éclairage, mise aux normes de sécurité, accessibilité PMR...

<sup>11</sup> -Clothilde RICHARD,2012

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 33** : Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz



Source <https://wienerberger.fr/>



Source <https://wienerberger.fr/>

*La figure présente à travers les images 01 et 02, la rénovation de front de mer de Saint Nazaire dans l'optique de préserver son paysage côtier contre différentes contraintes.*

### ❖ Cleveleys (Angleterre)

Ville en dehors du bassin méditerranéen mais reconnue en Europe par la rénovation ses fronts de mer dans l'optique de protection contre les risques de submersion marine, le réaménagement de la digue de Cleveleys fait partie d'un vaste processus de renforcement des digues de la côte Nord-Ouest de l'Angleterre.

Le challenge était double : protéger le front de mer sans ériger de mur gâchant la vue sur la mer. Le choix s'est porté sur un système de gradins brise-vagues pour le moins massif et doté d'une large promenade à son sommet

Afin de réduire l'impact visuel de cette digue en micro-béton (un matériau particulièrement résistant à l'érosion), ses concepteurs ont choisi de la faire serpenter et de l'associer à une végétation capable de résister aux spécificités climatiques locales (beaucoup de vent et un temps froid).

Achevée en 2008, la nouvelle digue de Cleveleys a aussi permis d'améliorer la qualité de l'espace public entre la ville et la plage, favorisant l'organisation d'animations et d'événements attractifs pour les touristes.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> -MarionGUELQUE,2015

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 34:** Rénovation de front de mer de Cleveleys



Source <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk>

Source <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk>

*La figure présente à travers les images 01 et 02, la rénovation de front de mer de Cleveleys, une promenade publique conçue pour protéger la ville des inondations.*

### ❖ **Wenduine (Belgique)**

La nouvelle digue de mer de Wenduine a été réalisée afin de protéger la commune côtière contre les tempêtes extraordinaires, comme celle de Saint-Nicolas en 2013.

Le réaménagement a été entamé par la rénovation intégrale de la digue, une décision basée sur une étude du « MasterplanKustveiligheid » (Plan directeur de sécurité côtière), qui a démontré que Wenduine est l'un des maillons les plus faibles de protection côtière.

La digue de mer a été entièrement démolie et reconstruite selon un concept innovant, où le nouveau corps de digue stabilisé soutient deux murs anti-tempête destinés à retenir les vagues houleuses. Le premier mur déverse en direction de la plage et le second est en forme de banc.

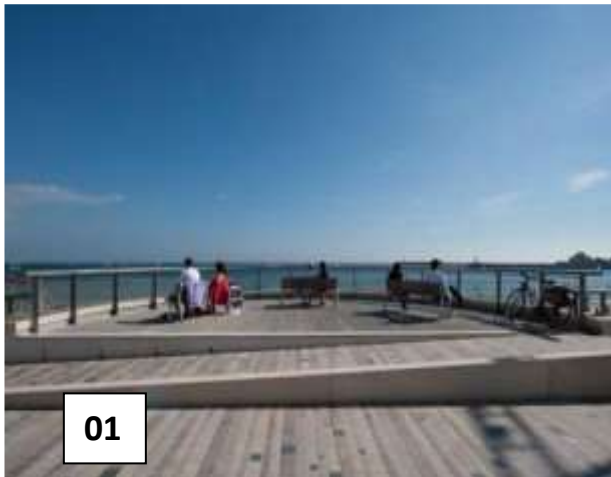
La nouvelle digue est un peu plus large que l'ancienne. Elle comprend une bande de circulation et une zone de promenade avec espace pour des terrasses. Le rond-point a également été rénové et consolidé. Il a été doté d'un nouveau brise-vent, d'un podium et d'un nouveau revêtement dur avec terrain de pétanque, terrain de sport et parc pour skates. Les promeneurs disposeront aussi de passerelles menant à la plage.<sup>13</sup>

**Figure 35:** Rénovation de front de mer de Wenduine

<sup>13</sup> - Marion GUELQUE, 2015



## Section 02 : Thématique Spécifique



Source <https://www.willemen.be/fr/>

*La figure présente à travers les images 01 et 02 , la rénovation de front de mer de Cleveleys, dans l'optique de protection contre les risques de submersion marine*

### ❖ Sables d'Olonne (France)

Dévoré par la circulation automobile et en proie à une dégradation progressive, le front de mer nécessitait une totale recomposition la rénovation de front de mer des Sables d'Olonne dans le but de favoriser le confort du piéton et de réduire l'impact de la voiture, un vaste projet de restructuration de l'espace public du front de mer des sables d'Olonne a été entrepris de 2010 à 2013 avec deux objectifs : animer la digue tout en améliorant le confort de ses usagers. La digue, datant des années 50, avait été fortement dégradée lors du passage de la tempête Xynthia en 2010. Renforcer cet ouvrage de protection était devenu nécessaire.

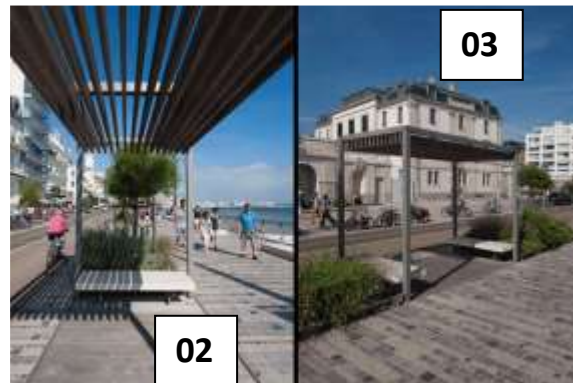
La volonté de donner plus de confort au piéton, en réduisant notamment la place accordée à la voiture, a guidé les travaux. Une large promenade végétalisée a ainsi été aménagée le long des 1,5 km de bord de mer, prenant en compte le rythme de la saison touristique mais aussi celui de la vie quotidienne. Une réflexion sur l'éclairage a également été menée, de façon à mettre en valeur les lignes de plantations et certains aménagements tout le long de la promenade, de manière à varier les ambiances.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 36:** Rénovation de front de mer de Sables d'Olonne



Source [https:// www.lemoniteur.fr](https://www.lemoniteur.fr)



Source [https:// www.lemoniteur.fr](https://www.lemoniteur.fr)

*La figure présente à travers les images 01 ,02 et 03 le réaménagement du front de mer des Sables d'Olonne qui a été réaménagé une reconquête piétonne et paysagère dans le but de laisser place à une large promenade où se côtoient piétons et cyclistes.*

Le concept de l'aménagement est de faire connecter de façon transparente le parc de la Punta Corrente de la station touristique à la promenade du bord de mer .les architectes ont répondu d'une part aux diverses exigences de la topographie du site et d'autre part à la nécessité de donner à la ville des installations balnéaires afin que les habitants et les touristes puissent obtenir le meilleur usage de la beauté naturelle.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 37:** Rénovation de front de mer de Mulini Beach



Source <https://www.detailsdarchitecture.com/>

Source <https://www.detailsdarchitecture.com/>

*La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Mulini Beach dans le but de favoriser le confort du piéton et de revaloriser l'espace entre mer et terre.*

### ❖ Bénéidorm (Espagne)

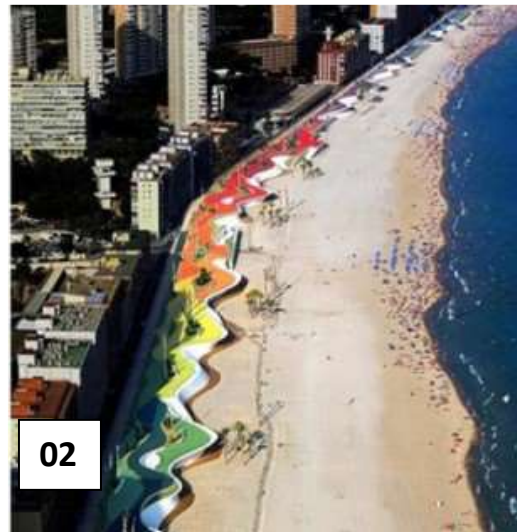
Créer un élément identifiable entre mille et faciliter la transition entre la ville et la plage : voilà les deux objectifs de cette nouvelle digue de la station balnéaire de Bénéidorm. Sa forme – celle d'une vague s'échouant le sable – et son jeu de couleurs pétaradantes adoucissent la brutalité architecturale du front bâti en arrière-plan, tout en créant un élément de repère dans l'espace urbain.

Ce paysage artificiel serpente tout le long de la plage et joue sur des variations d'épaisseurs afin d'offrir des espaces de repos et des belvédères sur la mer au cours de la promenade. Cette digue façonne également un double niveau de circulation : un niveau haut et coloré pour les promeneurs venant de la ville ; une promenade basse, composée d'un platelage de bois sur le sable, pour les coureurs et les usagers de la plage.

Très présente tout le long du front de mer, la végétation joue le rôle d'une transition entre l'espace naturel et l'espace artificiel conçu par l'homme.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 38:** Rénovation de front de mer de Benidorm



Source <https://www.google.com/>

Source <https://www.google.com/>

La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Benidorm dans le but de se faire remarquer.

### ❖ Veules-Les-Roses (France)

Lieu de villégiature très prisé au XIXème siècle, notamment par des artistes tels que Victor Hugo, son bord de mer et ses ruelles au charme intemporel continuent d'attirer les amoureux des belles choses ,ce qui a incité à son réaménagement afin d'attirer plus de touristes.

**Figure 39:** Rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses



Source <https://www.normandie-tourisme.fr/>

La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses afin de se faire remarquer.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Requalification des fronts de mer** par opération de reconquête et récupération des anciens espaces portuaires délaissés ou autres espaces côtiers résiduels ;

- **Sanremo (Italie)**

À Sanremo, à proximité immédiate du centre-ville et de la mer, le remaniement du front de mer est resté pendant longtemps une opération « fantôme ». Les terrains ferroviaires entourant l'ancienne gare, en situation exceptionnelle face à la mer, sont encore aujourd'hui des parcs de stationnement. Le tracé de l'ancienne voie ferrée, en revanche, a récemment été reconverti comme prévu par le Plan Territorial de Coordination en promenade piétonne et voie cyclable.

**Figure 40:** Requalification de front de mer de Sanremo



Source <https://tel.archives-ouvertes.fr>

*La figure explique à travers les images 01 et 02 la requalification des emprises ferroviaires du front de mer de Sanremo, entre les villas et les plages, la voie ferrée est longtemps restée désaffectée. Les aménagements très récents traduisent la volonté de reconquérir ces espaces stratégiques dans cette ville touristique.*

- ❖ **Menton(France)**

Ce n'est pas le front de mer qui a fait l'objet des principales opérations. La Promenade du Soleil, entre Roquebrune-Cap-Martin et le vieux port, ou encore la Porte de France, entre le vieux port et la frontière italienne, n'ont pas été réaménagés depuis longtemps. Néanmoins, la ville, dont le slogan est « Ma ville est un jardin », connaît depuis une quinzaine d'années d'importants travaux d'embellissement et de rénovation. Dans ce contexte, les travaux de requalification des 3 km du boulevard de Garavan ont été achevés au printemps 2004.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 41:** La requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton



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

*La figure présente à travers les images 01 et 02 le boulevard de Garavan, un véritable balcon sur la mer, cette voie dominant les quartiers Est, le port de plaisance et la vieille ville, a ainsi retrouvé sa fonction originelle de promenade panoramique grâce à l'élargissement des trottoirs et à l'installation d'un mobilier urbain approprié.*

### ❖ Bilbao(Espagne)

Place financière, commerçante, portuaire et industrielle, Pour répondre à sa triple crise à la fois urbaine, sociale et économique, les acteurs locaux se sont mobilisés autour d'un projet de régénération urbaine et ont élaboré, en 1992 un « plan stratégique de revitalisation » puis 10 ans plus tard un nouveau document appelé « plan de développement 2010 » qui porte le projet urbain qui doit répondre aux multiples problèmes de la ville et de son agglomération, Dès l'origine, le projet urbain se donne deux grands objectifs :

L'amélioration du cadre de vie, très affecté par la pollution et l'omniprésence des activités Industrielles (manufactures et transports) et la reconversion économique.

Quelques principes sous-tendent ce projet urbain : atténuer l'empreinte industrielle, au Bénéfice du cadre de vie, cela se traduit par l'enfouissement des lignes de chemin de fer, par Une large place redonnée au piéton, par la reconversion ou même l'élimination des friches Industrielles.

Repositionner la Ria comme un axe structurant de la ville, notamment par sa dépollution, l'aménagement des berges. La Ria, jusqu'alors ligne de rupture dans la ville, devient un lieu de cohésion (grâce à de nombreux ponts...) et participe à recoudre des morceaux de ville.

## Section 02 : Thématique Spécifique

Le port a été déplacé à l'embouchure, libérant une zone centrale. L'aéroport très stylisé est l'œuvre d'un grand architecte (Santiago Calatrava). Le métro a été réalisé comme autant de lieux architecturaux dans la ville (Norman Foster). Les lignes de tramway sont l'occasion de revégétaliser la ville et de l'organiser.

Plusieurs ponts sur la Ria, dont certains piétonniers comme la passerelle Zubi-Zuri de S. Calatrava, ont été aussi des actes d'architecture et symbolisent les liens entre les deux rives, et donc l'unité du projet. Enfin, à l'inverse, les voies ferrées sont le plus souvent enterrées ou détournées.

**Figure 42 :** La requalification de la ville de Bilbao



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

*La figure présente à travers les images 01 et 02 la requalification de la ville de Bilbao, par de grands équipements phares symbolisant le renouveau et la stature internationale de la ville et l'on parle même de « water front d'art contemporain », dont l'unité s'appuie sur l'envergure des bâtiments, et une promenade réservée aux piétons.*

## Section 02 : Thématique Spécifique

### **B.CAS DE L'ALGERIE**

#### ***Exemple Du Front De Mer De La Ville D'Alger***

La ville d'Alger s'est développée en tournant le dos à la mer .Afin de réconcilier la population Algéroise avec la méditerranée, les pouvoirs publics de la Wilaya d'Alger, ont lancé, dans la cadre de stratégie urbaine 2010-2029, une réflexion globale dont le but est de faire de la capitale Alger une grande métropole méditerranéenne, attractive agréable à vivre et fière de son identité, Aussi, il est nécessaire de repenser les relations entre Alger et son port et ouvrir la port sur la ville, reconquérir les espaces portuaires et recréer le lien entre la ville et la mer.

Cette coupure est due a plusieurs contraintes à savoir, La triple barrière (la moutonnière RN 11et la voie ferrée), la bande industrielle créent une rupture longitudinale physique matérielle et ressentie entre la ville et la mer qui ne permet pas l'aménagement du littoral qui sont des sources de nuisances et de pollution.

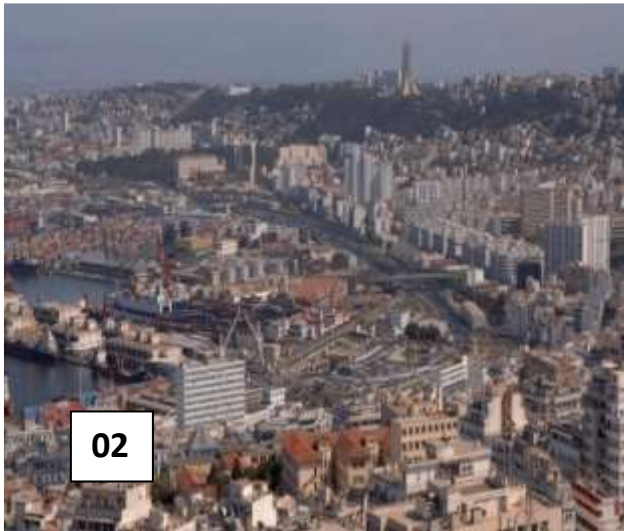
Une ville aux potentialités urbaines mal ou non exploitées comme le rivage marin notamment le coté l'Est. La non intégration de la mer dans le paysage urbain, ce qui crée un grand espace perdu ainsi qu'une mer polluée, des plages inaccessibles, un port inadapté à ses fonctions et dont les activités sont incompatibles avec un site de centre-ville.

Le projet d'aménagement de la baie d'Alger ,porteur d'ambitions clefs pour la capitale ,l'un des volets structurants de la stratégie vise ainsi à faire de la baie d'Alger le moteur principal et le cœur vivant de la nouvelle image d'un Alger renaissant ce projet stratégique et opérationnel a été mis en œuvre a travers un dispositif aux mesures suivantes : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité et il en constitue l'armature principale, la façade la vitrine maritime afin de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.



## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 43** : relation ville-mer de la ville d'Alger



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



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

*La figure présente à travers les images 01 et 02 la triple coupure (port, friches industrielle et vois mécaniques) rupture ville /ville, rupture ville –mer et une rupture ville/arrière port.*

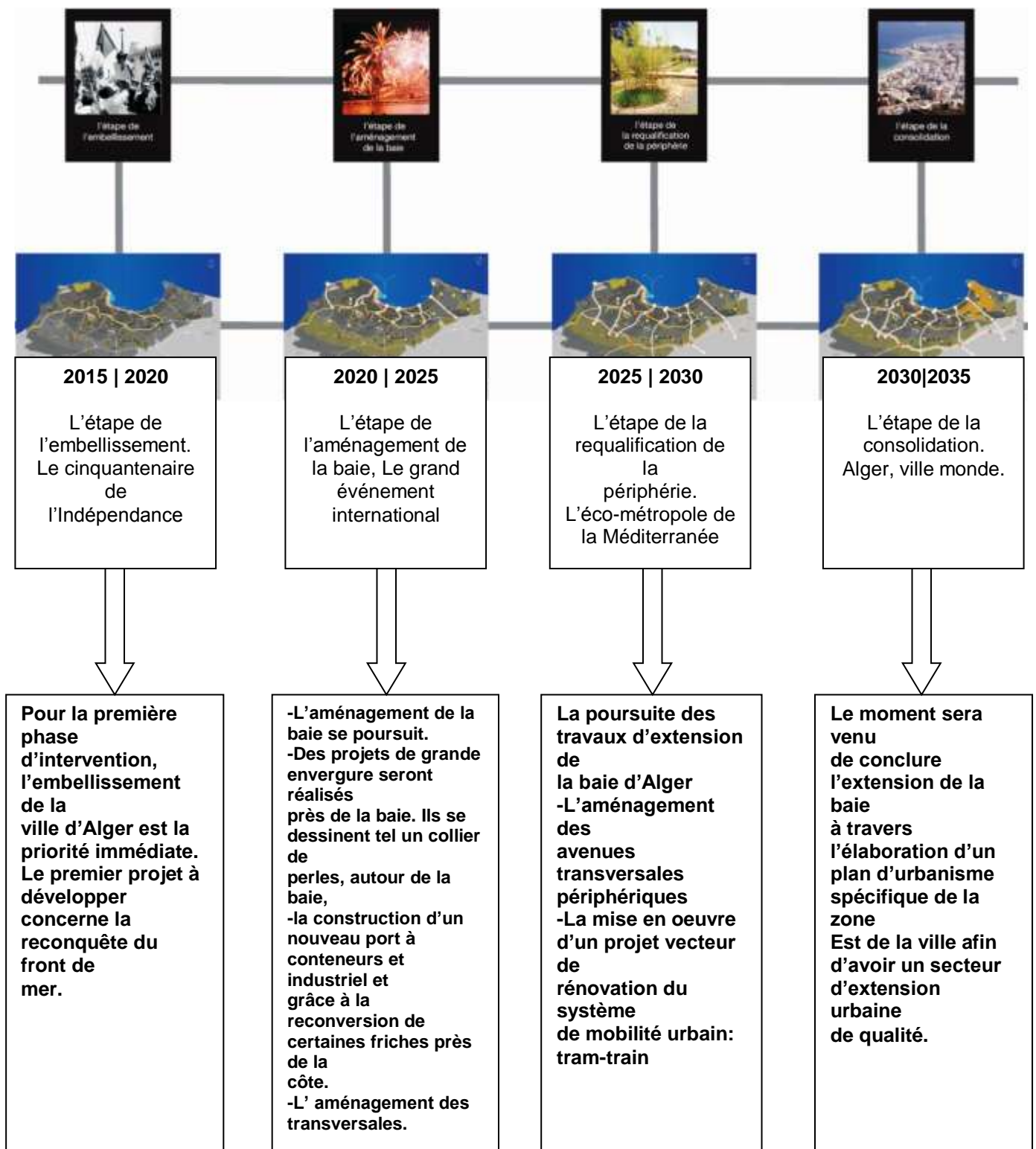
### **LES ORIENTATIONS DU PDAU D'ALGER**

#### **❖ Plan stratégique de la ville d'Alger**

Quatre étapes séquentielles réparties sur 20 ans vont donner corps aux ambitions prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :

## Section 02 : Thématique Spécifique

Figure 44 : synthèse des orientations du PDAU d'Alger



Source : PDAU D'ALGER –ARTE CHARPENTIER

## Section 02 : Thématique Spécifique

### ❖ Objectifs du projet de la promenade de la baie d'Alger

Ce projet vise à réconcilier la ville avec la mer qui vise principalement à:

- Ouvrir la ville sur la mer en se réappropriant un espace urbanistique structurant du développement cohérent d'Alger;
- Créer un vaste espace public gagné sur la mer en toute la longueur de la baie
- Maintenir ou redessiner et protéger le trait de côte de l'érosion;
- Promouvoir la qualification de l'espace public maritime dans les zones urbaine maritime
- Aménager un chapelet de plages accessibles aux citoyens;
- Etablir un filtre vert, barrière anti-rejets pour une mer propre
- Créer le projet de liaison ville mer tels que le pilier des transversales (promenades, passerelle,,)
- Reconquête des plages existantes et reconstitution des plages de sable disparues
- Renforcer l'attrait touristique du littoral.
- Garantir la stabilité du trait de côte et renouer le lien ville / mer

Un équipement majeur du projet Baie d'Alger, son aménagement s'amorce en phasage en accompagnant le développement des nouvelles centralités constituées autour des équipements structurants, les « Perles de la Baie ».

**A Court Et Moyen Terme**, la mise en place des différents segments de la promenade se fera en priorité dans les zones soumises à une très forte érosion et nécessitant de ce fait des aménagements rapides. En effet, le profil de la promenade est adapté aux différents types d'aménagement prévus le long du trait de côte : promenade haute sur les falaises, promenade sur enrochements sur la façade Est de la Baie, promenade en arrière plage au centre de la Baie. Les segments de la promenade en centre-ville suivent étroitement les évolutions des espaces portuaires, aussi bien la libération des infrastructures industrielles et portuaires, que les opérations de reconquête urbaine.

**A long terme**, l'aménagement des différents segments de la promenade permet d'établir la liaison entre chacune des Perles, L'aménagement du dernier segment de la Grande Promenade de la Baie d'Alger-centre étant conditionné par la libération du terminal à conteneurs.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> - PDAU D'Alger ,2016

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 45:** Master plan de la promenade de la baie d'Alger



Source : PDAU D'ALGER –ARTE CHARPENTIER

La figure présente la grande promenade de la baie qui s'affirme alors comme l'élément unifiant et qualifiant du schéma de cohérence d'Alger.

### ❖ *La reconquête du front de mer*

Réconcilier les Algérois avec la mer. Pour faire d'Alger une éco-métropole de la Méditerranée, le plan de réaménagement prévoit de « redonner des espaces de loisirs et l'accès à la mer aux Algérois ». Symboles forts de la reconquête du front de mer :

Les piscines (comme ici, à Oued el Harrach dont la réhabilitation a déjà commencé, ou à Bab el Oued), l'aménagement de terrasses et la rénovation de la Casbah. Point fort : l'identité du vieux port dont les activités doivent rester en liaison avec la ville : pêche, plaisance, croisières... Parmi les projets de la reconquête du front de mer et les piliers de l'ouverture de la ville au monde (Internationalisation).<sup>15</sup>

### ❖ *Les piscines de Beb el oued*

Création des piscines et bain naturels s'insérant dans les rochers de la partie nord du site, un projet de réaménagement des plages rechargées en sable et stabilisées par des ouvrages

<sup>15</sup> - PDAU D'Alger ,2016

## Section 02 : Thématique Spécifique

de protection affleurant la surface de l'eau avec un ravalement des façades historique, ainsi Bebel oued la plage populaire devient un lieu de détente et de divertissement.

**Objectifs :** Mise en valeur du patrimoine historique d'Alger et création d'un lien fort entre le balcon urbain et les quais au travers d'espaces de promenade et de déambulation, mêlant commerces et restauration, en lien avec le développement de l'activité de plaisance et le développement touristique.<sup>16</sup>

### ❖ *Les terrasses du Port*

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de redéploiement des activités portuaires et de requalification des espaces du port, dans la volonté d'ouvrir la ville sur la mer et de reconquérir les espaces pour y implanter de nouvelles activités.

Le programme des Terrasses du Port, ou la ville en balcons la caractéristique majeure de l'urbanisme algérois : des promenades étagées suivant le relief de la ville descendants des hauteurs d'Alger vers la mer , promenade maritime du fil de l'eau en bord à quai, chemin des douaniers, promenade du front de mer, promenade urbaine basse et haute est dédié aux activités de loisirs : commerces et espaces de restauration s'organisent autour d'un réseau de circulations ouvertes ou semi-ouvertes, qui offrent de nombreuses liaisons transversales entre la promenade de bord à quai, le boulevard urbain et les accès à la place des Martyrs.

La présence de nombreuses terrasses protégées des intempéries et du soleil, et l'aménagement paysager des abords (arbres de hautes tiges), apportent une grande variété d'espaces de détente et d'ambiances de promenade maritime. Les nombreuses liaisons transversales permettent à la fois d'organiser les accès (terrasses et parkings souterrains) et de préserver de nombreuses vues vers les voûtes depuis la promenade maritime.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> - ARTE CHARPENTIER ,2016

<sup>17</sup> ARTECHARPENTIER ,2016

## Section 02 : Thématique Spécifique

**Figure 46 :** Aménagement des baignades à Beb El Oued et terrasses du port



Source : « Vies de villes » Hors Série n°3/2012

La figure présente à travers les images 01 (Les piscines de Beb el oued) et 02 (Terrasses du port) la reconquête du front de mer d'Alger par l'aménagement des piscines et terrasse du port.

### **EXEMPLE DES SABLETTES EX PIQUET BLANC**

#### ❖ Désignation et orientations du PDAU

##### ➤ **Front de mer Hussein dey/Mohammadia | requalification et reconversion**

- Humaniser le front littoral entre jardin d'essai et el Mohammadia en créant une promenade emblématique.
- Réhabiliter la relation entre la ville/mer et ville/ville.
- Développement d'un cadre d'opération de requalification de certaines friches industrielles ;
- Promouvoir la reconversion de zone industrielles et d'entrepôts dégradées et vétustes; ainsi que le renouvellement de tissus urbain déqualifiés.
- Aménagement des zones transversales ainsi que l'autoroute Est.
- Aménagement des berges d'oued El Harrach.
- Intégration des équipements structurants de portées métropolitaines.

##### ➤ **Description du projet :**

Un des six projets prioritaires de la révision du PDAU, la promenade des **Sablettes** (plus de 4 kilomètres entre l'oued El Harrach et la station de dessalement), une promenade piétonne et une piste cyclable.

## Section 02 : Thématique Spécifique

Un projet pilote par un même objectif que celui de la promenade de la baie et sa spécificité consiste à :

- Récupérer toutes les activités anciennes du site (plages, balade,...) ;
- Modernisation des infrastructures portuaires par des équipements de loisirs et de tourisme
- En revenant aussi à réinventer leurs relations avec la mer avec l'intégration de nouveaux équipements publics (gare maritime, grande roue, mall cinéma,,) et de nouvelles activités de détente ,loisirs ,sport ,repos et de convivialité sociale .

Ce qui fera de ce projet un projet exemplaire pour tous les nouveaux prochains projets d'espaces publics. <sup>18</sup>

**Figure 47:** Vues sur la promenade maritime de Sablettes



Source : <https://www.flickr.com>

*La figure présente à travers les images 01 et 02 la promenade des Sablettes animée par ses aménagements extérieurs et équipements d'accompagnement.*

### **EXEMPLE DE LA «PROMENADE DE L'INDEPENDANCE »**

Cette promenade est l'affirmation contemporaine de la ville d'Alger, elle va regrouper un patrimoine historique très important, constitué par des éléments de référence incontournables dans ce contexte urbain, ans un parcours continu jusqu'à la mer.

<sup>18</sup> - PDAU D'Alger ,2016

## Section 02 : Thématique Spécifique

- **Les orientations de cette promenade :** Cette promenade sera conçue pour:
- Poursuivre les lignes de force du jardin d'essai et incorporer les moyen mécaniques permettent de franchir aisément la pente et les espaces vert.
  - Dynamiser les flux transversaux entre l'ensemble monumental et le nouvel équipement culminant de la promenade sur la baie
  - Promouvoir la continuité du parcours par la création d'un passage piéton en dessous de l'autoroute.
  - Création d'un lien fonctionnel entre ville/mer.
  - proposer des espaces thématiques, de repos et de loisirs et accueillir de grands événements publics <sup>19</sup>

**Figure 48:** la promenade de l'indépendance



Source : « Vies de villes » Hors Série n°3/2012

La figure présente à travers les images 01 et 02 la création 'une promenade en cascade qui permet de découvrir le panorama de la baie d'Alger.

### ➤ **D'autres interconnexions ville mer**

Ville-Mer aura également permis, la réalisation de plusieurs projets d'envergure, publics (le collier de perles) : la, la grande mosquée, le grand aquarium, le musée de l'Afrique ...et privés : les marinas, hôtels, centres commerciaux ...

L'aménagement de la baie se fera selon le principe du « collier de perles ». Au cœur de chacune de ces « perles », on construira un équipement public de grande envergure. La localisation près de la mer de grands équipements culturels et sociaux, fonctionnant comme

<sup>19</sup> ARTE CHARPENTIER ,2016



## Section 02 : Thématique Spécifique

des ancrages, consolidera la rénovation souhaitée de toute la zone côtière et matérialisera la stratégie de renforcement de la centralité de la ville.

**Figure 49:** Les équipements structurants de la baie d'Alger



Source : « Vies de villes » Hors Série n°3/2012

La figure présente le master plan d'implantation de onze projets structurants situés sur la baie d'Alger (la façade maritime)

### ➤ *Les attentes du projet de réaménagement la baie d'Alger*

- Projet ambitieux contribuant à faire d'Alger une ville métropolitaine
- Projet qui réconciliera les algérois avec la mer en rendant la vie à cette partie de la ville et la rendre une ville saine et sûre, agréable à vivre pour sa population,
- Projet de grande envergure qui fera d'Alger une grande ville touristique
- Projet attractif, qui fera d'Alger un centre de détente; loisirs et relaxation.

## Section 02 : Thématique Spécifique

**"Alger ; ville polycentrique, ville de proximité, ville capitale et ville monde."**

### **II.2. Conclusion de la section:**

Dans cette section, il a été traité les différents types des aménagements architecturaux des fronts de mer des villes avec leurs différents objectifs et tendances , plusieurs études de cas (national et international) ont été illustrés ,dans le but de définir les facteurs d'origines de ces aménagements architecturaux et urbains des fronts de mer et leur impact sur la ville littoral et ses citoyens .

Ces diverses réalisations présentées, mettent en avant le cadre de vie et tendent à donner davantage de place au promeneur, afin notamment qu'il puisse profiter du calme et communier avec le paysage. L'intérêt pour le paysage visible et la protection contre les risques côtiers sont manifestés dans la plupart des cas. Les vues sur la côte et la mer semblent dicter les options d'aménagement. On peut par ailleurs relever un début de changement d'attitude et de pratiques, en matière d'urbanisme et d'architecture.

## Section 02 : Thématique Spécifique

### III. Conclusion générale :

L'espace urbain littoral est par nature protéiforme et multifonctionnel au cœur des enjeux stratégiques dans certains pays du monde. Espace attractif mais complexe, il focalise les intérêts urbains, économiques, sociaux et écologiques. Il fait l'objet d'un dispositif conséquent de différents facteurs d'origine, ces derniers ayant d'impact sur le développement et l'aménagement urbain et architectural des villes littorales. Cette recherche s'intéresse en premier lieu aux interactions entre ces différents facteurs d'urbanisation des villes littorales pour comprendre les causes de cette urbanisation et anticiper les dynamiques de l'espace urbain en zone urbaine littorale.

L'urbanisation du littoral est influencée par les caractéristiques de la façade maritime de la ville ou bien les fronts de mer, interface entre terre et mer et composante fondamentale de cette dernière. L'objectif de cette recherche s'agit d'aborder une problématique dans le but d'envisager, de concevoir et de gérer cette frange urbaine littorale en fonction d'une connaissance d'impact de cette dernière sur le l'aspect touristique et économique du de la ville littorale mer. La question qui se pose avec intérêt est le rôle des aménagements urbains et architecturaux dans la valorisation, le fonctionnement et l'usage des fronts de mer afin d'assurer **l'interconnexion ville – mer** tout en l'enrichissant par de nouveaux usages « conviviaux ou récréatifs.

Implantation, orientation, mobilier urbain, éclairage public, revêtement du sol, espaces végétal et minéral, couleur, texture, matériaux de construction, activités et équipements publics ...des concepts et éléments fondamentaux d'aménagements architecturaux des fronts de mer réfléchis dans le but de protéger, découvrir, mettre en scène un front de mer de ville équilibré, en conciliant croissance économique, protection des sites naturels et mise en valeur touristique de l'espace. Tels sont les grands enjeux de tout aménagement, rénovation ou requalification d'un front de mer urbain.

Le but de ces aménagements architecturaux et urbains est ainsi de valoriser le front de mer pour le rendre plus attractif , reliant la ville à la mer : en permettant un développement touristique raisonnable toujours en accord avec l'environnement qui sera placé au premier plan , en privilégiant le confort des usagers par le biais d'un secteur de promenade et le développement des petits et grands projets publics polyvalents (de détente , de culture, de jour

## **Section 02 : Thématique Spécifique**

et de nuit, d'été et d'hiver, en accord et respectueux de l'environnement et accessible à tout type de population). Enfin, la particularité et la beauté du lieu sera travaillée pour apporter à ce dernier une identité forte et unique marquée par des aménagements architecturaux spécifiques visant à favoriser l'évolution des pratiques urbaines en y introduisant le progrès.

# Références Bibliographiques

## **LISTE DES FIGURES**

Figure 01 : Quelques Projets d'option AZUL, réalisés dans les années passées.....	05
Figure 02 : Les Composantes de littoral.....	08
Figure 03 : Le littoral méditerranéen.....	09
Figure 04 : le Développement Parallèlement à la mer.....	10
Figure 05 : le Développement perpendiculaire à la mer.....	11
Figure 06 : le Développement satellitaire .....	11
Figure 07 : Vue aérienne sur l'éloignement de la mer .....	12
Figure 08 : développement des villes en empiétant sur mer.....	13
Figure 09 : Marinas et ports de plaisances.....	15
Figure 10 : Gares maritimes.....	16
Figure 11 : Paysage urbain et architectural des promenades maritimes.....	16
Figure 12 : Aménagements des piscines naturelles.....	17
Figure 13 : Aménagement des solariums.....	17
Figure 14 : Vue sur les percées .....	18
Figure 15 : Les différents aménagements des espaces publics.....	18
Figure 16 : Les formes et les volumétries des projets littoraux.....	19
Figure 17 : Les différentes façades des projets littoraux.....	21
Figure 18 : Les espaces accessoires.....	22
Figure 19 : Les espaces accessoires.....	22
Figure 20 : Les matériaux utilisés dans le milieu littoral.....	23
Figure 21 : Vue sur des villes littorales touristiques.....	24
Figure 22 : Vue sur des villes littorales Industrielles et commerciales.....	25
Figure 23 : Vue sur des villes littorales Agricoles.....	26
Figure 24 : Le littoral Algérien .....	26
Figure 25 : comparaison d'architecture entre le littoral et les villes intérieures.....	28
Figure 26 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	31
Figure 27 : Des exemples sur les principes des fun market.....	35
Figure 28 : l'aménagement raisonné.....	36
Figure 29 : l'aménagement extravagant.....	37
Figure 30: Front de mer de Havre avant et après son réaménagement.....	42

## Références Bibliographiques

Figure 31: Le front de mer de Faleron avant et après le projet d'aménagement.....	44
Figure 32 : Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire.....	45
Figure 33 : Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz.....	46
Figure 34: Rénovation de front de mer de Cleveleys.....	47
Figure 35: Rénovation de front de mer de Wenduine.....	48
Figure 36: Rénovation de front de mer de Sables d'Olonne.....	49
Figure 37: Rénovation de front de mer de Mulini Beach.....	50
Figure 38: Rénovation de front de mer de Benidorm.....	51
Figure 39: Rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses.....	51
Figure 40: Requalification de front de mer de Sanremo.....	52
Figure 41: La requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton.....	53
Figure 42 : La requalification de la ville de Bilbao.....	54
Figure 43 : relation ville-mer de la ville d'Alger.....	56
Figure 44 : synthèse des orientations du PDAU d'Alger.....	57
Figure 45: Master plan de la promenade de la baie d'Alger.....	59
Figure 46 : Aménagement des baignades à Beb El Oued et terrasses du port.....	61
Figure 47: Vues sur la promenade maritime de Sablettes.....	62
Figure 48: la promenade de l'indépendance.....	63
Figure 49: Les équipements structurants de la baie d'Alger.....	64

# Références Bibliographiques

## VI- REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le travail s'est réalisé à la base d'une bibliographie thématique et travaux de recherches, en s'appuyant sur les références suivantes:

### Ouvrages et revues:

- ✓ **Akli AMROUCHE**, Vies de villes les projets qui transforment Alger, HS N°03, les Alternatives Urbaines « ALUR éditions », 2012 ,422pages.
- ✓ **Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie** Commissariat général au développement durable (République Française), ETAT DES LIEUX "MER ET LITTORAL" Rapport final – Octobre 2014,341 pages.

### Mémoires et thèses:

- ✓ **Collet Margot**,  
Valorisation du front de mer de Donville les Bains , thèse élaborée à l'université de François Rabelais, 2014 ,159 pages
- ✓ **Annie MALOUIN**, Architecture inspirée du paysage, gare maritime dans la baie de Tadoussac, soumis en vue de l'obtention du grade de Master en Arch, École d'architecture Université Laval, 2011,57pages

### Articles:

- ✓ **Malika KACEMI**, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 15 décembre 2011, consulté le 26 janvier 2018.  
URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/> ;
- ✓ **Claude PRELORENZO et René BORRUEY**, Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la grande motte. Paru dans Les Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, (59-72 pages)
- ✓ **Frank BEBIE**, Une forme urbaine du 1er âge touristique, les promenades littorales, Mappemonde 1/1993
- ✓ **OLIVIER**, Le lustre retrouvé du littoral, Agence STOA : cabinet d'architecture, d'urbanisme/paysagisme et de design, 2013,11 pages

## Références Bibliographiques

- ✓ **Marion GUELQUE**, Quels Aménagements Pour Les Nouveaux Fronts De Mer ,4 parties, URBIS le magazine qui explore la ville,2015.

### Références électroniques:

- ✓ [www.youtube](http://www.youtube.com) urabinisation du littoral.com
- ✓ [www.port.fr](http://www.port.fr)
- ✓ [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)
- ✓ [www.lehavretourisme.com/le-havre-patrimoine/le-portdu-havre.htm](http://www.lehavretourisme.com/le-havre-patrimoine/le-portdu-havre.htm)
- ✓ [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

### Projets de renom:

- ✓ **Mylène LANDERNEAU et Cécile BEAUMONT**, Le Littoral Barcelonais, document de travail du C3ED, Centre d'Economie et d'Ethique pour l'Environnement et le Développement (Équipe Incertitudes, Analyses, Concertations & Aménagements (IACA), 2007,23 pages.
  - ✓ **Révision du PDAU d'Alger**, Wilaya d'Alger, 2016 y compris :
  - ✓ **Projets d'aménagement de la baie d'Alger** (ARTE CHARPENTIER et PARQUExPO)
    - ✓ **Aménagement d'oued el Harrach**
    - ✓ **Charte des Espaces Publics**, Projets prioritaires, un processus de contamination positive de la Wilaya d'Alger-PARQUExPO



# **ANNEXE**

## **RAPPORT DE PROJET P.F.E**

**THEME : Pour une meilleure attractivité touristique  
de la ville de Bejaia**

***(BEJAIA)***

**PROJET :  
HOTEL Touristique.**

**Objectif de la phase :**

Le but à travers cette phase est l'étude et l'analyse du site d'intervention : une phase dans laquelle nous ferons la lecture de la ville pour arriver à définir de manière juste et réfléchie les problématiques sur le plan architectural et urbanistique qui se posent en zone urbaine littorale, Ceci permettra d'y apporter des réponses judicieuses dans les interventions. Le travail sera structuré comme suit :

**TABLE DES MATIERES**

<b>I.</b>	<b>Motivation de choix du site : La ville de Bejaia .....</b>	<b>67</b>
<b>II.</b>	<b>Présentation de la ville de Bejaia: .....</b>	<b>69</b>
<b>III.</b>	<b>Constat .....</b>	<b>73</b>
<b>IV.</b>	<b>Plan d'action.....</b>	<b>77</b>
<b>V.</b>	<b>Schéma de principes d'aménagement.....</b>	<b>78</b>
<b>VI.</b>	<b>Les éléments structurants (existants et projetés).....</b>	<b>79</b>
<b>VII.</b>	<b>Intervention .....</b>	<b>80</b>
<b>VIII.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>93</b>

## **I. MOTIVATION DE CHOIX DU SITE : Bejaïa**

Bejaïa est l'une des plus anciennes villes d'Algérie, elle est passée par des nombreuses civilisations qui y ont séjourné (Phéniciens, Carthaginois, Romains, Andalous, Espagnols, Turcs puis Français) et qui y ont laissé une histoire.

De par sa situation géographique privilégiée ; située au bord de la mer et à flanc de montagne, ainsi que ses importantes ressources naturelles (Montagne Gouraya (Bejaïa), Pic des Singes (Bejaïa), CapCarbon, (Bejaïa), Cap Bouak (Bejaïa), Les Aiguades (Bejaïa), L'île des Pisans (Bejaïa),

||. **PRESENTATION DU la ville de BEJAIA :**

1. **SITUATION GEOGRAPHIQUE :**

**A- Échelle Méditerranéenne :**

**Bejaia** est une ville **méditerranéenne**, chef-lieu de wilaya, située à 250Km à l'est de la capitale Alger ; elle jouit des relations économiques importantes avec les pays du bassin méditerranéen (Italie, France...).

**FIGURE:**



**B-Échelle régionale :**

La ville de **Bejaia** se situe ; Environ :

- \_ 265 km d'Alger par Bouira du **sud-ouest** ; et de 236 km par Tizi Ouzou de l'**Ouest**.
- \_ 133 km de Tizi Ouzou par Azazga à l'**Ouest**.
- \_ 111 km de Sétif par Kherrata du **Sud-est**.
- \_ 96 km de Jijel par Ziama Mansouriah de l'**est**.

**FIGURE03**: la situation de la ville de Bejaïa à l'échelle régionale



**C- Échelle locale :**

*La ville de Bejaia se situe ; Environ :*

- \_ 20Km d'El Kseur.*
- \_ 37 Km de Sidi Aich.*
- \_ 57 d'Akbou (au Sud et Sud/Ouest).*
- \_ 90 Km d'Azazga.*
- \_ 127Km de Tizi-Ouzou (à l'Ouest).*

**FIGURE04**: la situation de la ville de Bejaïa à l'échelle locale



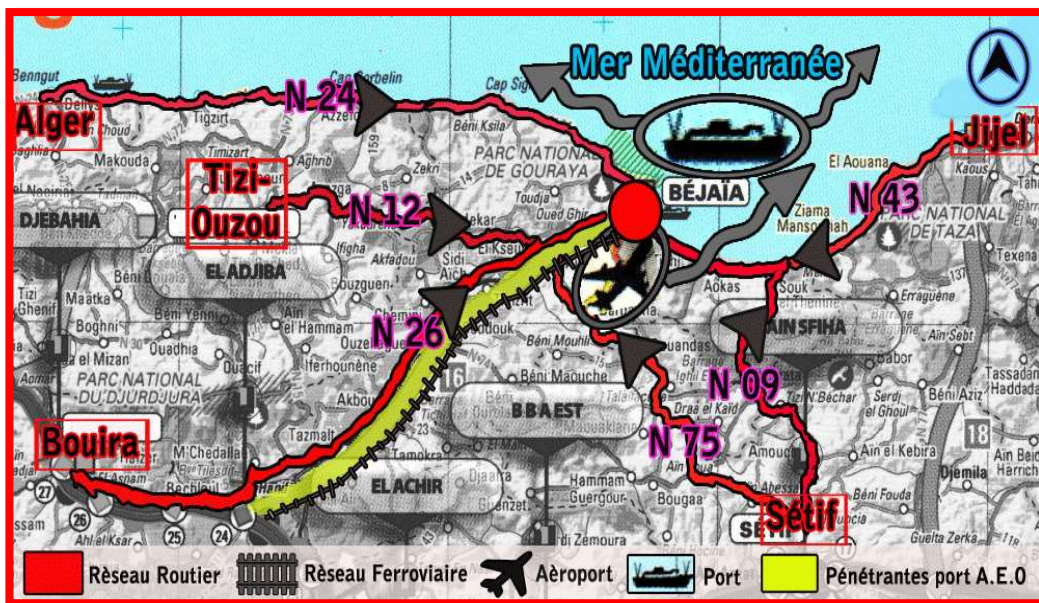
## II.2. ACCESSIBILITE :

Bejaia dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est équipée d'une gare routière, d'une gare ferroviaire, d'une gare maritime, d'un aéroport et d'un port.

En ce qui concerne les liaisons routières, quatre axes nationaux la relient aux différentes wilayas :

- RN 09 (Bejaia – Sétif) : le long de la baie jusqu'à Souk El Thnine.
- RN 12 (Bejaia – Alger) : par Tizi Ouzou.
- RN 24 (Bejaia – Alger) : par le littoral.
- RN 26 (Bejaia - Bouira) : le long du piémont de Djurdjura limité par l'oued Soummam d'un côté, et de l'autre côté par les chaînes des Bibans.
- RN 43 (Bejaia – Jijel) : par le littoral.

FIGURE: 04 : l'accessibilité de la ville de Bejaïa



## II.3. DELIMITATION DU PERIMETRE URBAIN :

La ville de Bejaïa est délimitée comme suit :

- **Nord** par une infrastructure portuaire.
- **Ouest et Sud** par la ligne de crête du mont Djurdjura ;



- **Est** par l'aéroport international d'Abbane Ramdan

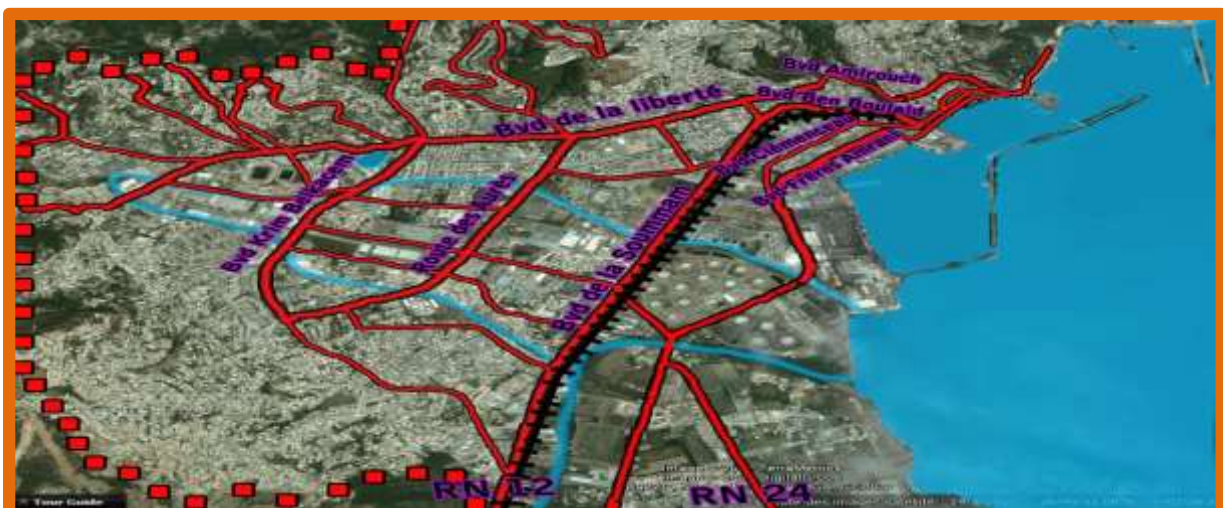
**FIGURE**: 05 : les limites du périmètre de la ville de Bejaïa



#### 4- La mobilité intérieure

Notre zone d'étude est dotée d'un réseau assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces. La mobilité à l'intérieure de la ville se fait par des voies routières et ferroviaires.

**FIGURE**: 06 : la mobilité dans de la ville de Bejaïa





## II.5- La morphologie de la ville

- **Les montagnes** : Bejaia est essentiellement marquée par un paysage rocheux et montagneux. Elle constitue une zone de contact entre trois chaînes montagneuses importantes :

- le massif des « **Bibans** » au Sud.

- le massif des « **Babors** » à l'Est.

- à l'ouest le massif du « **Djurdjura** » qui continue jusqu'au mont « Gouraya » qui se noie ensuite dans la mer.

-**La plaine** : Au Nord, Bejaia est bordée d'une plaine côtière, qui s'étend de la commune de Bejaia à la commune de Souk el Tnin sur une distance de 30 km et une largeur de 4 km.

-**Les cours d'eau** : une des régions les plus riches en eaux, Bejaia est traversée par plusieurs oueds ; le plus important est l'Oued Soummam, d'une longueur de 80 km séparant les deux ensembles montagneux (les **Babors-Bibans** du **Djurdjura**).

-**La mer et les plages** : le golfe de Bejaia (sur le bord duquel la ville s'élève en amphithéâtre) ;

Bejaia contient les plus belles plages et corniches de l'Algérie sur les deux côtes Est et Ouest, (exemples : sur la côte Ouest (Le sahel): la plage de Saket et Boulimat; sur la côte Est (Le saphir): la plage de Tichi et Melbou.!!

**FIGURE**: 07 la morphologie de la ville de Bejaia

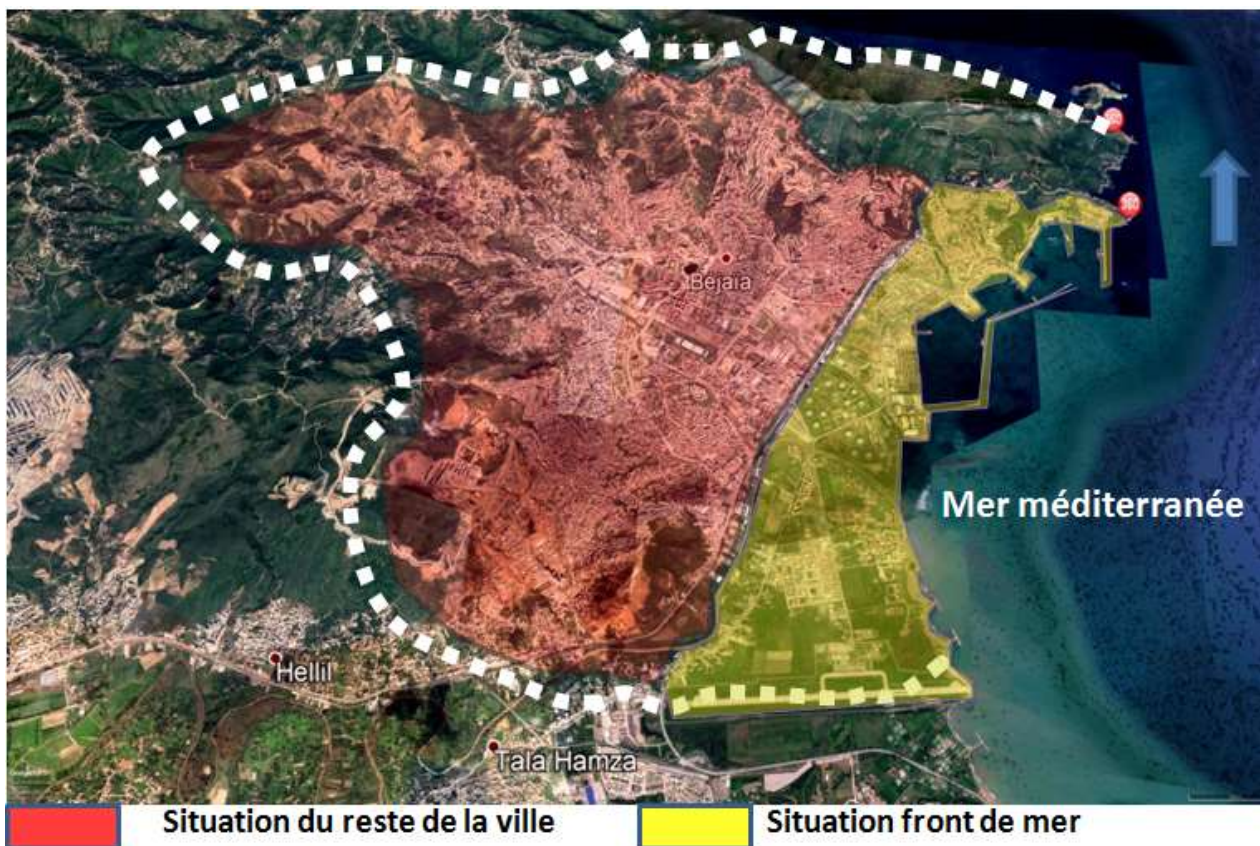


### III.CONSTAT :

Après l'étude et analyse de la ville de bejaia le constat établit se présente comme suit : La ville de Bejaia se compose principalement des entités suivantes :

1. Situation du front de mer
2. Situation du reste de la ville

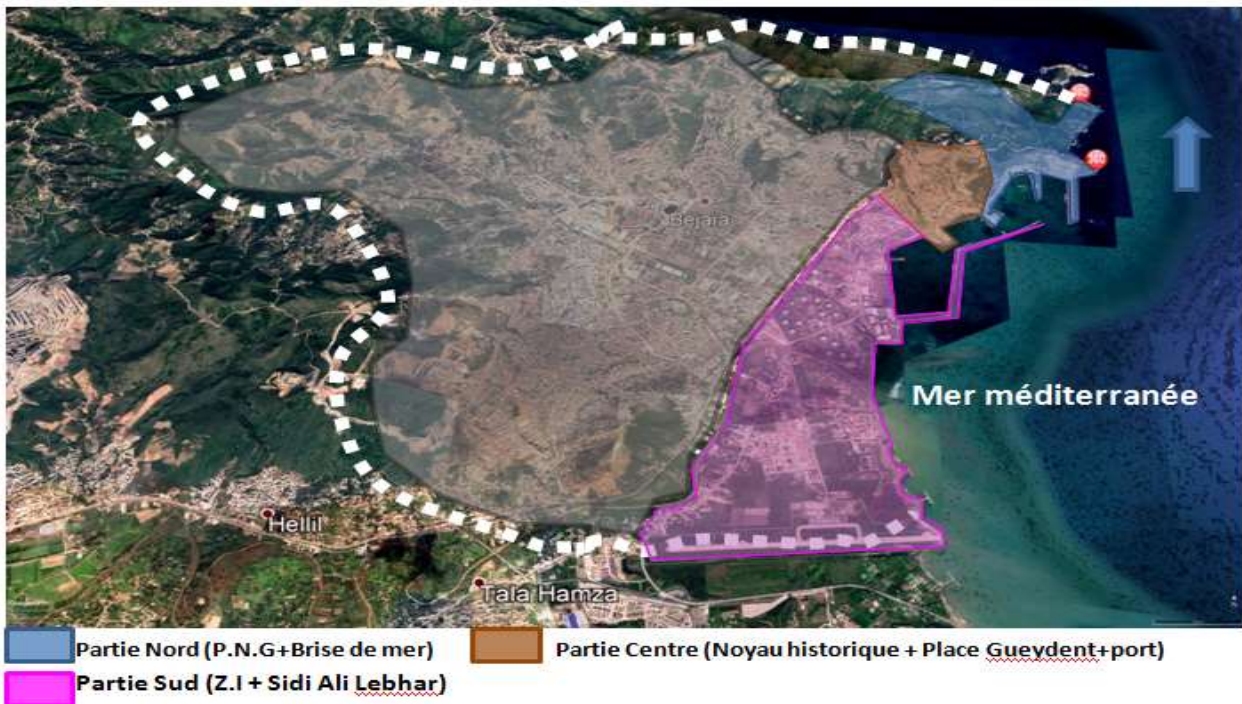
**Figure** : 08/ : Vue sur les différentes entités qui forment La ville de Bejaia



**Pour notre projet de Fin d'étude nous avons choisi la Situation de Front de mer qui se compose de :**

- A- La partie Nord :
- B-La partie centre :
- C- La partie sud

**Figure** : 09 : Vue sur les différentes entités qui forment Le front de mer.



**1. Choix du site : Sid alilebhar :**

Pour renforcer l’objectif de notre travail et donner l’image touristique à la ville de Bejaia, on a choisi de travailler sur la partie Sid alilebhar qui Est riche et diverse, avec des potentialités qui peuvent développer, améliorer ou Changer la qualité de vie de cette ville avec un statut touristique qu’elle mérite d’avoir Et aussi il joue un rôle d’articulation.

**FIGURE: 10 :l’aire d’intervention**



## 1) .Délimitation:

-Notre site, située sur la plaine côtière, à 4 km au sud du centre-ville de Bejaia, comprise entre oued Soummam et l'aéroport de Abane Ramadan, Elle occupe une surface plus de 200 ha et elle est limitée par des barrières naturels et artificiels sont :

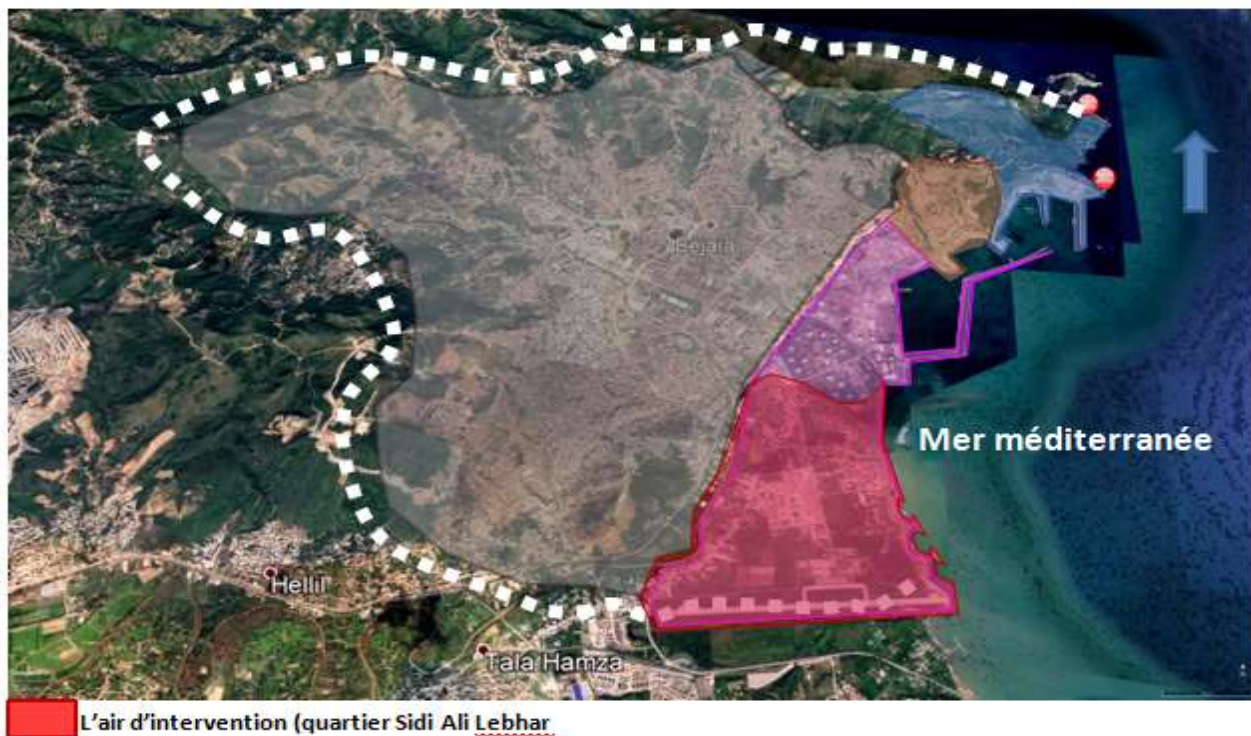
### A-Barrières naturels :

- Le nord et l'ouest par oued Soummam.
- L'est par la mer méditerranée.

### B-Barrières artificiels :

- L'ouest par la RN 09.
- Au sud par l'aéroport ainsi que la zone industriel au nord

**FIGURE**: 10 : la délimitation de l'aire d'intervention

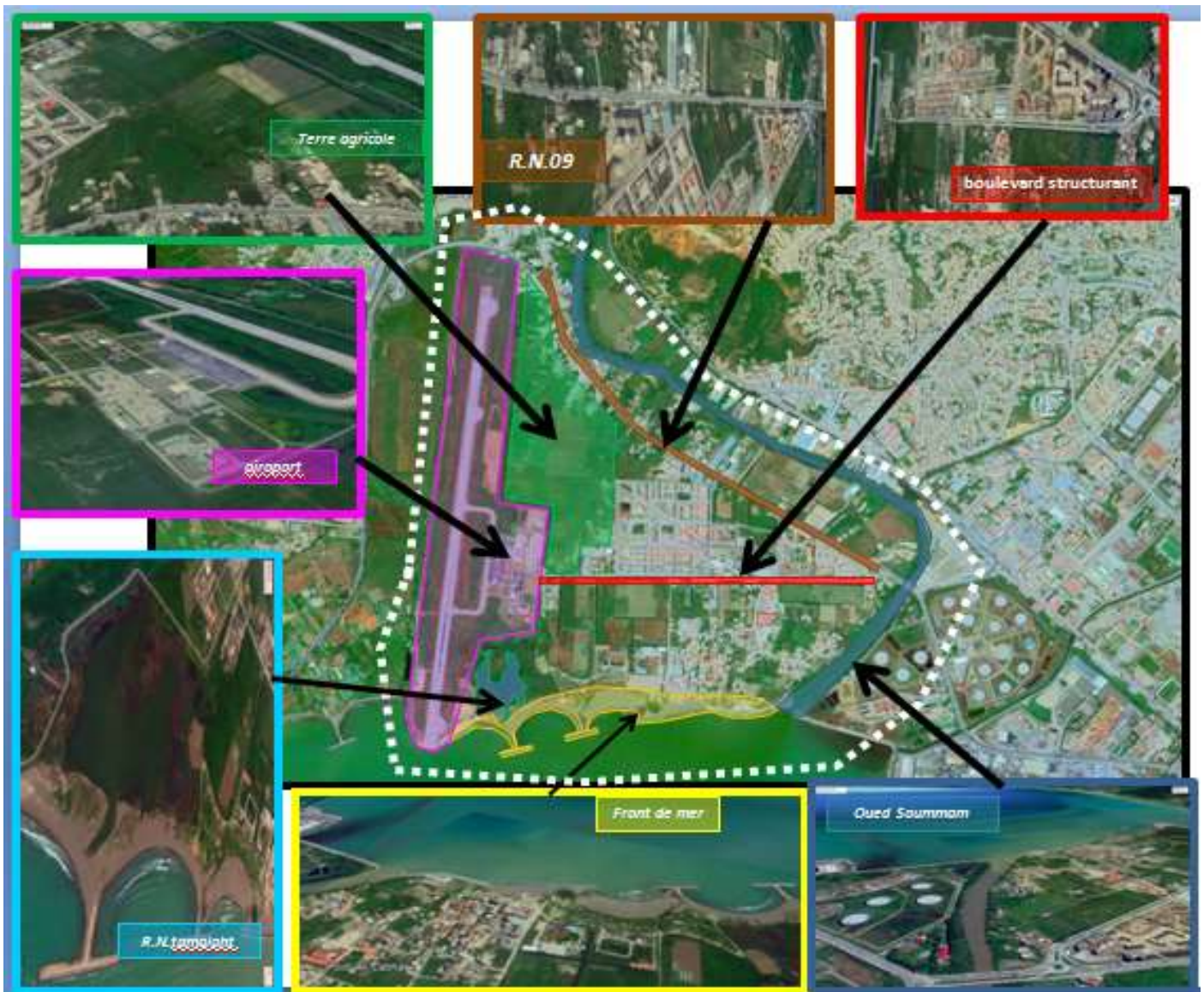


### **Motivation de choix :**

- par rapport aux particularités et potentialités naturelles riches du site composé de la mer, lac Tamelaht, oued Soummam
- L'existence des friches urbaines importante à récupérer, (disponibilité du foncier (agricole ou urbaine) qui est mal exploité
- Une plage délaissée
- Cree une ambiance propre à l'identité de la ville et apporter une solution pour la rupture ville / mer, aussi à lui donner l'image touristique qu'elle mérite

- ✓ -C'est la porte de la ville de Bejaïa (RN 9 / RN 12 / présence de l'aéroport+ chemin de fer)
- ✓ -Crée un deuxième pôle comprend les équipements et les espaces qui sont en manque ou absent dans l'ancien ville
- ✓ -présence l'habitat élicite qui représente une mauvaise image sur notre littoral ce qui motive pour intervenir à ce niveau la

**Constat établi :**



On constate que :

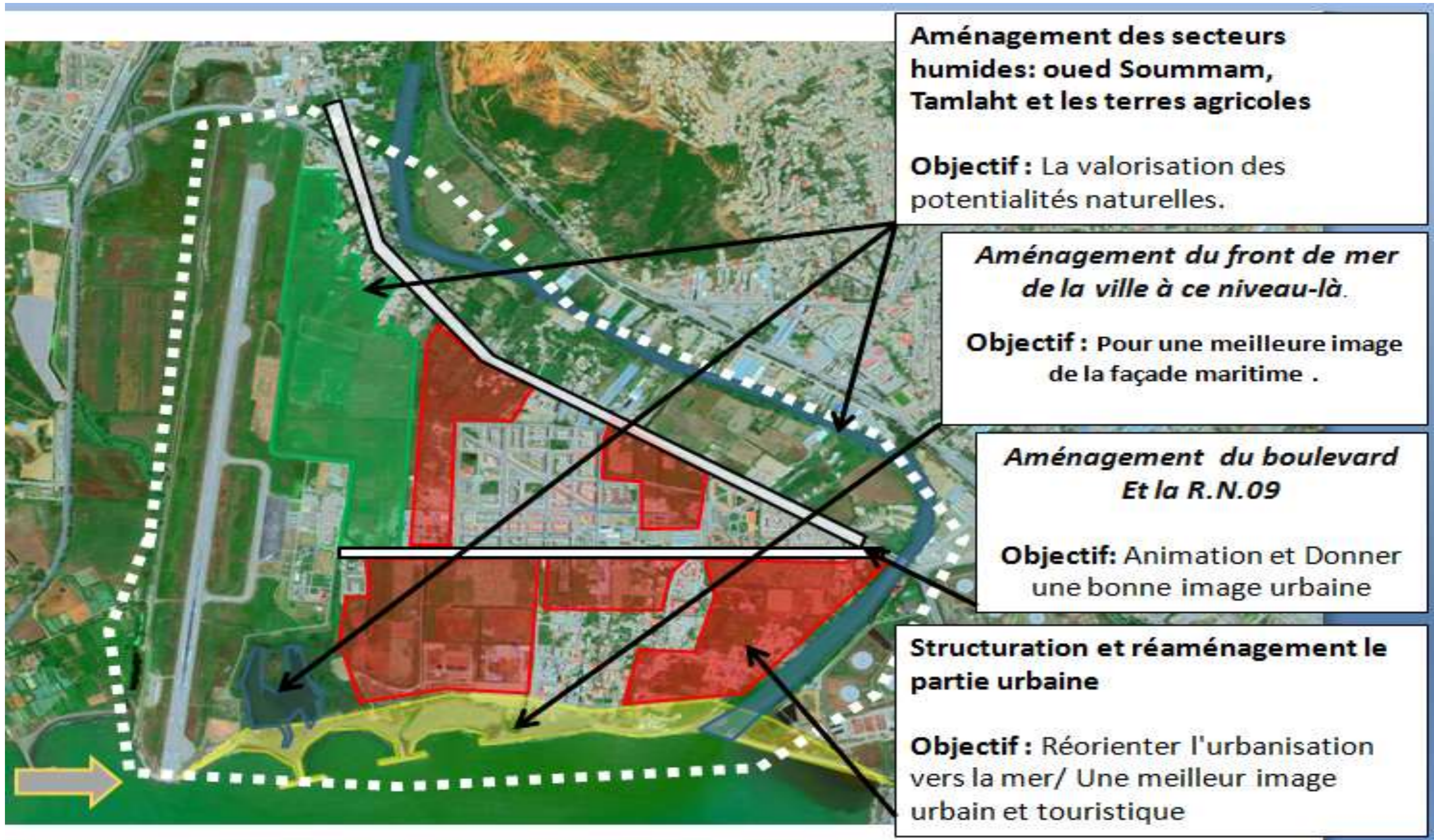
- Rupture urbaine entre sidalilebhar et ses abords (ville/ville, ville/ mer).

- L'insuffisance des points d'accès (un seul point d'accès) et problème de circulation.
- La non mise en valeur d'oued Soummam causa une rupture naturelle et le lac tamelaht no valorisé.
- Manque d'équipement touristique et des espaces publics et de détente.
- La rupture intérieure causée par un tissu urbain d'habitat précaire.
- L'absence de liaison entre le front de mer et la ville et des percés visuelles.

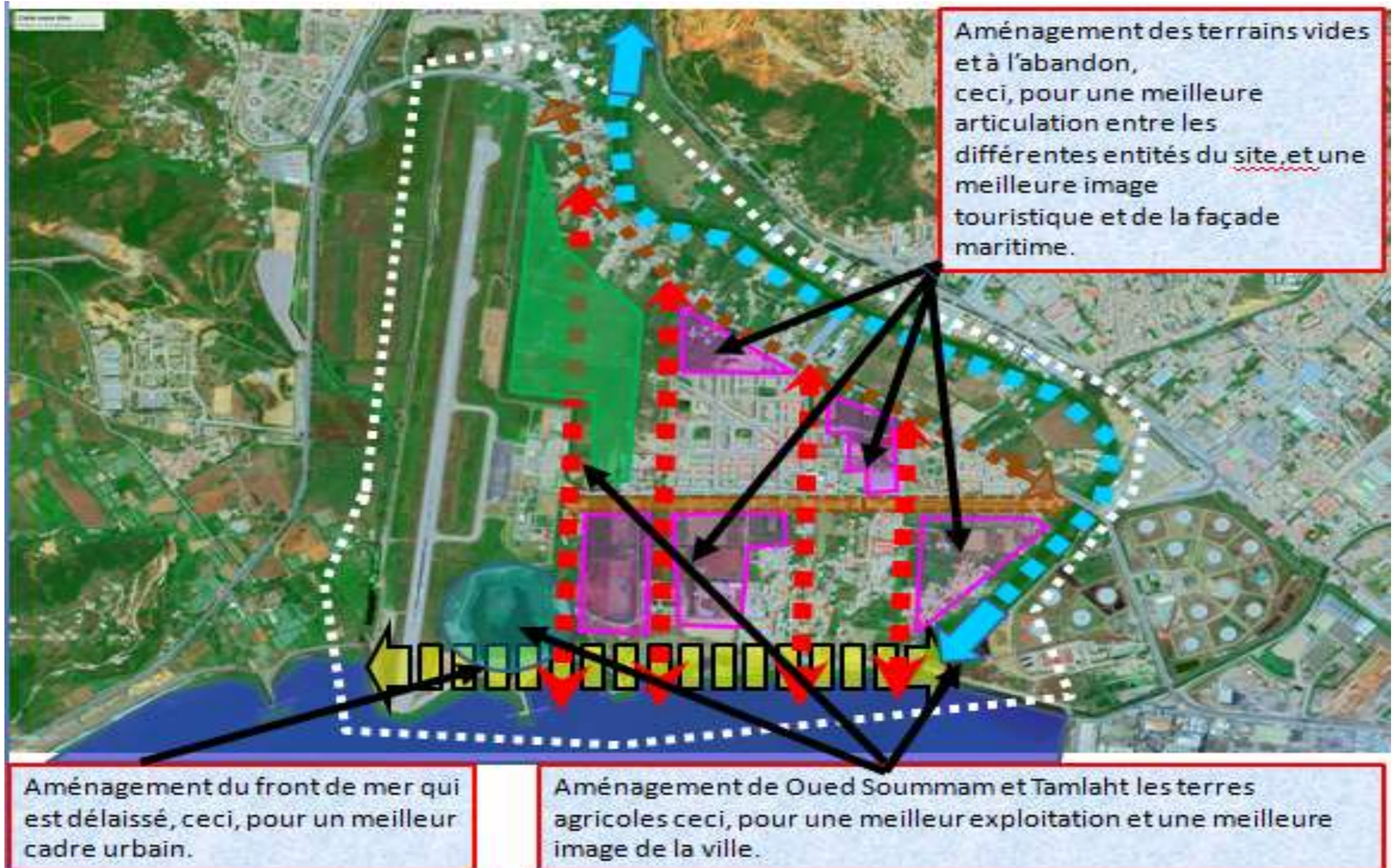
**Potentialités :**

- Endroit stratégique (au bord de la mer).
- L'altitude du site fluctue entre 3met5m par rapport au niveau de la mer avec des pentes très douce classé entre 3%et 0%.
- La présence des potentialités naturelles tel que oued soumam et le lac Tamalaht .
- Une bonne accessibilité, qui offre le gain de temps et la facilité d'accessibilité aux différents pôles de la ville.

## PLAN D'ACTION

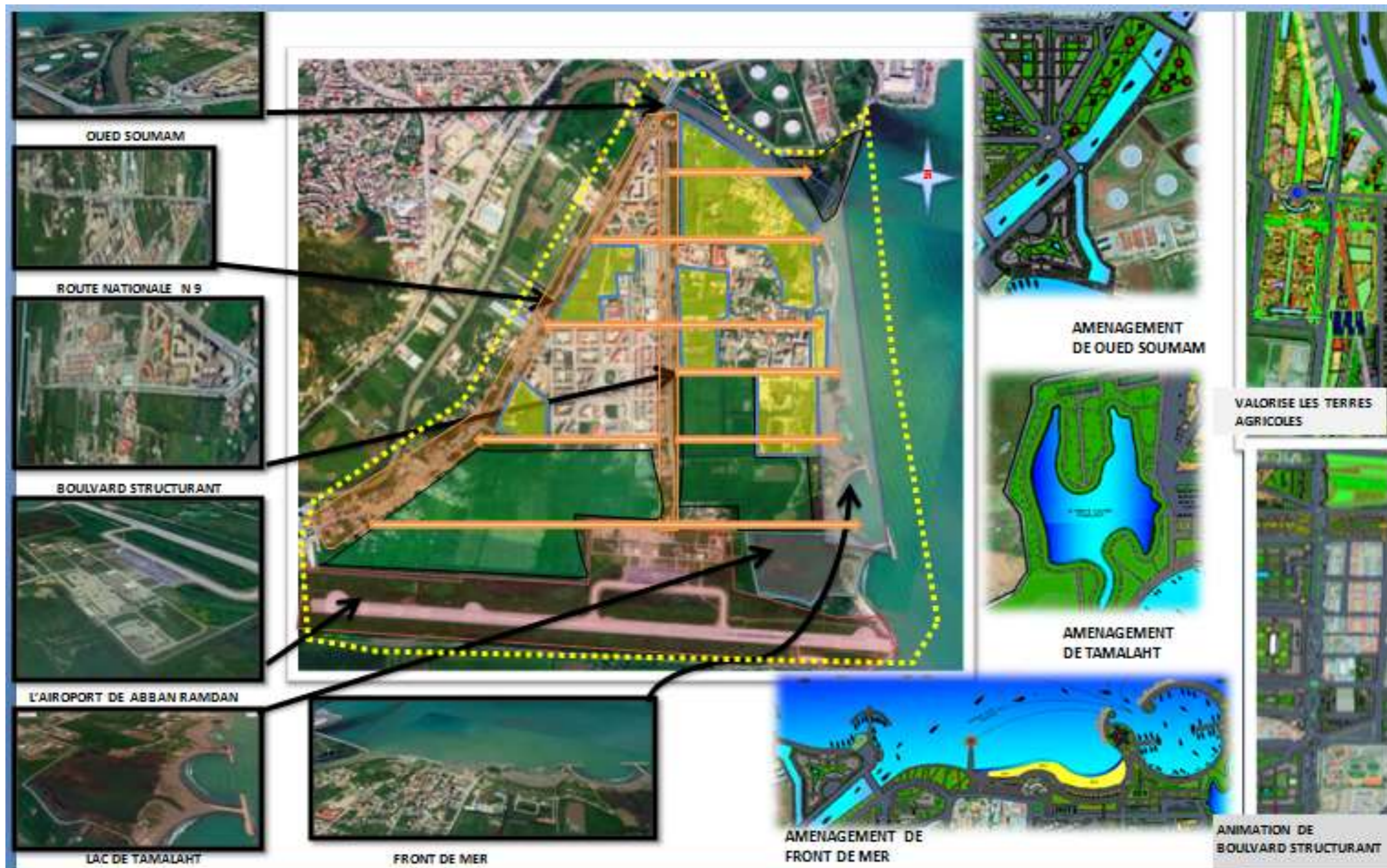


## SCHEMA DE PRINCIPES D'AMINAGEMENT



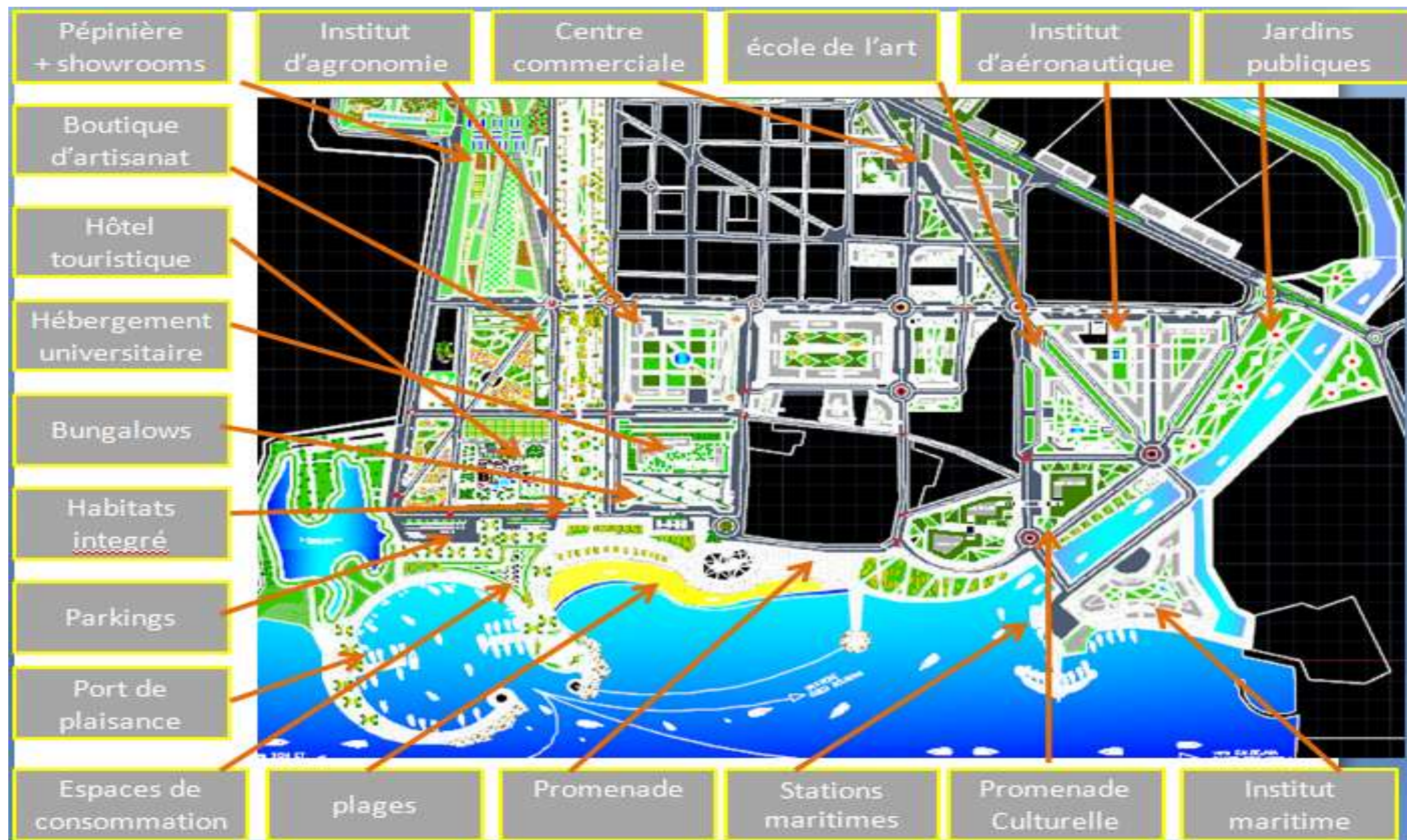


## LES ELEMENTS STRUCTURANTS (EXISTANTS ET PROJETES)

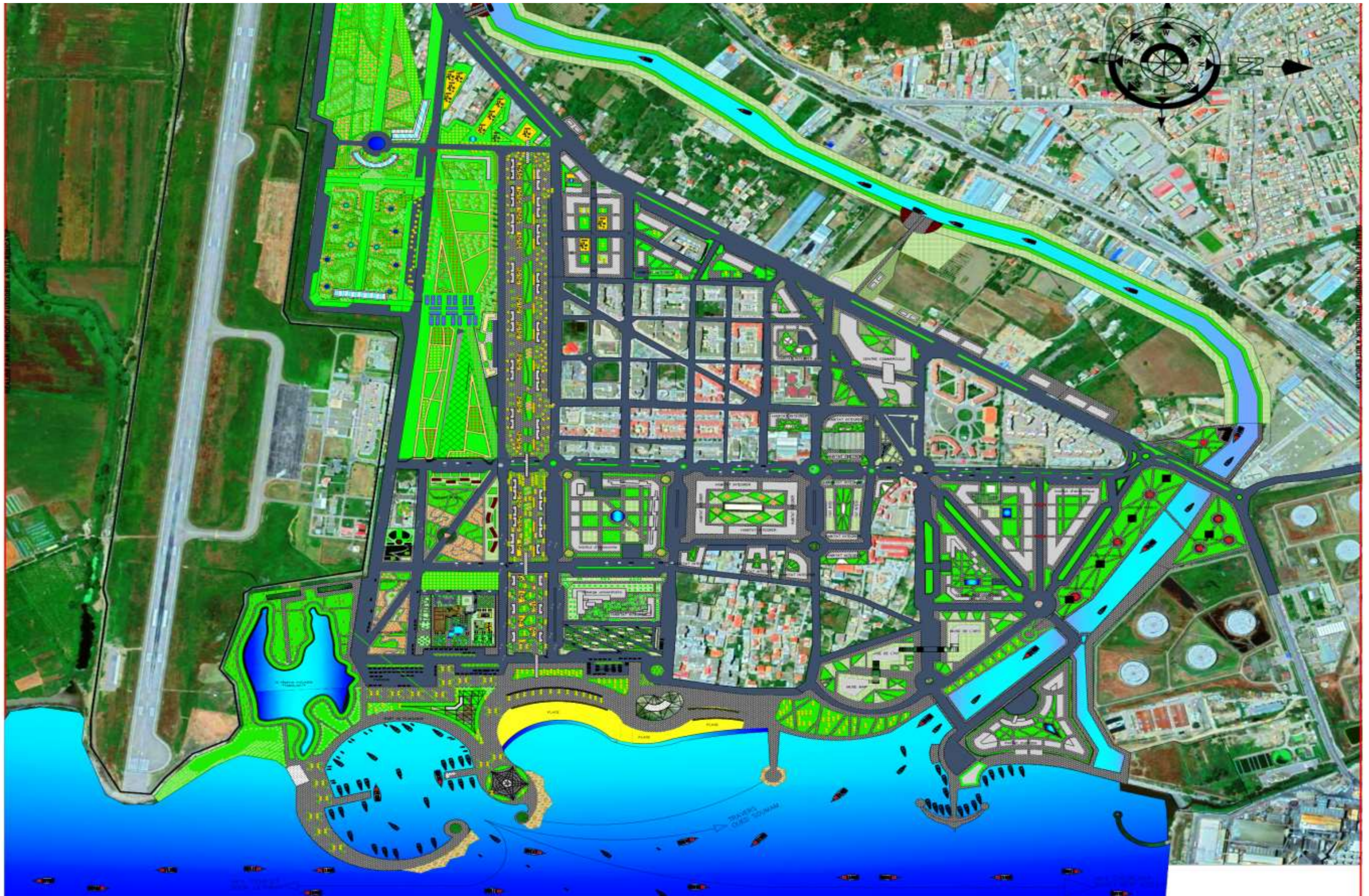


***INTERVENTION***

Notre zone d'interventions situe dans la partie sud du front de mer de la ville de Bejaia qui se trouve entre le niveau de la zone industrielle et de l'aéroport Le plan d'aménagement à été réalisé à partir du principe de pôle De savoir par rapport à l'histoire de la ville de Bejaia.



PLAN D'AMINAGEMENT

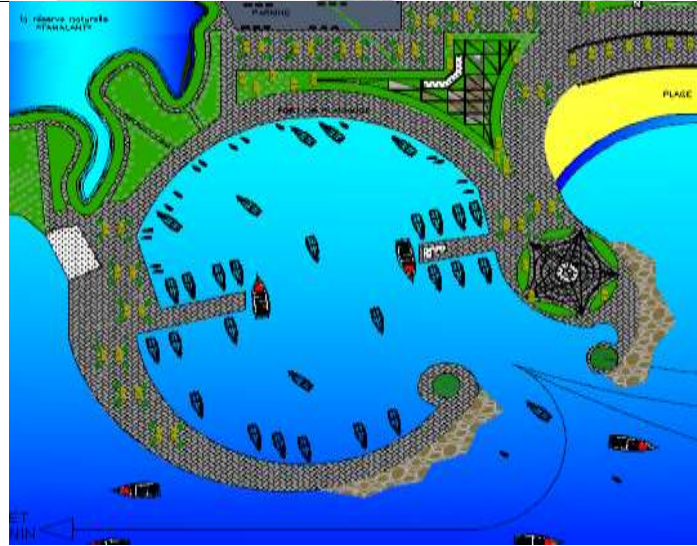


*Les Différents projets proposés*

Hôtel :  
Un hôtel touristique à proximité de la réserve naturelle Tamelaht. Cet hôtel sera actif tout le long de l'année par les activités qu'il offre. Sa position lui permet des vues : d'un côté sur la mer et d'autre coté la réserve naturelle et en rapport avec l'aéroport.

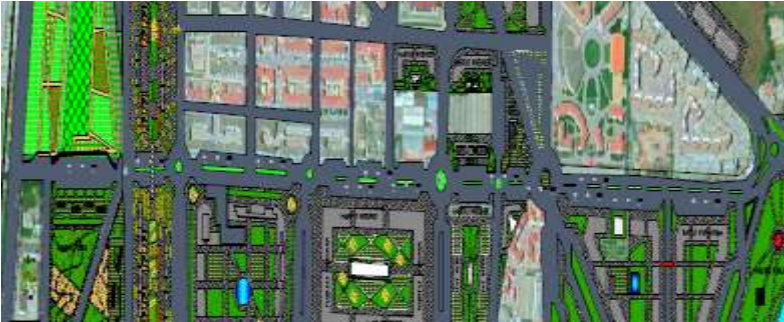





Aménagement d'un port de plaisance qui offre de nombreuses commodités aux visiteurs. (, espaces de consommation, de vente ...).Il permet au gens une relation directe avec l'eau par ses espaces (espaces pour les pêcheurs,, un restaurant panoramique qui offre une vues vers le lac la ville et la mer ) avec une station qui donne vers la gare maritime de Bejaia et tychi lokasse e des stations locales ..

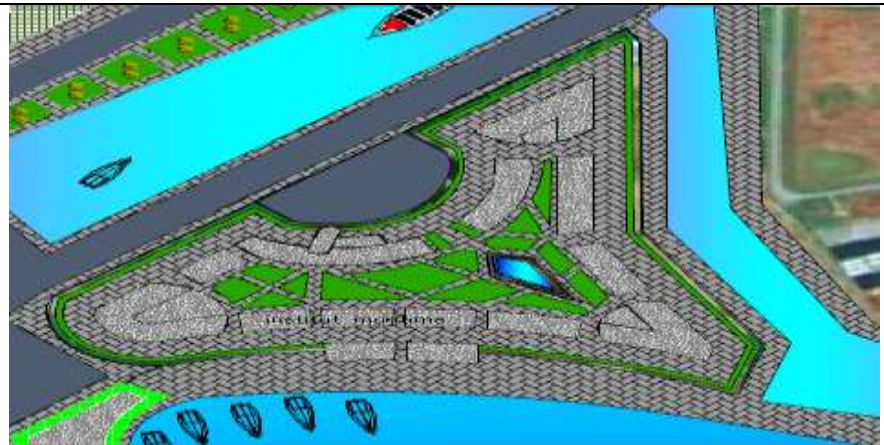


Aménagement de la réserve naturelle :  
Le lac comme étant un potentiel naturel pour le valoriser nous avons proposé des aménagements légères comme des parcours air de jeux pour enfant, des kiosques et des espaces de consommation.



<p>Alignement de l'habitat intégré tout le long de la RN09 et le boulevard structurant avec de commerce afin d'animer l'axe urbain et pour marquer l'entrée du quartier.</p>	
<p>Aménagement des boutiques pour souvenirs et d'artisanat, des espaces de consommation.</p>	
<p>Une grande surface aménagée dans le cadre urbain avec des showrooms d'exposition pour les plantes et des espaces de repo</p>	
<p>Le parcours maritimes qui est marqué par des stations au niveau de de la réserve naturelle et oud Soummam au but de faire une relation entre les potentialités naturelle.</p>	

L'institut maritime en relation avec la mer



Institut d'aéronautique en relation avec l'aéroport



Institut d'agronomie en relation avec les terres agricoles



Création des bungalows seront actifs durant toute l'année et ils ont des vues vers la mer.



Aménagement de Oued Soummam avec des kiosques et des espaces de consommations et des espaces de jeux avec des tables tout autours.

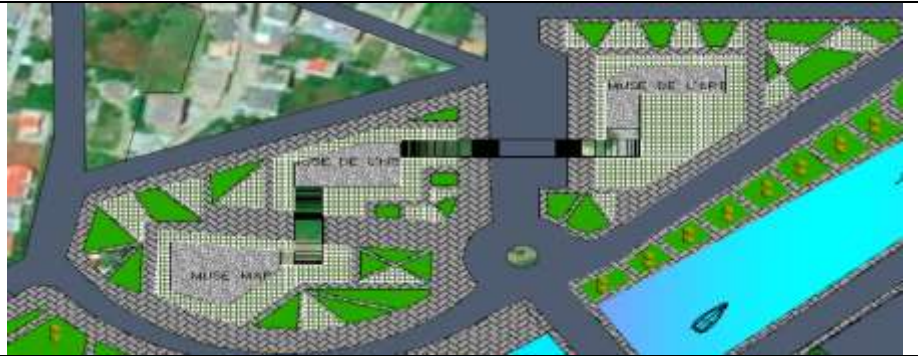


Création d'un centre commercial au but d animé la RN09 et le boulevard





Création d'une promenade culturelle composée de trois musées : musée maritime et de l'art et de l'histoire



## **Le projet architectural :**

Parmi les nombreux projets proposés dans notre travail nous avons choisi de développer l'hôtel touristique qui reprend à deux vocations touristiques et urbaines.

### **1-Hôtel :**

#### **Définitions :**

- Établissement commercial qui met à la disposition d'une clientèle itinérante des chambres meublées pour un prix journalier. (Larousse).
- L'hôtel est une structure d'hébergement aménagée pour le séjour et éventuellement pour la restauration des clients. (Journal officiel)

### **2- Composante d'un hôtel**

**Partie publique :** une partie destinée aux clients et aussi aux publics. Elle offre plusieurs services, tels que la réception, la restauration, l'animation, les loisirs et les affaires. C'est cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité en diversifiant et en Améliorant la qualité des différents services offerts.

**Partie privée :** c'est une partie réservée exclusivement aux clients. Elle est composée de chambres simples, doubles, triples, quadruples, de suites et d'un salon de détente avec un service d'étage pour un maximum de confort et de sensation de bien être

**Partie interne :** c'est une partie indispensable au bon fonctionnement de l'hôtel. Elle comporte l'administration pour la gestion et les finances, et les locaux techniques pour une bonne fluidité des activités et une rapidité des services

### **3-Les types d'hôtel**

**Selon les catégories des clients :**

**Les hôtels de tourisme :** sont définis comme des établissements homologués par le ministère du tourisme répondant aux normes techniques imposées par la réglementation.

**L'hôtel d'affaire :** « hôtel des congrès », est un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. La prise en charge totale de l'hébergement, de la restauration et des divertissements a conduit à la création de ce type de l'hôtel.

## Selon le site :

**hôtel urbain :** ce sont des hôtels qu'on trouve au centre des villes, ou au bord du mer si la ville se développe sur littoral, ils s'organisent généralement autour d'un espace central « atrium », cette partie publique est un véritable lieu de visite, car on peut trouver des magasins, des services, des banques, des restaurants, des salles d'expositions et de fêtes ....., avec une partie d'affaires, où se déroulent les congrès, les conférences, les séminaires ou les réunions.

**Hôtels en paysage semi urbain :** c'est les hôtels qui se trouve a la périphérie des villes, en plus de l'activité de l'hébergement, avec une partie de la distractions, la restauration, les salles des fêtes, rarement une partie d'affaire.

**Hôtels en site naturel :** on les trouve en dehors de la ville, dans un site naturel où il présente des potentialités touristique, c à d au bord de la mer dans les forets, sur des falaises, ou en montagnes là où le paysage est beaux, à caractère le sport et de loisirs.

## 5-Analyse d'exemple:

### Hôtel Sheraton d'Alger:

L'hôtel Sheraton, inauguré en 1999, construit au club des pins par les deux architectes: FABRIZIO FABRIS et BRUNO RAPISARDA.

L'hôtel est implanté en bordure de mer , à 25km d'Alger en allant vers l'ouest, dans la commune de Staouali, à 30 min de l'aéroport HAOUARI BOUMEDIENE et a 5min du centre ville.

Le caractère monumental de l'édifice est obtenu par l'emploi de la symétrie.

En décomposant le volume principal, on dénombre trois volumes: les deux ailes et le corps central. L'intersection entre les volumes se matérialise avec des cylindres.



Figure:situation de l'hotel  
Source :<http://www.sheratonclubdespins.com>



Figure :Hotelshéaton d'Alger  
Source :<http://www.sheratonclubdespins.com>

Dans les façades on retrouve une différenciation entre le traitement du bloc central et celui des ailes périphériques. Le bloc central est recouvert de plaque en pierres calcaires pour donner un degré de massivité, et une importance accrue. Le traitement des deux ailes est constitué d'un module répétitif

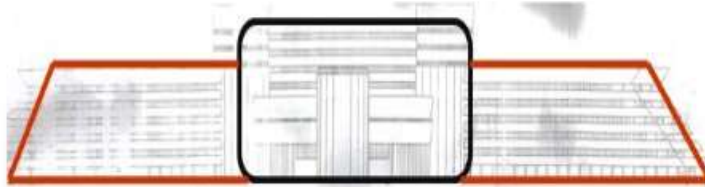
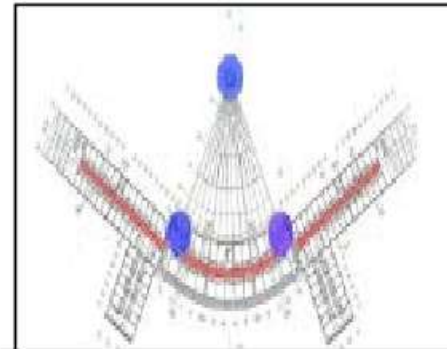




Figure : Façade principale de l'hôtel shératon



 CIRCLULATION VERTICALE  
 CIRCLULATION HORIZONTALE

L'hôtel se compose de **419** chambres réparties comme suit:

- 281** chambres standards
- 36** chambres supérieures
- 102** suites de très grand confort :
  - 72** suites juniors,
  - 28** suites seniors,
  - 02** suites présidentielles.



Figure : chambre double



Figure : suite

L'hôtel est doté de Cinq (05) restaurants, et un bar  
un programme diversifié de loisirs

- Court de tennis,
- Terrain de volley,
- Un centre de fitness,
- Tennis de table,
- Une discothèque,
- Piscines,
- Un auditorium,
- salles de conférence totalement équipées.
- terrain de golf a proximité
- un gymnase
- centre d'affaires.
- salle de jeux
- une plage privée
- des boutiques
- sept salles de banquets
- Salle de réunions.



Figure : restaurant



Figure : piscine



Figure : salle de conférence

## ❖ Motivation du choix du site :

L'analyse de la partie de front de mer nous a permis d'identifier un site stratégique mal exploité par des potentialités tel que : une zone très arborée et destinée à se développer au vu du plan d'occupation au sol en cours d'étude.

La parcelle de terrain est délimitée par deux voies qui sont projetées, le lac au sud et la mer à l'est. Elle est bordée aussi de l'aéroport .Ce potentiel va être exploité pour valoriser le projet et lui apporter une plus-value sur le plan qualitatif.

Cet établissement aura l'atout d'amorcer le développement urbanistique de cette zone. Son image va imprimer le paysage urbain et s'imposera comme un véritable pôle structurant et attractif.

## ❖ Le programme fonctionnel

D'après l'étude des exemples, la recherche thématique nous a aidés à établir un programme adéquat aux usagers et au site.

L'hôtel est composé de trois parties :

### ➤ **Partie publique :**

Une partie destinée aux clients et aussi aux publics. On trouve : la

Réception, des restaurants, l'animation, les loisirs et les affaires. C'est cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité.

➤ **Partie privée :**

C'est une partie réservée exclusivement aux clients. Elle est composée de chambres juniors, doubles, de suites et d'un salon de détente avec un service d'étage.

➤ **Partie interne :**

Elle comporte l'administration, et les locaux techniques.