



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 zones portuaires

Présenté et soutenu par :

ARRACHE SAMIA
DJELAL FERIEL

Sous la direction de :

M. Youcef ICHEBOUBENE
Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

M. S. Labaaoui
Architecte/Assistant vacataire

M. . M . Belacel
Architecte/Assistant vacataire

Devant le jury composé de :

Mr. BOUGDAL KAMEL Université Saad DAHLEB Blida1
Mr. HASAINE SAID Université Saad DAHLEB Blida 1
Mr. Youcef ICHEBOUBENE Université Saad DAHLEB Blida 1

Président
Examineur
Rapporteur

Année universitaire : 2018/2019



REMERCIEMENTS

Tout d'abord , on tiens à remercier le bon Dieu le tout Puissant de nous avoir donné la force et le courage de mener à bien ce modeste travail .

On, adresse notre remerciements aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire.

*En premier lieu, on remercie M. Y. **Ichboubene**, Directeur de mémoire et Maître de conférences au Département d'Architecture de l'Université de Blida, pour son accompagnement et son soutien tout au long de ce travail de recherche. nos remerciements lui sont adressés pour avoir accepté de nous encadrer, son appui et sa disponibilité sans faille pour mener à terme ce travail nous ont été précieux.*

*On remercie aussi M. S. **Labaaoui** et M . M . **Belacel** et Melle. L .**Ichboubene** pour avoir contribué à la pré-élaboration de ce travail, pour leur soutien et assistance.*

Nos remerciements s'adressent également aux membres du jury pour avoir accepté de se pencher sur notre travail afin de le juger. Au département d'architecture de l'Université de Blida sans lequel ce mémoire de recherche n'aurait pu voir le jour.

DEDICACE

SAMIA

Du profond de mon cœur , je dédie ce travail a tous ceux qui me sont chers :

A l'âme de mon père qui m'a toujours poussé et motivé dans mes études. J'espère que, du monde qui est sien maintenant, il apprécie cet humble geste comme preuve de reconnaissance de la part sa fille qui a toujours prié pour le salut de son âme. Puisse Dieu, le tout puissant, l'avoir en sa sainte miséricorde !

A ma chère mère , aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect , mon amour et mon appréciation pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon instruction et mon bien être . je vous remercie pour tout le soutien et l'amour et j'espère que votre bénédiction m'accompagne toujours .

*A mes chères sœurs , **Ibstissem** , **Soulef** , **Souaad** , **Sanaa** .*

*A ma chère binôme et sœur **Feriel** , qui a toujours été la pour moi , qui a cru en moi et qui n'a pas cessé de m'encourager le long de cette période d'étude , pour son amour , sa patience, sa collaboration et sa compréhension dans les moments difficiles .*

*A mes très chères amies **Sara** et **Feriel** pour leur affection, compréhension , amour, et les bon moments qu'on a partagé ensemble .*

*A mes très chers amies d'enfance : **Aicha** et **Manel** qui ont été toujours là pour moi et pour me soutenir .*

*Sans oublier : **Ilhem** , **Maroua** , **Manel** , et **Amel** .*

A cette personne spéciale qui m'a appris que l'amour des autres commence par l'amour de soi même .

A toute la promotion d'architecture 2018/2019.

A tous ceux qui ont une relation de proche ou de loin avec la réalisation de ce travail .

FERIEL

*Tout d'abord je remercie **Dieu** le tout puissant qui ma donné la puissance et la patience pour atteindre mes objectifs.*

Je dédie ce travail à :

A l'âme de ma mère, je dois toute ma réussite à l'éducation qu'elle m'a prodigé, à toute sacrifices qu'elle a consentis à mon égard, en espérant qu'elle sera fière de la personne qu'elle a fait de moi.

A mon très cher père, ma réussite a été , et est toujours son souci permanent. ses conseils m'ont toujours accompagne, je trouverai jamais de mots pour exprimer mon amour, ma reconnaissance et ma profonde gratitude pour ses sacrifices consentis.

*A ma chère **Djemââ**, pour son soutien et la place qu'elle occupe non seulement dans ma famille mais surtout dans mon cœur.*

*A mon cher frère **Abd Elhak** .*

*A mes chère grande sœurs **Khouloud** son epoux et ses enfants*

*A ma petite sœur et mon âme sœur **Warda** .*

*A ma binôme et ma sœur **Samia** pour le parcours qu'on a partagé ensemble jusqu'ici, et le plaisir que j'ai d'avoir y l'occasion de partager ce travail avec elle.*

*A mes très chères amies **Sara** et **Feriel** pour les cinq ans qu'on a vécu ensemble et pour le quotidien qu'on a partagé.*

*Une dédicace spéciale pour tata **Noura** Et à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour l'aboutissement de ce travail.*

*Je n'oublie, bien évidemment pas ma clique : **Maroua**, **Manel** et **Amel***

A toute la promotion d'architecture 2018/2019

RESUME

Les villes littorales sont considérées souvent comme un patrimoine architectural, une superposition de civilisations et un centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions de contact terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme et de mosaïque architecturale.

La ville portuaire est l'une des composantes essentielles du littoral, elle se compose de deux éléments qui sont le port et la ville, ces derniers ont formé un « couple fusionnelle » leur imbrication et leur complémentarité fonctionnelle leur permettent d'exister dans une parfaite harmonie. Cependant, la relation des villes et des ports a très vite changé à l'instar des bouleversements qu'ont connus toutes les villes. Petit à petit la ville tourne le dos à la mer et par conséquent au port, ce qui crée une rupture entre la ville et le port. En délocalisant les activités portuaires hors de la ville, il en résulte des poches vides au sein des villes créant ainsi des opportunités de reconquête et de recomposition urbaine.

Plusieurs scénarios mondiaux ont connu la revalorisation de leurs espaces portuaires, ces scénarios appelés également « la recomposition ville-port » viennent après une période de distance entre ville et port, un clivage enclenché par la révolution industrielle, nous avons retenu comme exemple le cas de Marseille et le projet Euro-méditerranéen et l'aménagement de port de Casablanca pour mieux comprendre le problème de la rupture entre la ville et le port.

Mots clés : ville littorale, ville portuaire, littoral, port.

Abstract

Coastaltowns are often considered as an architectural heritage; a superposition of civilizations; a center of exchange; attraction and power, coming from their position of land and sea contact which made them a laboratory in terms of architecture, urbanism and architectural mosaic. The port city is one of the essential elements of the coastline, it consists of two elements: the port and the city, these have formed a "fusional couple" their interweaving and functional complementarity allow them to exist in perfect harmony. However, the relationship between cities and ports has changed very quickly because of the changes the world has experienced. Gradually the city turns its back on the sea and consequently the port, which created a break between the city and the port. The relocation of port activities out of the city, results in empty pockets in creating opportunities for reconquest and urban recomposition.

Several global scenarios have seen the revalorization of their port spaces, these scenarios also called "city-port recomposition" come after a period of distance between city and port, a cleavage triggered by the industrial revolution. To better understand the problem of the rupture between the city and its port, we took the example of Marseille and the Euro-Mediterranean project and the port development of Casablanca.

key words : Coastal city, Port city, Coastline, Port.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
DEDICACE	2
RESUME	4
TABLE DES MATIERES	5
I Introduction générale :.....	6
I.1 Présentation du master en architecture en général :	6
I.2 Présentation du master en option AZUL :	7
II Etat de connaissance	9
II.1 Introduction :.....	9
II.2 Thématique générale: Architecture et aménagement urbain en milieu littoral :.....	10
II.2.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique architecturale :.....	11
I.2.2 Conclusion de la section 1:.....	35
II.3 THEMATIQUE SPECIFIQUE : aménagement des zone portuaires.....	36
II.3.1 introduction:.....	36
II.3.2 présentation de La ville portuaire :	38
II.3.3 Aménagements des zones portuaires:	41
II.3.4 IMPACT DES RELATIONS VILLE-PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES :	45
II.3.5 ANALYSE DES EXEMPLES:	47
III Références Bibliographiques :.....	60
IV Listes Des Figures	62
V Annexes :.....	64

I Introduction générale :

I.1 Présentation du master en architecture en général :

Le master en architecture a pour but de permettre aux détenteurs du master, une initiation à la préparation d'une thèse de doctorat. Ces diplômes permettent aux étudiants une meilleure réflexion à une problématique spécifique, d'approfondir leur connaissance et savoir sur la spécialité choisie, et aussi apprendre comment approcher un travail de recherche en plus de leurs compétences dans la pratique.

Le cycle master est structuré de façon à renforcer le socle théorique et pratique nécessaire à l'obtention du titre d'architecte et à l'exercice de la profession par la consolidation de la culture architecturale des étudiants et compléter la formation déjà acquise lors du cursus de la licence.

Il permet la construction d'une conscience critique et prospective du rôle de l'architecture dans la société. Le cycle master est ainsi conçu comme un cursus d'approfondissement ayant une visée généraliste, Il offre par ailleurs la possibilité d'accéder à la recherche.

Le programme master est ainsi structuré de façon à permettre à l'étudiant :

- La réalisation d'un projet d'architecture ou une étude urbaine, ou encore une étude territoriale, de manière réfléchie et judicieuse, profitable pour le monde local.
- La prise en considération des spécificités locales, tant sur le plan social, culturel, économique et naturel, dans la réflexion pour toute étude architecturale ou urbanistique.
- Approfondir la culture architecturale et urbaine et les compétences techniques.
- Préparer l'étudiant à la recherche et développer une pensée critique.

Le master en architecture vise aussi l'amélioration de la production architecturale et urbaine et aussi la qualité environnementale et paysagère dont souffrent actuellement de nombreuses villes algériennes.

Il existe deux types de master :

- Le master recherche s'adresse aux futurs doctorants qui visent, à terme, des postes dans l'enseignement supérieur (maître de conférences, professeur d'université...) ou des métiers de recherche dans des établissements publics, des collectivités territoriales ou des firmes privées.
- Le master professionnel est, quant à lui, une voie royale vers le monde de l'entreprise. Les spécialisations sont vastes et ouvrent la voie notamment à des fonctions dans le commerce, le marketing, la finance, l'audit, les ressources humaines...

Ils ont beau être de même niveau, les masters recherche et professionnel ont des finalités diamétralement opposées... L'un fait la part belle au côté opérationnel en entreprise, tandis que l'autre met à l'honneur l'intellect et les études.

I.2 Présentation du master en option AZUL :

Tout d'abord l'architecture en zone urbaine littorale (AZUL) s'intéresse principalement au rapport site/projet (architecture et environnement). la connaissance du site, ces particularités sur le plan social, économique, environnement naturel... etc., s'avère primordiale au préalable de toute réflexion d'un projet d'architecture et d'urbanisme de ce fait de nombre architectes de renom s'accorde à dire que le rapport site/projet dans la réflexion de tout projet d'architecture et d'urbanisme est nécessaire et important pour une intégration meilleure et judicieuse du projet dans son environnement. Comme l'on évoqué de nombre architectes de renom : Jean NOUVEL, «..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture. Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte »:"Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. (Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993), « un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat». Donc le rapport site/projet dans la réflexion de tout projet d'architecture et d'urbanisme est nécessaire et important pour une intégration meilleure et judicieuse du projet dans son environnement.

Puis, le choix du site s'est porté sur l'espace littoral, car il représente l'espace le plus vulnérable, et le plus complexe , particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan architectural et urbanistique .«Les littoraux constituent des environnements fragiles ou se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes» PASKOFF, Roland. Les littoraux-impact des aménagements sur leur évolution. Masson 1993.De ce fait, nous dirons qu'un étudiant qui réussit à faire un bon projet d'architecture ou d'urbanisme en milieu littoral sera plus à l'aise quand il est appelé à intervenir ailleurs, et ce quelle que soit la thématique du projet – Habitat, équipement en général, projet urbain, ou patrimoine,...etc. L'autre intérêt, pour le choix de l'espace littoral, est le souhait de mettre en valeur et sauvegarder notre littoral, aujourd'hui avec l'avènement de la pratique touristique dans la société algérienne, particulièrement dans le balnéaire, et voire l'idée de mise en tourisme de notre littoral.

Il faut dire que nombreuses études ont montré que les régions littorales ont été de tout temps le plus convoitées tant pour le développement de l'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques (Jacques MARCADON, 1999).Aujourd'hui, les deux tiers de la population mondiale sont déjà établis sur une bande littorale de 60 km de large, avec un niveau d'occupation cinq fois plus élevé que la densité moyenne des terres habitées ,dans trente ans, les trois quarts de l'humanité devraient vivre dans cette bande côtière, où se concentrent huit des plus grandes agglomérations du monde.

Dans le cas de l'Algérie, il faut dire qu'aujourd'hui les situations décriées par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus alarmantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante. En effet, face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu

réfléchies, des effets indésirables sont préoccupants -empiétements sur des espaces censés être protégés ; le paysage bâti de valeur patrimoniale ne cesse de se dégrader jusqu'à voir cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral ; nombre d'espaces naturels de grande valeur sont envahis par la construction (les sites verts), et d'autres pollués (les plages, les cours d'eau) ... etc. Certains espaces qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force n'inspirent que dégoût et sont devenus par les temps répugnants et hostiles à la vie normale. Malheureusement et il faut le dire, malgré ce bilan négatif, nous avons continué à agir toujours de la même manière comme, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisé l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exception quelquefois des statistiques qui diffèrent ; nous élaborons souvent des plans types ; etc. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Même si les dispositions n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage, ceci met en évidence l'importance du sujet . Et c'est pourquoi l'option AUZL s'y intéresse.

Afin que notre action, en tant qu'architecte et urbanisme, soit judicieuse et profitable, il est nécessaire et important d'identifier, de comprendre, et d'expliquer de manière réfléchie les indicateurs qui ont marqué la production de ce bel urbanisme et de cette belle architecture d'antan, et aussi les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui les villes littorales. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus , seront précieux pour nous les professionnels, qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales. L'objectif est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont jouissait autrefois. Décisive, aujourd'hui que les pouvoirs publics algériens expriment une volonté pour le développement du tourisme . Décisive également , aujourd'hui avec l'évolution des modes et de qualité de vie, et l'avènement de la pratique touristique dans notre société.

L'objectif de cette approche est pour, une meilleure adaptation aux particularités du milieu local dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti , une meilleure protection et mise en valeur des potentialités locales, et enfin une meilleure réflexion dans une démarche de développement durable.¹

¹Dr. ICHEBOUBENE Yousef «Extrait du programme master Architecture en Zones Urbaines Littorales : Présentation du Master ».

II Etat de connaissance

II.1 Introduction :

L'objectif à travers cette recherche est de compléter nos connaissances sur le littoral ses villes particulièrement sur le plan architectural et urbanistique , on s'appuie sur l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales dans notre manière d'agir en tant qu'architectes/urbanistes.

cette partie sera consacrée à la connaissance sur le plan architectural et urbanistique à travers l'histoire de la ville littorale en général et le cas de la ville littorale algérienne en particulier . Ainsi le mémoire sera structuré comme suit :

Ce travail est un mémoire de fin d'études qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur une lecture analytique de l'état de fait ainsi sur des exemples opérationnels dans le but de satisfaire les objectifs pédagogiques du master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL). Afin d'apporter un éclairage sur notre thème de recherche qui est « l'aménagement des zones portuaires » , pour comprendre ce thème la recherche sera constituée d'une introduction générale, un état de connaissance et une conclusion.

Ce mémoire se compose de deux parties :

La section 1 qui traite la thématique générale, intitulée «Architecture en Zones Urbaines Littorales», dédiée à l'étude par rapport au site qui est le littoral. avec une présentation des particularités des différentes villes littorales sur les différents plans (architectural et urbanistique) à l'échelle méditerranéenne d'une part et à l'échelle algérienne d'autre part en commençant par la présentation du littoral algérien, puis les instruments d'aménagement du littoral et la classification de ces villes.

La section 2 traite la thématique spécifique de notre étude par rapport au thème spécifique, qui est « l'aménagement des zones portuaires » ., cela nous permettra de s'armer judicieusement d'outils pour mieux penser et argumenter notre projet.

En annexe, on trouve la partie du PFE (Projet de fin d'étude), on va présenter en premier lieu une brève analyse sur le cas d'étude (le noyau colonial de la ville de Dellys) , sa situation, son accessibilité et ses particularités.

Ensuite, la définition du constat général de la situation , puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan de masse et du projet architectural.

II.2 Thématique générale: Architecture et aménagement urbain en milieu littoral :

Avant de passer à la présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural un bref aperçu sur le littoral en général est nécessaire et important à présenter :

pendant très longtemps, les populations s'éloignaient du littoral pour fuir les pestilences des zones humides ou les dunes mises en mouvement par le vent ou encore pour se préserver, notamment en méditerranée, de la piraterie qui y a sévi jusqu'au début du 19^{ème} siècle , mais à partir de la deuxième moitié du 20^{ème} siècle la situation s'est inversée. Le littoral est devenu le lieu de multiples activités , la perception du littoral a été bouleversée ce n'est plus un espace vide à conquérir ou un réservoir illimité d'usages possibles, mais un bien rare et fragile menacé de disparition .

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ; c'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité ce qui accentue sa fragilité »².

L'espace littoral est le théâtre d'une forte attractivité, de pressions multiples, de concurrences, c'est le lieu où s'affronte et se conjugue un ensemble d'actions menées par différents acteurs. Son paysage urbain et architectural se présente avec des aménagements de zones portuaires et industrielles, aménagements touristiques et d'espaces de vie normale (habitat, équipements, etc.)

La littoralisation qui consiste à la centration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des rivages maritimes .Est liée à l'attraction qu'exercent les côtes sur les vacanciers et les touristes. Les littoraux sont devenus les espaces les plus touchés par le développement du tourisme et des loisirs. L'essor de ces activités a induit une urbanisation massive des espaces côtiers concernés. La concentration des hommes et des activités le long de certains littoraux.

"En métropole comme en outre-mer, les territoires littoraux connaissent les évolutions les plus rapides ; c'est le fruit d'une attractivité démographique croissante : une densité de population deux fois et demie supérieure à la densité nationale : (272 hab/km² contre 118), et une pression démographique qui s'accroît. Les départements littoraux pourraient accueillir 3,4 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2030, d'où une forte pression immobilière (3,7 millions de m² construits/an), et une attractivité résidentielle qui diffuse largement vers l'arrière-pays côtier "

Collectif (sous la direction de Christine Bouyer), Construire ensemble un développement équilibré du littoral, éd. La documentation française, Collection Datar, 2004.

²Becet, J-M. (2002). Le droit de l'urbanisme littoral, Presses Universitaires Rennes.

II.2.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique architecturale :

A. CAS GENERAL

A.1 Sur le plan urbanistique :

A.1.1 Les formes de développements urbains :

La mer est l'élément fondamental qui caractérise le littoral. Elle influence la création des villes et guide leur implantation et développement, il existe trois formes importantes du développement de la ville littorale : parallèle à la mer, perpendiculaire à la mer et satellitaire. La plupart des villes littorales prennent plusieurs formes de développement à travers le processus de leur transformation, donc la même ville pourra connaître plusieurs formes de développement à travers le temps. Ce qui nous intéresse, c'est d'identifier et de comprendre les facteurs à l'origine de ce développement à travers l'étude d'exemples.

La première forme du développement urbain de la ville littorale est le développement parallèle à la mer c'est le cas le plus courant, les villes sont tournées vers la mer qui est le centre d'attraction (la mer oriente les constructions, détermine les axes urbains et permet de créer des ruelles parallèles à la mer) en adoptant un tracé linéaire doté de percées perpendiculaires pour garder le contact visuel avec la mer. Les facteurs qui ont fait que certaines villes littorales se sont développées à travers l'histoire parallèlement à la mer, le facteur naturel, la morphologie du terrain plane donne un tracé linéaire afin de profiter des paysages admirables qu'offre la mer. le facteur social « Ajoutant à cela la nature de l'homme qui aime toujours se mettre face à la mer pour profiter de la vue, du climat et de l'ensoleillement »³. le facteur économique est aussi important car le littoral possède la particularité d'être un lieu nécessaire d'implantation pour certaines activités économiques telles que la pêche, l'aquaculture, les activités portuaires et nautiques, mais également le tourisme balnéaire.

La deuxième forme de développement est le développement perpendiculaire à la mer. la ville se développe perpendiculairement à la mer quand elle rencontre des obstacles, ces obstacles peuvent être naturels (montagnes, cours d'eau, forêts, terres agricoles) ou artificiels (zones militaires, axes routiers majeurs.) Aujourd'hui en s'implantant en hauteur perpendiculairement à la mer à fin de fuir les risques naturels (l'humidité, le vent et les inondations et le bruit) mais aussi pour le respect de la réglementation afin de protéger la bande côtière.

La troisième forme est le développement satellitaire, les villes se développent dans toutes les directions à cause des obstacles qui bloquent leur évolution et engendrent l'apparition de plusieurs pôles de développement. Ces obstacles sont généralement naturels (montagnes, terres agricoles, cours d'eau) ou artificiels (zones industrielles liées à l'activité portuaire). Dans les premiers temps, ces villes étaient soumises à une planification urbaine parallèle à la mer mais lors de leur évolution elles ont rencontré des obstacles naturels tels que : les terres agricoles, les cours d'eau, les montagnes donc elles ont dû subir une transformation urbaine durant leur développement ce qui a induit cette structuration si particulière sous forme satellitaire.

³CAUDERT Elisabeth, le littoral méditerranéen ; un espace convoité ; revue aménagement et nature, numéro 121, p33.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

De nos jours les villes littorales font face à des problèmes fonciers à cause de la forte urbanisation et saturation de l'espace . mais aussi le problème du changement climatique et ses conséquences (érosion ,submersion , tsunami ...) Afin de faire face à tout cela de nouvelles tendances de développement sont mise en place tel que :

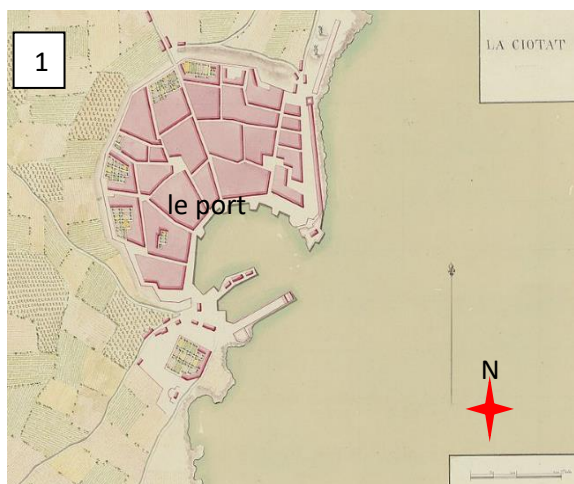
- Construire loin du rivage : le recul vers l'intérieur afin de se mettre à l'abris de la mer et aussi fuir le bruit .
- La réglementation : la mise en place d'une loi par le secteur juridique afin de protéger le secteur terrestre et marin.
- Construire en hauteur et sous terre: la densification par augmentation de gabarits et en profondeur afin de diminuer la production de nouveaux tissus urbanisés et de préserver le foncier
- L'empiétement sur mer : à cause de la saturation de la bande côtière et aussi le manque du foncier ,les villes s'étendent sur mer grâce aux nouvelles techniques de construction .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE " ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Etudes des exemples des formes du développement urbain :

Exemple 1 : La ville de Ciotat en France

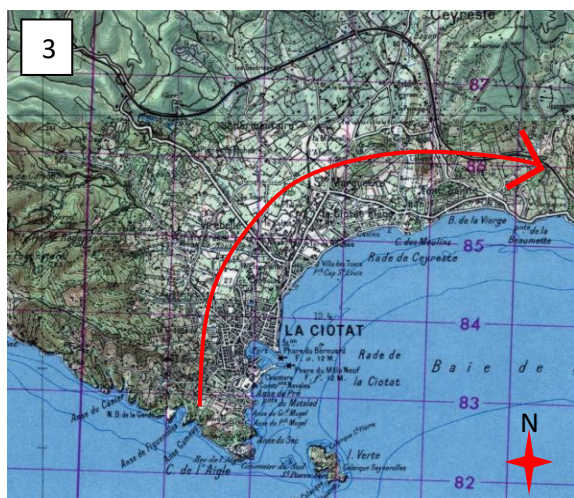
Figure 1 : vues sur les cartes de développement de la ville la Ciotat - France - .



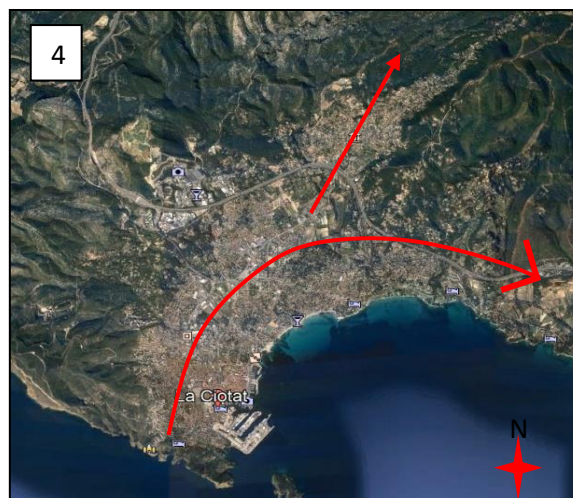
source: <https://commons.wikimedia.org>.



source: <http://remonterletemps.ign.fr>.



source: <http://remonterletemps.ign.f>.



source : Google Earth_treaté par le groupe .

La Ciotat est une ville du sud est de la France . C'est une ville qui correspond à un site de port abrité au fond d'un golfe protégé par le relief .

la 1^{ère} et 2^{ème} images : (la Carte de la ville de la Ciotat en 1777 et la carte de l'état-major de la ville 1820-1860) montrent que La ville s'est développée essentiellement de manière parallèle à la mer du fait qu'elle est liée à son port qui a fait son essor économique grâce aux chantiers navals et commerciaux .

la 3^{ème} et 4^{ème} image : (la carte de La Ciotat de 1955 et une vue aérienne actuelle de la ville) montrent le début d'un développement perpendiculaire à la mer du à la limitation du foncier et au rôle que jouent le tourisme et l'industrie, tout de même reliée au port, dans l'épanouissement économique de la ville .

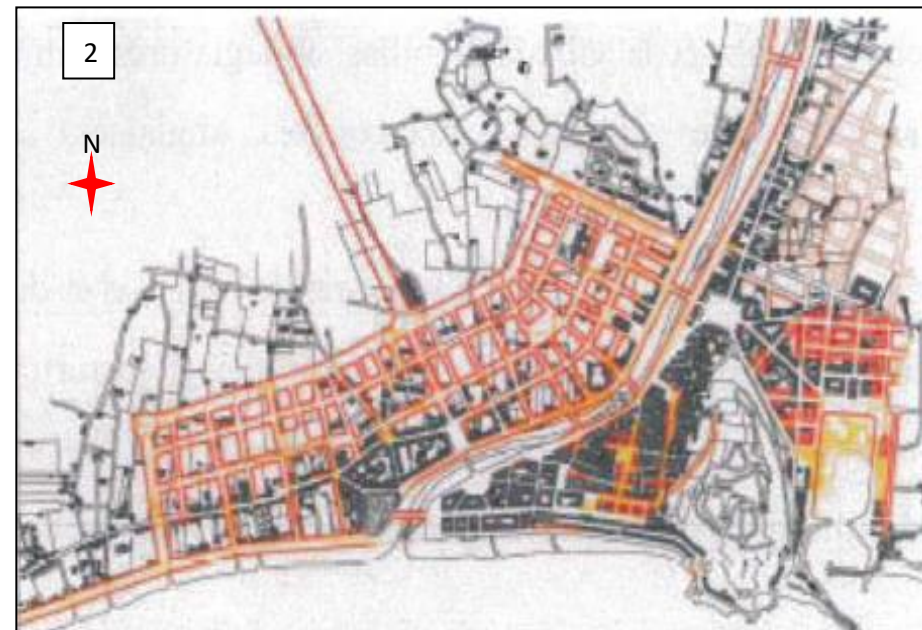
SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
 " ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Exemple2: Cas de la ville de Nice - France -

Figure 2 : illustration du développement urbain de la ville de Nice - France



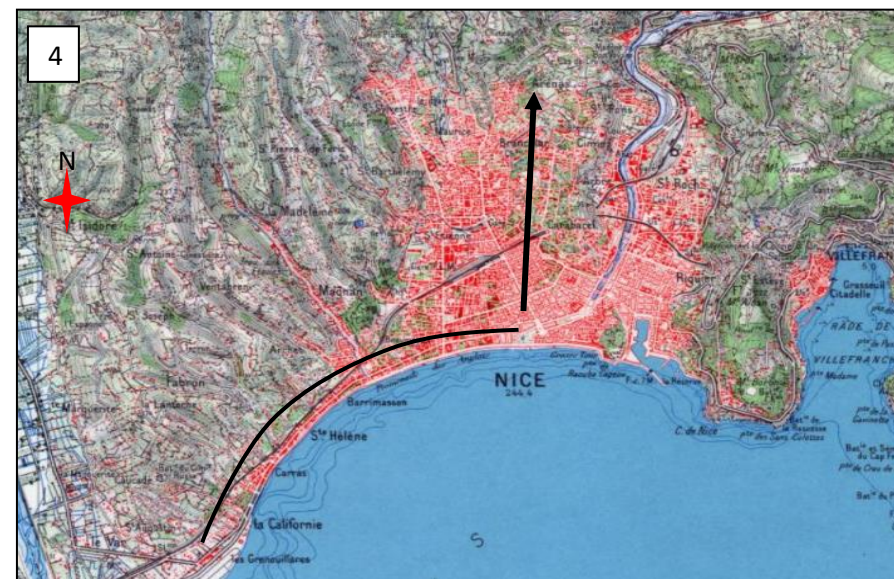
source: <http://infoterre.brgm.fr>.



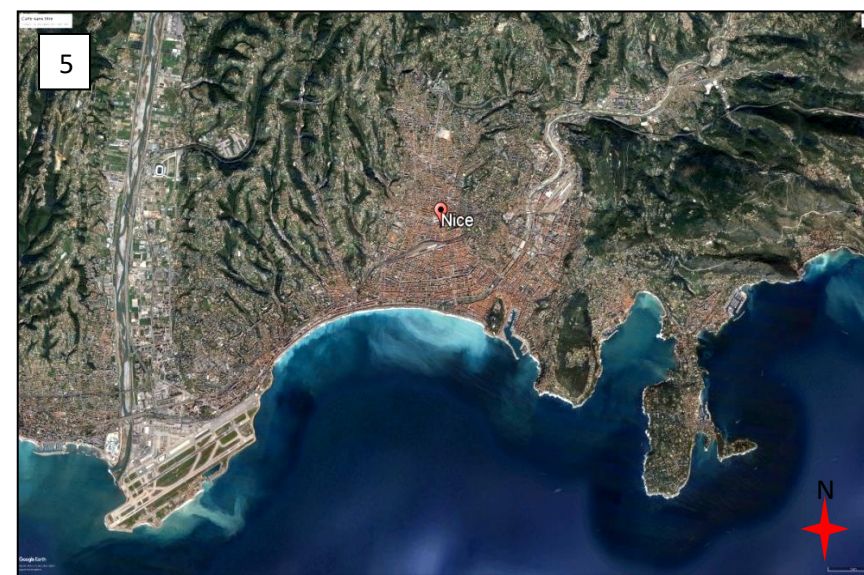
source:<http://www2.nice.fr> .



source:<http://remonterletemps.ign.fr> .



source: <http://infoterre.brgm.fr> .



source: Google Earth traité par le groupe .



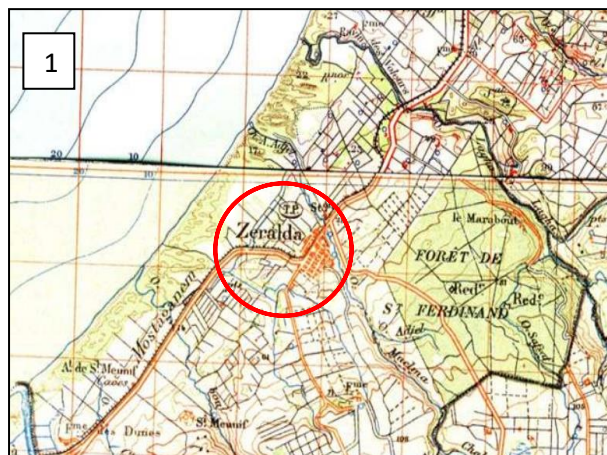
source: <http://imaginepalacehotel.com> .

La ville de Nice est l'une des villes touristiques les plus anciennes de la France. **La 1^{ère} image** : (la ville et le château de Nice a 1610) montre le noyau le plus ancien de la ville, dans les premiers temps la ville s'est développée perpendiculairement à la mer en se concentrant sur la colline du château qui devient alors une forteresse vouée à la défense face aux ennemis. **La 2^{ème} et 3^{ème} images** : (plan d'alignement en vue de l'extension rationalisée de Nice en 1860 sur la rive droite du paillon et la carte de l'état-major de Nice 1820-1866) montrent que la ville est descendue de son perchoir pour s'orienter côté Ouest avec la création de son port et le développement de l'activité portuaire qui va asseoir la place de la ville comme relai commercial entre l'Italie et la France, c'est ce même axe économique lié à cette activité portuaire. La ville a connu une nouvelle orientation du développement vers l'Est parallèlement à la mer en rive droite du Paillon. S'ajoute à cela, l'apparition du tourisme consacré à la bourgeoisie au 18^{ème} siècle qui va favoriser l'implantation sur les sites en contact avec la mer. **La 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} images** : (carte de Nice en 1950, la Image satellite, Nice, 2018 et une photo aérienne de la ville de Nice) montrent qu'après la saturation du foncier côtier et à cause de la présence du fleuve du Var la ville va se développer en arrière perpendiculairement à la mer.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Exemple 3 : Cas de la ville de ZERALDA- Algérie -

Figure 3 : Vues sur le développement urbain de la ville de ZERALDA



source: <http://algerro.fr>



source : <http://tenes.info> .



source: Google Earth traité par le groupe

La ville de ZERALDA est une ville littorale algérienne, elle était un village colonial fondé le 13 septembre 1844 par le génie militaire français comme centre de peuplement et avec le temps il devient un village agricole .Dans la période coloniale la ville s'est développée en pôles (un développement satellitaire) en créant une rupture d'urbanisation à cause des obstacles naturels (oueds et les terres agricoles) . Après l'indépendance le petit village agricole devient une ville urbaine à échelle locale et internationale et cela par la création de la première zone touristique en Algérie ,le village social à la périphérie de la ville tout cela va engendrer une croissance de la population qui va à son tour donner une forte croissance urbaine. ,cette croissance non maîtrisée va engendrer une crise au niveau du paysage urbain et fonctionnel de la ville (une rupture entre les différentes parties de la ville c'est à dire le noyau colonial, le village social et la zone touristique). En 1984 jusqu'à aujourd'hui, ZERALDA a connu un développement dans toutes les directions. **La 1^{ère} et 2^{ème} image** (une carte de Zéralda avec une vue aérienne de la ville pendant la période coloniale) montrent le premier noyau de la ville, c'était un petit village agricole . **La 3^{ème} image** : (image satellite actuelle de la ville de Zéralda) montre le développement de la ville dans toutes les directions ce qui engendre l'apparition de plusieurs pôles d'urbanisation à cause des obstacles naturels (oueds et les terres agricoles) .

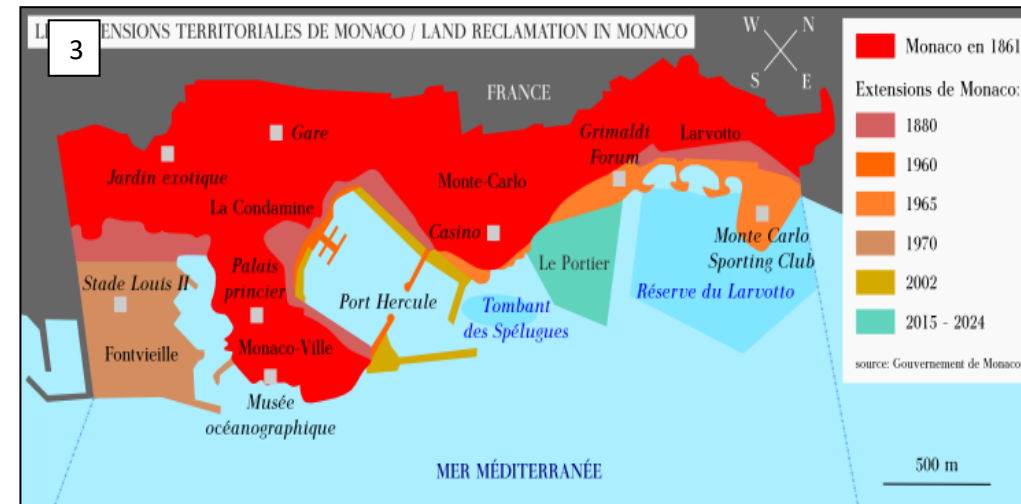
SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Exemple 04 : cas de Monaco :

Figure 4 : vues sur le développement urbain de la ville de Monaco .



source: <https://www.lepoint.fr> .



source: <https://fr.m.wikipedia.org> .



source: <http://blog.p-palaceimmobilier.com> .



source: <https://www.groupemarzocco.mc> .



source: <https://www.survoldefrance.fr> .



source: <https://edito.seloger.com> .

Monaco est le plus petit état indépendant au monde après le Vatican. avec une surface d'à peine deux kilomètres carrés , mais aussi l'état le plus dense : 18 000 habitants au kilomètre carré. Pour répondre au besoin du foncier Monaco relève les défis techniques les plus innovants ,la ville s'est développée en hauteur, sous terre, sur la mer ou en se reconstruisant sur elle-même .Les premières constructions en hauteur apparaissent dès 1960 , les meilleurs exemples de cet urbanisme vertical c'est la tour Odéon une construction vertigineuse de 170m avec cinquante étages et la tour Testimonio II de vingt-neuf étages . **la 1^{ère} image** : montre la tour Odéon (170 m) , **la 2^{ème} image** : montre la tour Testimonio II (de 29 étages) . Le but de cette extension en hauteur est d'augmenter la capacités d'accueil car le territoire de Monaco ne suffira pas à contenir la ville et les bâtiments anciens étaient relativement bas (ne dépassent pas les trois étages) . Monaco s'est développé aussi sous terre . Le réseau ferroviaire et sa gare, la salle des Princes et son opéra à 15m sous terre, son électricité, ses routes, ses parkings sont tous enterrés . La ville souterraine représente 3,5 millions m³ de volume d'infrastructures. La ville saturée a mené aussi à un empiétement sur mer ,la première véritable extension en mer du territoire de la principauté est entreprise dans les années 1930. Prémices du futur quartier de Fontvieille, ce terre-plein de 5,5 ha accueille alors une zone d'activités et d'influence. De nombreux travaux se sont succédés permettant à Monaco de s'étendre de plus de 30 hectares avec la construction des terre-pleins de du larvotto en 1987 et celui du quartier de Fontvieille en 1973. Par la suite la ville a connu de nouvelles extensions Fontvieille 2 par des profondeurs allant de 8 à 40 m afin de créer une nouvelle cité marina. La dernière extension est en cours de réalisation , elle permettra à Monaco de gagner 6 ha sur la mer. un éco--quartier avec une forte ambition concernant le développement durable et la protection de l'environnement. Il comporte principalement des logements collectifs et individuels, des commerces ainsi que plusieurs équipements publics (une extension du Centre des Congrès « le Grimaldi Forum », un parking public, un port d'animation et de larges espaces publics dont un parc végétalisé de 0,6 hectare et une promenade littorale). **La 3^{ème} image** : montre les extensions territoriales sur mer de Monaco dans le temps , la ville a commencé à se développer parallèlement à la mer mais avec sa situation géographique complexe située entre la montagne et la mer et la saturation du foncier , la ville a choisi de s'étaler sur mer afin de gagner du territoire . **La 4^{ème} image** montre une vue aérienne de toute la ville d'ou on peut voir la saturation du foncier de la ville et la nature de son site très accidenté . **La 5^{ème} et 6^{ème} images** montrent le future projet d'extensions à Monaco (un éco-quartier qui accueillera des logements et des équipements publics) et une vue générale de ce dernier .

A.1.2 Les aménagements urbains spécifiques au littoral :

Il existe deux types d'aménagements :

- ✚ Les aménagements urbains spécifiques propres au littoral :
 - Zone portuaire :

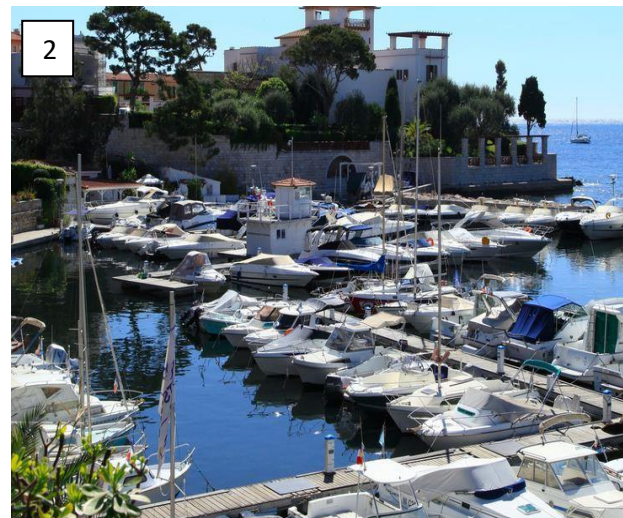
Le port se présente comme l'étalement naturel de la ville sur la mer (or la ville est l'étalement naturel du port sur la terre ferme)⁴.

Toute ville côtière est dotée d'un port, il est considéré comme un organe principalement économique dont la prospérité de cette dernière, il existe de différents types de ports dans les villes littorales, ils sont classés selon les fonctions; parmi ces ports on trouve le port de plaisance, ce port est destiné à la navigation de loisir, il accueille les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, voile et à moteur. Il est souvent situé près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès). les Ports de pêche sont destinés à l'activité de Pêche qui correspond au débarquement de produits de la pêche (poissons et crustacés). ils sont les plus nombreux dans le monde et souvent les plus petits. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis. les Ports de commerce sont destinés à l'activité commerce correspond à l'importation ou l'exportation de marchandises à partir de bateaux de marchandises de natures diverses. Un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre. les Ports militaires (ou ports de guerre, bases navales) accueille les navires de guerre. Certains ports sont ouverts mais d'autres sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.

Figure 5 : vues sur les différents types de ports .



source : <https://www.hotel-lemaray.fr>.



source : <http://www.actunautique.com>



source : www.radioalgerie.dz



source: www.flickr.com .

La 1^{ère} image montre le port de pêche du Grau du Roi, le port est essentiellement tourné vers la pêche, il est le 2^{ème} port de pêche en méditerranée française, premier port de pêche chalutière de méditerranée française. Ce dernier compte 27 unités hauturière et 66 de petite pêche.

La 2^{ème} image montre le grand port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer, de renommée internationale, est l'un des plus fréquentés de la Côte d'Azur et compte pas moins de 800 bateaux.

La 3^{ème} image montre le port de Skikda, qui est un port de commerce, il comprend deux ports, l'ancien port du mouvement des marchandises qui occupe une superficie de 35 hectares et atteint quatre millions et 500 000 tonnes par an, et le nouveau port pour les matériaux pétroliers.

La 4^{ème} image montre le port militaire de Brest, c'est une base navale de la Marine nationale française constituée d'un ensemble d'installations militaires et navales situées dans la rivière Penfeld, à Brest, (France). Il s'agit de la seconde base navale française.

⁴ PR. Claude chaine «Ces ports qui créent des villes», 1994

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE " ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

- Marina :

Une marina est un complexe résidentiel incluant un port de plaisance utilisé en partie par les résidents . Une marina représente une vitrine de la ville littorale elle met en scène sa façade maritime par La mise en valeur du patrimoine maritime ,la découverte du milieu marin et l'intégration du port dans la ville . c'est un pôle d'attraction touristique et commerciale .

Figure 6 : vues sur l'exemple s'une marina : cas de la Marina Baie des anges en France



source : <http://www.culture.gouv.fr>



source : <http://www.culture.gouv.fr>



source : <https://www.fijen.se> .

la 1^{ère} et 2^{ème} images montrent La Marina Baie des Anges , Cette pièce urbaine unique, implantée entre Antibes et Nice programmée dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire des années 1960 et le développement touristique de la Côte d'Azur ,c'est un ensemble de quatre bâtiments au design d'un effet plastique indéniable, évoquant d'immenses vagues blanches .
la 3^{ème} image montre le plan de masse de la Marina, d'une superficie de 16 hectare elle abritent un port de plaisance d'une capacité de 530 postes d'amarrage, du quai ou du ponton, d'un centre commercial et de quatre pyramides géantes comprenant près de 1 500 logements.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

○ Gare maritime :

Une gare maritime (aussi nommée terminal portuaire, terminal maritime de passagers) est une infrastructure portuaire où les traversiers et les navires de croisière accueillent les passagers et les véhicules. c'est une composante commune qui existe dans les ports commerciaux , industriels , touristiques et de plaisances .

Figure 7 : vues sur l'exemple d'une gare maritime : cas de la gare maritime de Salerne en Italie .



source : <http://www.lefigaro.fr>



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



source : <https://weekend.levif.be>



source : <https://www.marazzi.fr>

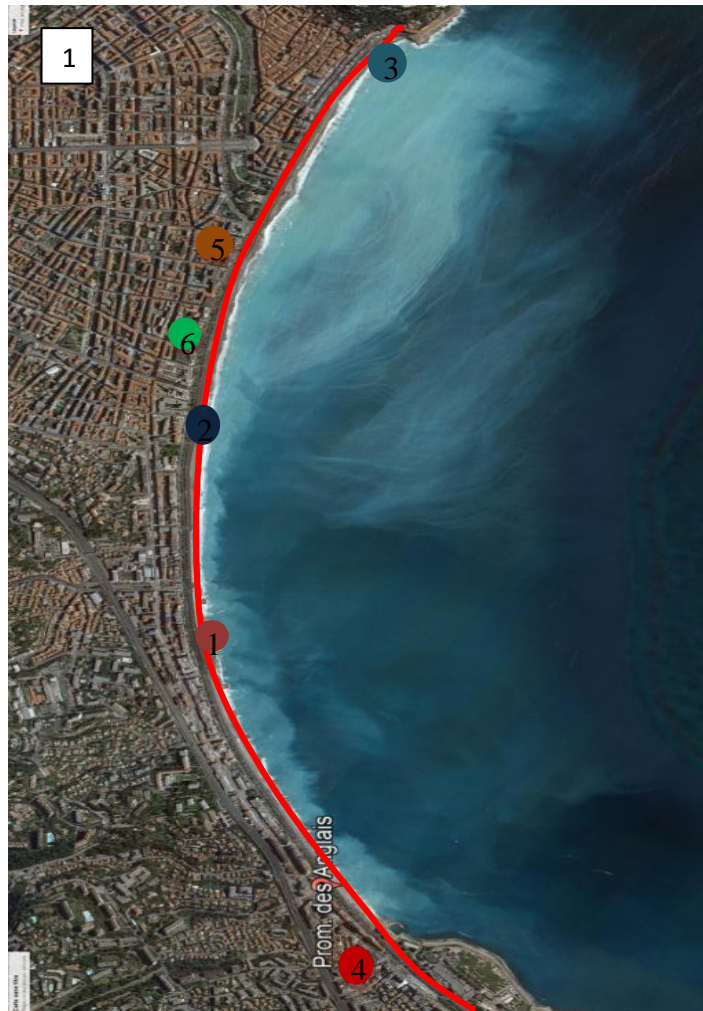
la 1^{ère} et 2^{ème} images montrent la gare maritime Selena , conçue par Zaha Hadid , en Italie, au sud de Naples, dans le cadre du programme d'œuvres publiques pour la ville. selon l'architecte La nouvelle gare maritime « marque une transition entre la terre et la mer, entre le solide et le liquide, aussi bien visuellement que fonctionnellement » . Les fonctions principales accueillies par la structure sont au nombre de trois: le terminal pour les bateaux de croisière internationaux, le terminal pour les ferries qui assurent les liaisons locales et régionales, et les bureaux administratifs. **La 3^{ème} image** montre l'architecture de cette gare .L'imposant édifice en béton, verre et céramique, s'inspire de la forme de l'huître, avec une coque rigide qui protège du soleil intense de la Méditerranée et abrite des espaces intérieurs fluides et confortables . Les courbes "fluides" de l'édifice contribuent à faire de lui un élément de médiation entre terre et mer, qui offre des vues panoramiques spectaculaires sur un des paysages les plus appréciés au monde: la Côte Amalfitaine, le Golfe de Salerne et le Cilento. **La 4^{ème} image** montre la gare la nuit, l'éclairage artificiel transforme la gare maritime en phare pour le port, un point d'attraction pour les visiteurs de la ville .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
AR"CHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

- Les promenades maritimes :

Selon Florence Godeau, la promenade au bord de la mer est une forme de déambulation insolite, théâtrale, associant sociabilité et festivité comme elle permet de renforcer le dialogue entre le promeneur et le territoire ouvert⁵. La promenade maritime est une voie construite sur des terrains qui empiètent ou donnent sur la mer, afin d'articuler la ville avec son front de mer et pour se balader.

Figure 8 : vues sur l'exemple d'une promenade : cas de la promenade des anglais , Nice .



source: Google Earth traité par le groupe



source : nicematin.com.



source : <https://voyages.michelin.fr>



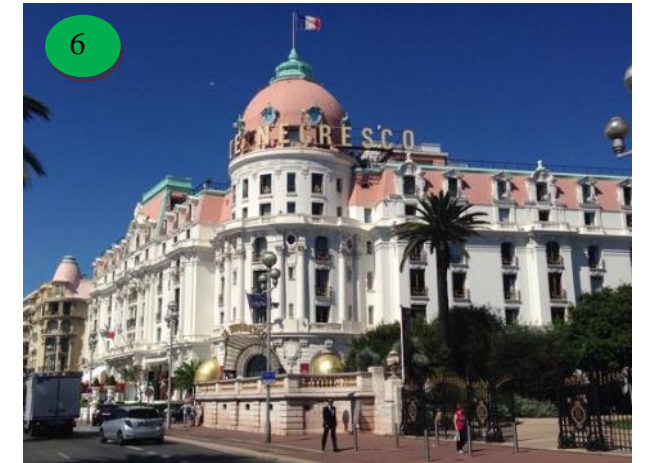
source : <https://voyages.michelin.fr>



source : <https://lh5.googleusercontent.com>.



source : <https://encryptedtbn0.gstatic.com>



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

La 1^{ère} image montre la carte de la Promenade des Anglais, dans la baie des Anges, à Nice. Elle occupe l'aire entre l'aéroport (ouest) jusqu'au Quai des États Unis (est, près du Port de Nice) ; sa longueur monte à 7 kilomètres. La promenade a beaucoup d'attractions ; elle-même est un des objectifs touristiques importants de Nice. La promenade est aménagée avec des pistes cyclables et des allées ; il y a aussi des kiosques, des pergolas et des palmiers, beaucoup de bars et de restaurants dans lesquels les touristes peuvent se relâcher (1). Les chaises-longues bleues (2) légendaires de la promenade offrent à ceux qui se promènent dans la zone l'occasion de s'asseoir, se relâcher et réjouir du panorama offert par la Baie des Anges. En outre, en parcourant la promenade, les visiteurs peuvent voir quelques unes des attractions les plus importantes et les merveilles architecturales de Nice. Tout d'abord, il s'agit des plages (3). La plupart des plages de Nice (privées ou publiques) sont situées entre la Baie des Anges et la Promenade des Anglais, étant accessibles sur la promenade. Secundo, la promenade offre le panorama des objectifs tels que le Parc Phoenix et son impressionnant Musée des Arts Asiatiques(4), le Palais de la Méditerranée (5) et Hôtel Negresco (6). De plus, la rue a beaucoup de bars et de restaurants dans lesquels les touristes peuvent se relâcher.

⁵ Godeau, F.(2009).«La promenade au bord de la mer -Variations sur un topos littéraire au tournant des XIXe et XXe siècles en Europe- », P117-129 .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
AR"CHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

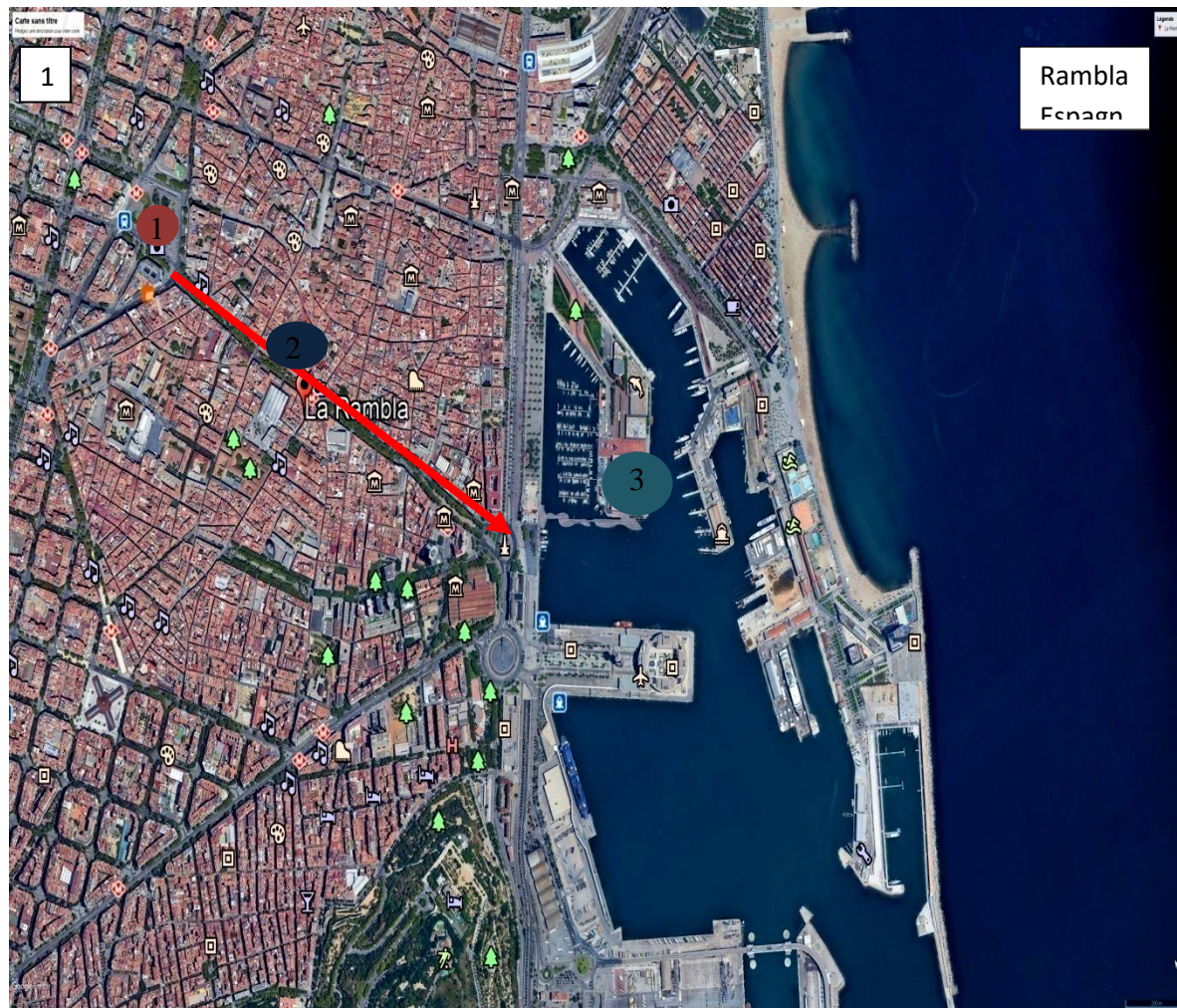
Les aménagements urbains spécifiques au littoral par leurs : position , orientation et forme :

La présence de la mer indique l'orientation, l'implantation et la forme des aménagements dans la ville littorale ce qui fait que les villes littorales se caractérisent par des aménagements urbains particuliers :

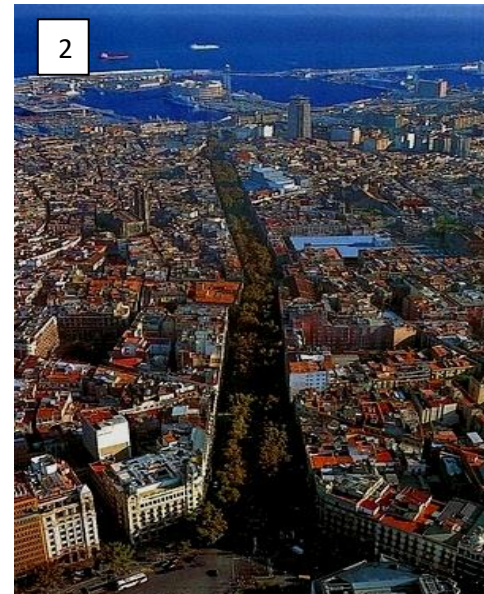
- Percées visuelles :

Les percées assurent le contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique par l'édification des ruelles, boulevards et des axes mécaniques, elles aboutissent généralement sur des places, et des terrasses aménagées qui donnent sur la mer, Elles jouent aussi un rôle de ventilation et d'aération pour la ville.

Figure 9 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de Rambla en Barcelone, Hama en Algérie.



source: Google Earth traité par le groupe .



source : <https://www.clubvillamar.fr> .



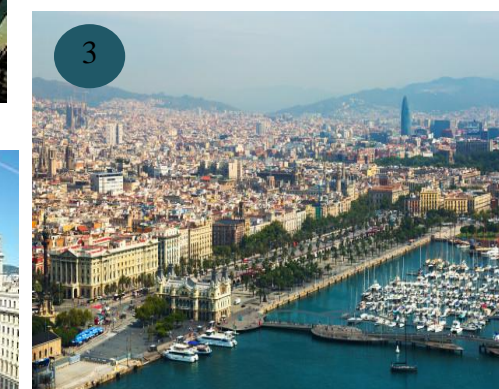
La place Boqueria , Rambla (2)
 source : <http://www.metrodebarcelone.COM>



source: image Google EARTH traité par le groupe



La place Catalogne , Rambla (1)
 source : <https://www.barcelona.de> .



Rambla dal mar - Rambla(3)
 source : <https://fr.freepik.com>



source: : <https://www.tripadvisor.fr>

La 1^{ère} et 2^{ème} images montrent la carte et une vue aérienne de la percée de Ramblas en Espagne , 2 kilomètres d'avenue piétonne. La principale promenade de la ville et un Point de ralliement entre la Place Catalogne (Plaça Catalunya) et le port Vell. Elle est séquencée de diverses activités qui viennent consolider l'activité liée à la mer. En commençant la descente de la percée depuis la Plaça Catalunya (1), on aboutit sur la place Boqueria (2) qui est un espace public aménagé par des commerces, espaces de consommations, qui accompagnent le visiteur jusqu'à la mer. La percée se termine ainsi sur un point important Rambla dal MAR (3) qui continue la percée sur mer.
 la 3^{ème} et 4^{ème} images : montrent percée d'el Hama aménagée comme un jardin. C'est une percée visuelle pour avoir une vue dégagée vers la mer.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

- L'aménagement de promenades, terrasses, de Balcons et des belvédères :

Dans les villes littorales les promenades, terrasses, de balcons et des belvédères sont orientées vers la mer afin de profiter de la vue, ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se promener, et bien profiter de l'ensoleillement, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel.

Figure 10 : Paysages sur des aménagements urbains spécifiques .



source:<https://i.pinimg.com> .



source :<https://www.urbislemag.fr> .



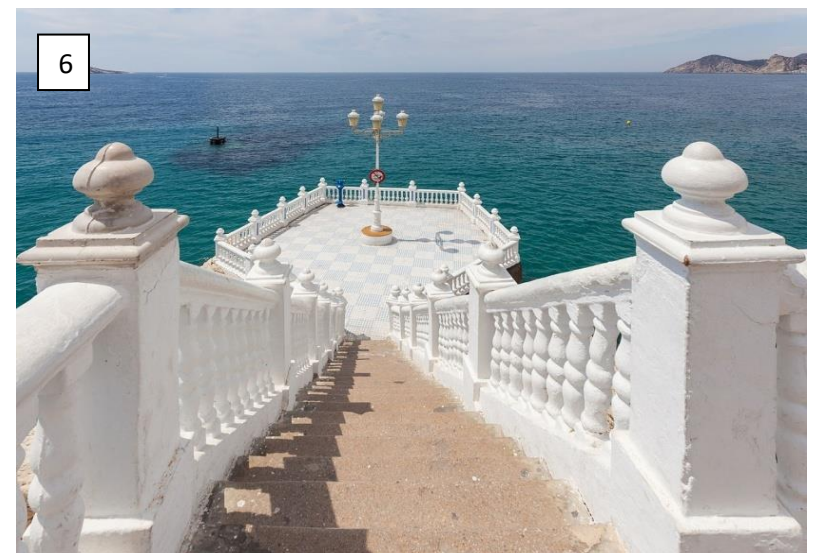
source : <http://ferrater.com> .



source:<http://www.morenoweb.net> .



source: <http://tgv.com.tn>



source:<https://fr.wikipedia.org>

La 1^{ère} Image montre la place des martyrs à Alger elle constitue un élément de repère et d'articulation , elle offre une relation visuelle et physique vers le port .

La 2^{ème} Image présente la promenade de Benidorm avec des formes assez uniques et spéciales . Elle a pour objectif de Créer un élément identifiable et facilite la transition entre la ville et la plage, elle a des espaces de repos et des belvédères sur la mer au cours de la promenade. La 3^{ème} et 4^{ème} images : montrent l' aménagement de la promenade au niveau du port de plaisance dans la ville de Marseille dotée de larges surfaces de détente et de loisirs et de grands restaurants

la 5^{ème} image montre les terrasses Sidi Bou Saïd en Tunisie , ces dernières sont implantées en forme de gradins bénéficient de vues sur mer en offrant des panoramas sur mer et le port.

la 6^{ème} image montre le balcon de la méditerranée Benidorm en Espagne . Une grande terrasse-balcon avec une superbe vue sur la méditerranée, les plages Levante et Poniente. Joliment décorée avec des faïences bleues et blanches et peint en blanc. Un escalier descend sur une terrasse avec une vue sur l'île de Benidorm .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

A.2 Sur le plan architectural :

L'architecture des villes littorales est spécifique résultant de la particularité du littoral. Le bâti ne dépend pas d'un style particulier, mais d'un mélange de styles et emprunts de toutes natures faisant partie de l'environnement où il est inscrit . Le projet doit donc répondre à une problématique spécifique par rapport au site où il est implanté.

○ Implantation et orientation :

L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur mer. L'orientation doit se faire par des données naturelles bien précises, liées au milieu - adaptation au relief, ensoleillement, protection contre les vents froids et les pluies. l'architecte doit donc composer avec ces spécificités pour répondre aux besoins et exigences du propriétaire. L'orientation favorable est « nord-sud ».

○ La forme et la volumétrie:

Généralement les formes des constructions se caractérisent soit par une configuration géométrique (composition de figures de bases: cube, pyramide ,sphère...), soit par une métaphore (des formes inspirées par la mer et adaptées dans le site) pour créer une continuité entre la mer et son environnement.

○ Traitement des façades :

Transparence et l'utilisation des matériaux et les techniques de construction spécifiques telles que les grandes baies vitrées par exemple sont les caractéristiques qui marquent le traitement des façades des bâtiments en bord de mer ainsi que le rapport plein/ vide.

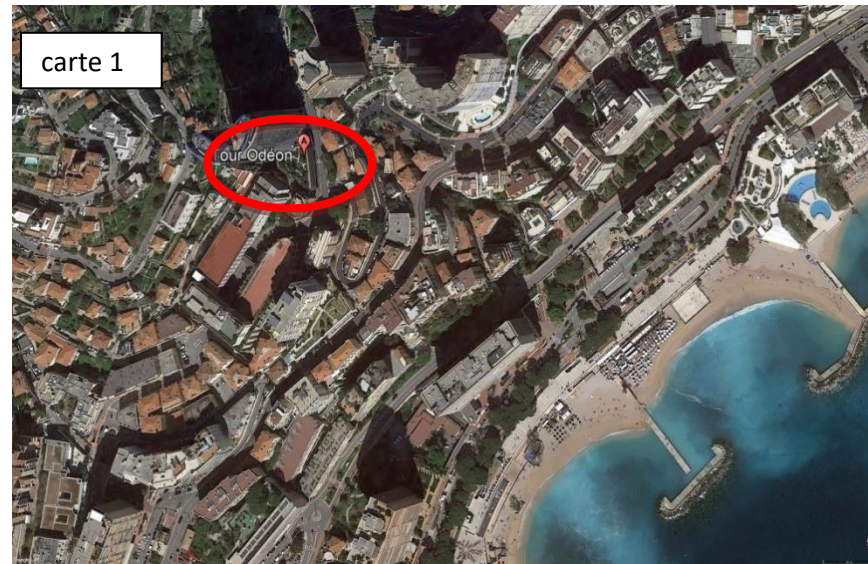
le choix des couleurs claires, le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie sont des réponses à des exigences climatiques tel que le soleil ce qui va renforcer la protection solaire

○ Matériaux et techniques de construction:

les matériaux locaux tels que le bois ,la pierre , la tuile, la brique, le béton, béton cellulaire, le verre, en évitant l'utilisation de l'acier (problèmes de la corrosion).

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Figure 11: vue sur les particularités architecturale du projet la tour Odéon - Monaco - .



carte 1

source: Google Earth traité par le groupe .



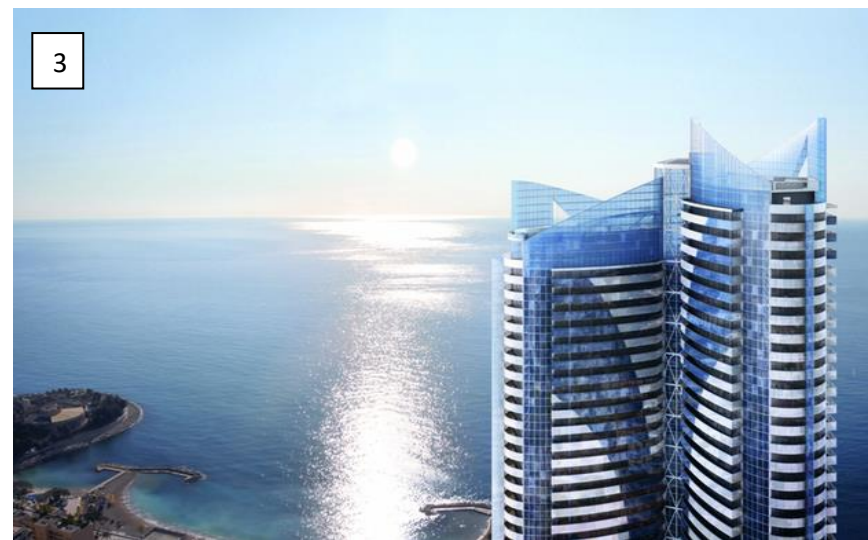
1

SOURCE: <https://www.lexpress.fr>



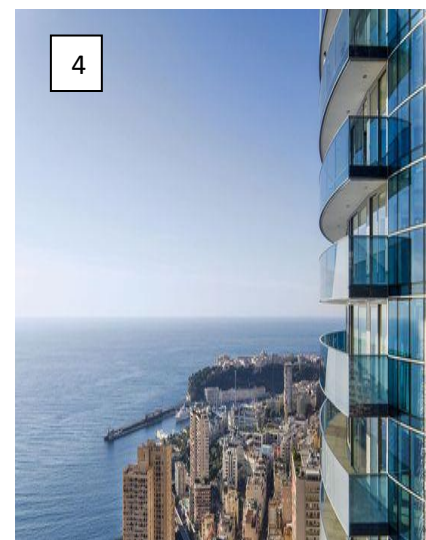
2

source: <https://www.forbes.com>



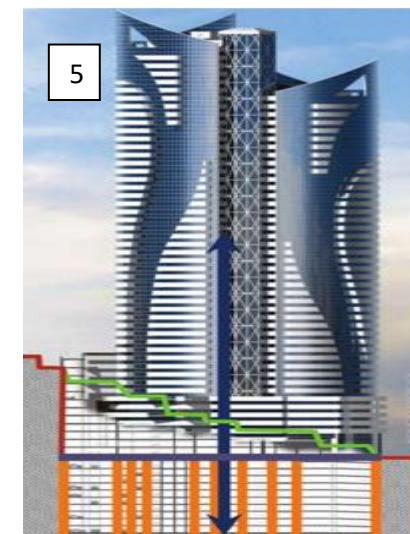
3

source: <http://www.frawsy.com>



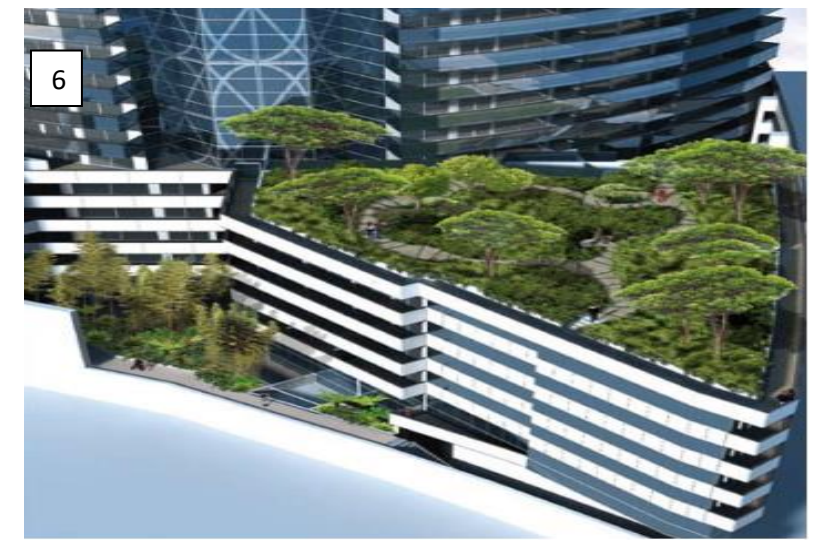
4

source: www.groupemarzocco.mc



5

source: <https://www.arcadata.com>



6

source: <https://www.arcadata.com>

La carte 1 : montre La situation géographique du projet à l'échelle méditerranéenne. La tour Odéon est un double gratte-ciel destiné à un usage commercial, professionnel et résidentiel ,située dans un quartier relativement calme d'une superficie de 2 km².

La 1^{ère} image montre l'implantation du projet dans une topographie très marquée de 6 000 m² en pente, avec la présence des montagnes à l'ouest et du vallon à l'est. La tour Odéon, s'inscrit dans la logique de développer la ville verticalement orienté vers le nord , surplombe toute la Principauté et offre une vue imprenable sur le rocher.

La 2^{ème} image montre La forme de l'édifice qui se compose de plusieurs corps de bâtiments, à savoir : deux ailes inclinées autour d'un noyau central. Cette composition volumétrique participe au fait de diminuer l'aspect massif et imposant de la tour par un jeu d'encastrement et d'inclinaison en plan des éléments, donnant du rythme aux volumes, et l'impression d'un ensemble composé.

La 3^{ème} et 4^{ème} images illustrent le traitement des façades de projet , il se propose également de disposer des éléments architecturaux pour rythmer les façades de la tour sur ces différentes vues et corps de bâti. Ainsi, les balcons participent, par leur calepinage en forme de vagues irrégulières, au volume, tout en créant un côté dynamique à l'ensemble, qui présente des images chaque fois différentes, selon des angles de vue de la tour. Il s'agit également de donner du relief aux façades en proposant divers changements de traitement de leur "peau", en donnant une idée de matière et de texture volumétrique et graphique. Dans cette optique, le maillage de la peau vitrée du projet, à la fois lisse et structurée, participe à ces changements d'aspects, en contraste avec les vagues formées par la sérigraphie des vagues sur les garde-corps vitrés des balcons .

La 5^{ème} image montre que les différentes notions architecturales de traitement précédemment évoquées se traduisent aussi dans le choix des matériaux. Le verre pour alléger l'ensemble de la Tour, de par l'aspect même du matériau et de son caractère réfléchissant, fait ressortir le rythme des balcons, eux-mêmes ponctuellement sérigraphiés. l'emplacement de l'édifice , à flanc de montagne, exige de cet ouvrage la maîtrise de nombreuses techniques de génie civil. Son emprise au sol restreinte a nécessité de nombreux calculs de fondations et qu'il a fallu construire une dalle de transfert entre l'infrastructure et la superstructure afin de réaliser simultanément les niveaux de sous sols et la superstructure. **La 6^{ème} image :** montre que La démarche paysagère consiste donc à tisser le lien végétal entre la tour et la ville, entre les façades et les collines, entre les toitures et le ciel. Le paysage se donnera à voir depuis toutes les altitudes de la tour par les espaces plantés sur les toitures terrasses, qu'i sont conçus comme des jardins suspendus qui participeront à l'idée que nous ne faisons de ce projet de paysage, où tout est paysage. donc le projet paysager trouve sa force dans le rapport d'échelle que la tour (170 m de hauteur) entretiendra avec son environnement.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

- Techniques de construction dans la ville littorale :

le soleil, les vents, l'humidité et la pluie sont les facteurs favorisant le choix des matériaux de construction et encouragent à l'évolution de nouvelles techniques pour une meilleure protection (traitement de surface, traitement de profondeur....), comme l'utilisation des brise-soleils qui permet de protéger l'immeuble des effets du soleil avec confort réel et de limiter les effets des climats à l'intérieur .

Figure 12 : vues sur des exemples de technique de construction dans la ville littorale



source: <https://www.archdaily.com>



source: <http://oppenoffice.com>



source: <https://www.archdaily.com>



source: <https://www.archdaily.com>



source: <http://espace.algerie.over-blog.com>



source: <http://www.algerie-monde.com>

La 1^{ère} et 2^{ème} images montrent le projet de Marina + Beach Towers (Dubai), le bâtiment est conçu de telle façon qu'il attire les brises fraîches vers les espaces à l'abri du soleil. La tapisserie tissée sur la façade est développée par une répétition décalée qui se produit dans la tour. Un module standard est la base des unités qui sont judicieusement placées dans la tour ce qui offre une vue superbe. Pour résister à l'air salin et à l'humidité on doit utiliser des matériaux de construction durables et efficaces.

La 3^{ème} et 4^{ème} images montrent le projet de la nouvelle médiathèque structure «porte» de la ville Saint Paul, France. Vu son importance les concepteurs lui donnent une apparence esthétique forte en relation avec le média «livre», l'effet souhaité en façade est un empilement horizontal de lames s'apparentant à l'accumulation des pages d'un livre. Ces «pages» sont des brises-soleil légèrement ondulés qui habillent et protègent un volume transparent et l'ouvrent sur son paysage.

La 5^{ème} image montre une cafeteria à la Brise de Mer à Bejaia, ces façades complètement en verre (matériau résistant à l'humidité) pour garder le contact avec la mer.

La 6^{ème} image montre l'hôtel d'El Manar à Sidi Fredj (Alger). L'hôtel a été conçu par l'architecte français Fernand Pouillon. On remarque que l'architecte a utilisé le béton dans la réalisation du projet car c'est un matériau résistant et durable même dans des conditions extrêmes.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

B. CAS DE LA VILLE LITTORALE ALGERIENNE :

Pendant la période coloniale les caractéristiques sur le plan architectural et urbanistique étaient respectées, alors qu'après l'indépendance ce fut tout autre. L'Etat algérien s'est surtout intéressé aux grandes villes comme Alger Oran et Annaba ,et quelques villes moyennes comme Skikda , Bejaia et Mostaganem ,alors que les petites villes sont délaissées sans développement ce qui a provoqué un déséquilibre sur le plan urbanistique. Après les années 80, les grandes villes ont connu un essor démographique engendré par ceux qui demandent du travail ce qui a poussé l'état à construire sans plan et d'une manière chaotique pour répondre aux besoins de ces grandes villes.

Le PDAU et le POS ne prennent pas en compte les spécificités des villes littorales et agissent de la même façon que pour les villes intérieures sur le plan architectural.

Les instruments d'urbanisme établis de nos jours proviennent d'une pensée rationnelle et utilisent d'une manière rationnelle le sol urbain . La seule préoccupation de l'état concernant le programme est les quantités des infrastructures , la viabilisation du transport urbain et l'élimination d'ordures donc la ville existante ne peut être prise comme modèle à reproduire ni un sujet de référence.

Figure 13 : Vues sur l'urbanisme au milieu littorale algérien dans la période coloniale et la période post coloniale .



source : <http://www.livenewsalgerie.com>



source : <https://diddouche.skyrock.com>

la 1^{ère} image montre la façade maritime d'Alger, on remarque que la ville coloniale a respecté les spécificités sur le plan urbanistique ainsi qu'architectural : - Aménagement des espaces ouverts publics, esplanade, placette, et balcons tout en respectant la vue dégagée sur mer - Dominance de l'habitat collectif colonial. - Façade plate et linéaire. - Utilisation de la couleur blanche et bleu -Forme de volume simple et régulière.

la 2^{ème} image montre une vue sur un front de mer à Tipaza, ce que l'on remarque est que les villes littorales algériennes particulièrement dans la période post coloniale ont une architecture et un urbanisme similaires aux villes intérieures dans la manière de penser, produire et d'organiser, et son occupation urbaine n'est pas appropriée .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Figure 14 :Vue sur un exemple sur un modèle de construction des villes intérieure et une ville sur la mer : Cas de Tipaza en Algérie et Bouinan en Algérie.



source: <https://mapio.net> .



source: <https://www.alg24.net> .

Les images montrent une comparaison d'architecture entre les villes littorales et les villes intérieures:

La 1^{ère} image montre la cite AADL a Tipaza qui est une ville côtière.

La 2^{ème} image montre la cite AADL de Bouinan à Blida qui est une ville intérieure.

On remarque que l'architecture dans les villes littorales est identique à celle des villes intérieures .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE " ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Ces dernières années, les pouvoirs publics ont pris en conscience qu'il fallait prendre en considération les catastrophes naturelles, telles que le tsunami, l'érosion, l'élévation du niveau de la mer pour l'aménagement des zones du littoral et c'est ainsi qu'ils ont promulgué des textes réglementaires et mis en place PAC qui est le plan d'aménagement côtier. Ils ont aussi créé le commissariat national du littoral. afin de changer rapidement et radicalement l'image à travers des projets de grande envergure et a long terme comme le projet de la Médina d'Alger et le village touristique Rusika Park à Skikda, De par son ampleur, sa consistance, sa diversité et sa localisation, il est considéré comme étant un des plus grands projets touristiques en cours de réalisation. Il se distingue en particulier par :

Sa position stratégique surplombant la mer.

Son accessibilité par rapport au réseau routier.

L'intégration et la complémentarité de ses composantes, conçues pour satisfaire les besoins de la clientèle.

Figure 15 : Vues sur des exemples de nouveaux projets sur le littoral algérien : Cas de la Medina d'Alger et le village touristique Rusika Park a Skikda .



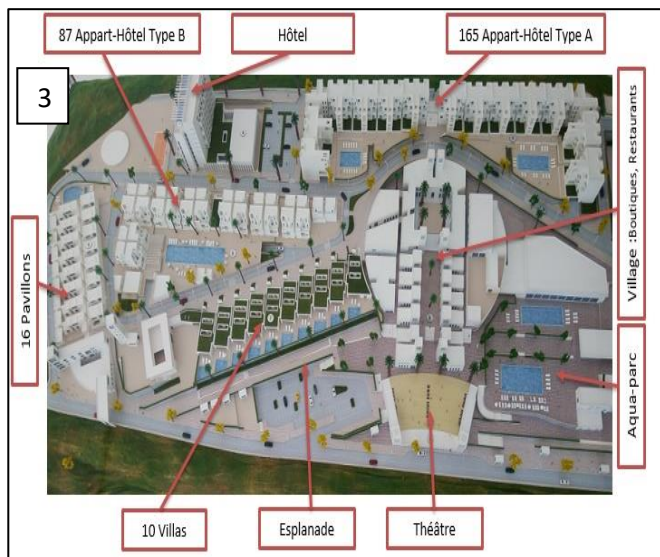
source: <https://www.algeriepatiotique.com> .



source: <https://www.alg24.net> .

la 1^{ère} image montre le projet de la grande mosquée d' Alger qui est en cours de réalisation, ce projet fait partie du réaménagement de la ville d'Alger (Alger blanche).
la 2^{ème} image montre une maquette de la façade maritime d'Alger en 2030, dans le cadre de transformation de la capitale en "éco-métropole de la méditerranée", plusieurs projets vont être réalisés. cette transformation (des promenades en front de mer, un centre-ville réaménagé, un port de pêche rendu aux habitant , tours d'affaires, un supermarché, un parc d' aquaculture...).

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE " ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "



source: <http://www.rusicapark.com>



source: <http://srigina.over-blog.com>

la 3^{ème} et 4^{ème} images montrent le projet d'un village touristique Rusika Park à Skikda, pour créer un lieu de vie qui articule espaces privés et espaces publics. Les lieux d'hébergement, de loisirs et de consommations s'agencent selon la topographie du site, pour former des rues, des promenades, des impasses, des places et belvédères sur le paysage.

La loi littorale fixe une politique globale d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'Etat et des collectivités locales, ou de leurs groupements.

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:

1ère bande sa largeur est de 100m interdiction de construire selon la loi 90/89mais elle peut atteindre les 300.Toute activité sur cette bande est réglementé.

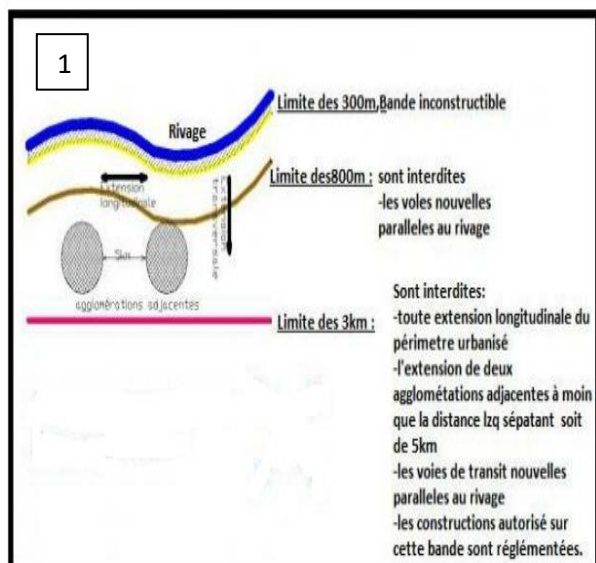
2ème bande 800m de largeur interdite à la circulation sauf service

3ème bande 3km de largeur. Toute extension parallèle au rivage est interdite

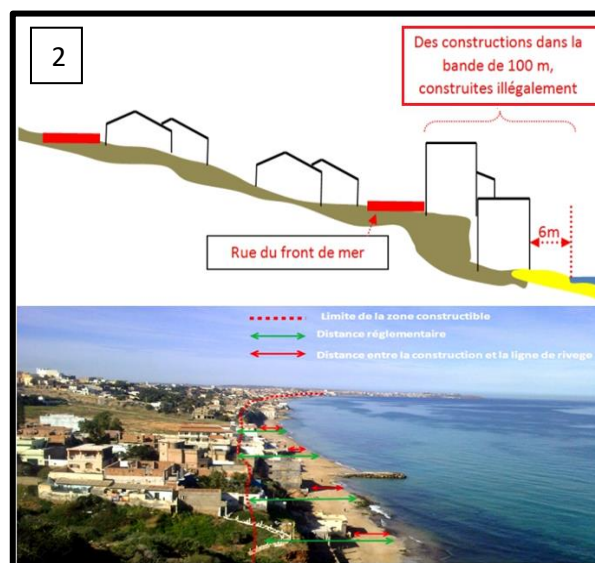
Toutes les activités économiques autorisées sont réglementées

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Figure 16 : Illustration des Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002 et l'exemple de la Bande côtière de la ville de Ain Türk ,Oran (Algérie) .



source: <https://journals.openedition.org>



source: séminaire de Mohamed Tewfik Bouroumi

la 1^{ère} image montre un dessin schématisé qui explique la loi 02-02, cette loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral .

la 2^{ème} image montre un exemple de la ville de Ain Türk a Oran , on remarque que l'urbanisme est incontrôlé dans la bande de 100 m .

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

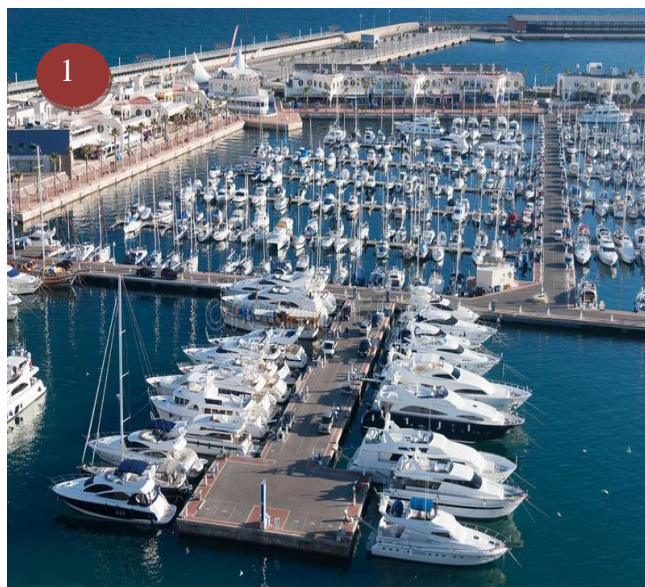
En plus de leurs classements par tailles- petite , moyenne , grande - les villes littorales peuvent être classées par leur paysage architectural et urbanistique selon leurs vacations (activités ou les activités dominantes). Les principales activités liées à la proximité de la mer sont : la pêche maritime, l'agriculture et le tourisme, et toutes ses activités qui rendent la présence des ports dans ses villes fondamentales .

Ville littorale touristique:

Les villes littorales touristiques possèdent un développement d'une architecture et d'un urbanisme composé de port plaisance et d'espaces de distraction, de commerce, de loisir, de consommation et l'implantation de grandes infrastructures touristiques comme : hôtels, hôtel appartement , les auberges, les complexes touristiques, les maisons d'hôtes ...etc.

Sur le plan paysager, architectural et urbanistique il y a la présence d'infrastructures qui favorisent l'attractivité touristique qui attire un grand flux de touristes. Ces villes sont caractérisées par l'embellissement des espaces et des styles architecturaux et le type d'aménagement touristique : ports de plaisance, infrastructures hôtelières, complexes touristiques, espaces de loisirs, de distraction et de consommation.

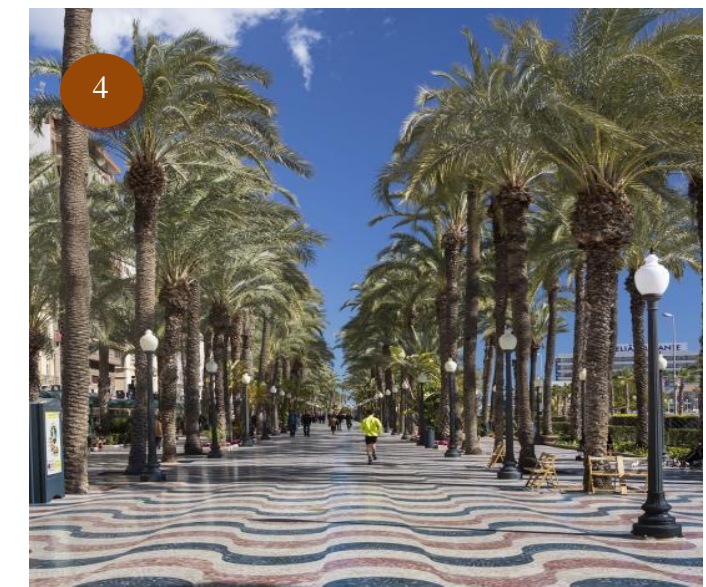
Figure 17 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville touristiques : Cas de la ville d'Alicante en Espagne .



source : <https://fr.dreamstime.com>



source: google earth traite par l'auteur



source: <https://voyages.michelin.fr>



source: <https://www.tripadvisor.fr>



source: <https://www.alibabuy.com>



source: <https://immo-a-vendre-espagne.com>

La 1^{ère} image montre une photo aérienne de la ville d'Alicante en Espagne, elle est essentiellement connue comme une ville touristique, et par son mélange parfait entre le patrimoine et le contemporain. Cette incroyable province de l'est de l'Espagne possède des montagnes, des lacs, des marais, des grottes naturelles et des parcs de toute beauté. La carte montre les différents paysages architecturaux et urbains de la ville : (1) montre le port d'Alicante situé au cœur de la ville, la zone entourant ce port est animée toute la journée parce que cette zone portuaire est consacrée principalement au secteur touristique vu que l'importance historique de ce port naturel, qu'il était le point de départ de développement de la ville. (4) montre un restaurant au bout du port dans un établissement en forme de yacht de luxe offrant des vues dégagées sur la ville. (3) montre infrastructures touristiques : les hôtels et les résidences touristiques, des immeubles le long de la zone portuaire orientés vers la mer. (4) L'esplanade de España est une magnifique promenade de mer dont la particularité est d'être composée de 6,6 millions de carreaux de marbre colorés et d'être complètement bordée de palmiers. (6) montre le Château de Santa Barbara est l'attraction touristique la plus visitée d'Alicante, il vous offrira une vue unique sur Alicante et son passé. Sa situation au sommet d'une colline qui donne une vue sur mer à couper le souffle, mais aussi un magnifique panorama de cette grande ville de la Costa Blanca.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

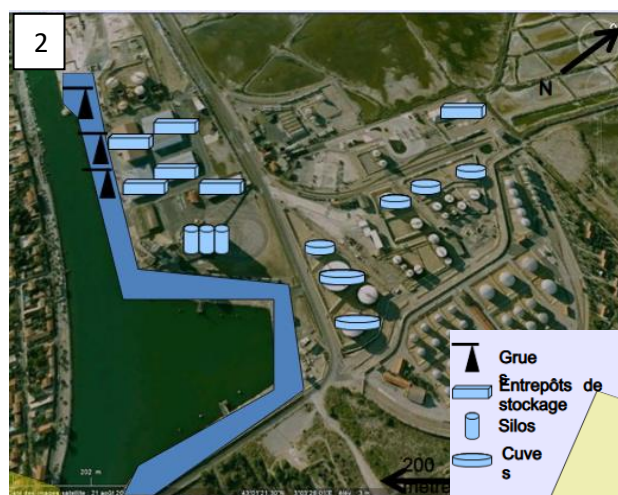
Ville littorale industrielle et commerciale :

Avec la révolution industrielle et en vue de ces besoins en termes des échanges commerciaux , la ville portuaire a connu de profondes mutations qui ont touché principalement sa morphologie, les ports comme principaux (voir uniques) moyen d'échange et point d'accrochage entre continents ont pris une place de plus en plus prépondérante dans leurs territoires, la conception de l'activité portuaire a profondément changé, elle est devenue dominante et a nécessité une transformation structurelle du port et par la suite son retranchement de sa ville afin d'assurer une meilleure fluidité nodale de transition entre le transport maritime et terrestre . Sur le plan paysager, architectural et urbanistique l'architecture de ces villes est beaucoup plus industriel caractérisée par l'habitat collectif, incluant les cités dortoirs, les usines, entrepôts et hangars. Ces villes créent une rupture physique.

Figure 18 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville industrielle : Cas port-la-Nouvelle - France - .



source: <https://slideplayer.fr>



source: <https://slideplayer.fr>



source: <https://slideplayer.fr>



source: <http://www.port.fr>

La 1^{ère} et 2^{ème} images montrent le paysage architectural et urbain du port de la ville Port-la-Nouvelle en France. La ville sait concilier un aspect industriel avec son port de commerce, il est considéré comme un organe principalement économique et industriel. La 3^{ème} image : montre les aménagements et les équipements de ce port Grues, entrepôts de stockage, Silos, Cuves, Routes... 4^{ème} image : montre une vue aérienne de la ville avec ses bâtiments de commerces et d'industrie et des bâtiments collectifs.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

Ville littoral agricole :

Les villes littorales se développent près de leur trait de côte, et leur extension se fait sur les terres agricoles. Avec des constructions individuelles et paysagistes (fermes.). Les villes connaîtront un processus où les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés. Sur le plan paysager, architectural et urbanistique ces villes se caractérisent par le développement des paysages particuliers (les fermes, les étables ...etc.) et aussi la présence des villages agricoles (absence de l'habitat collectif) . Aujourd'hui cette activité est en voie de déclin à cause de l'empiétement et l'extension urbaine sur les terres agricoles.

Figure 19 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville agricole : Cas de la ville La Londe-les-Maures -France - .



source : Google earth traité par le groupe .



source : <http://www.leuropeveduciel.com>.



source : <http://www.laforet.com>.



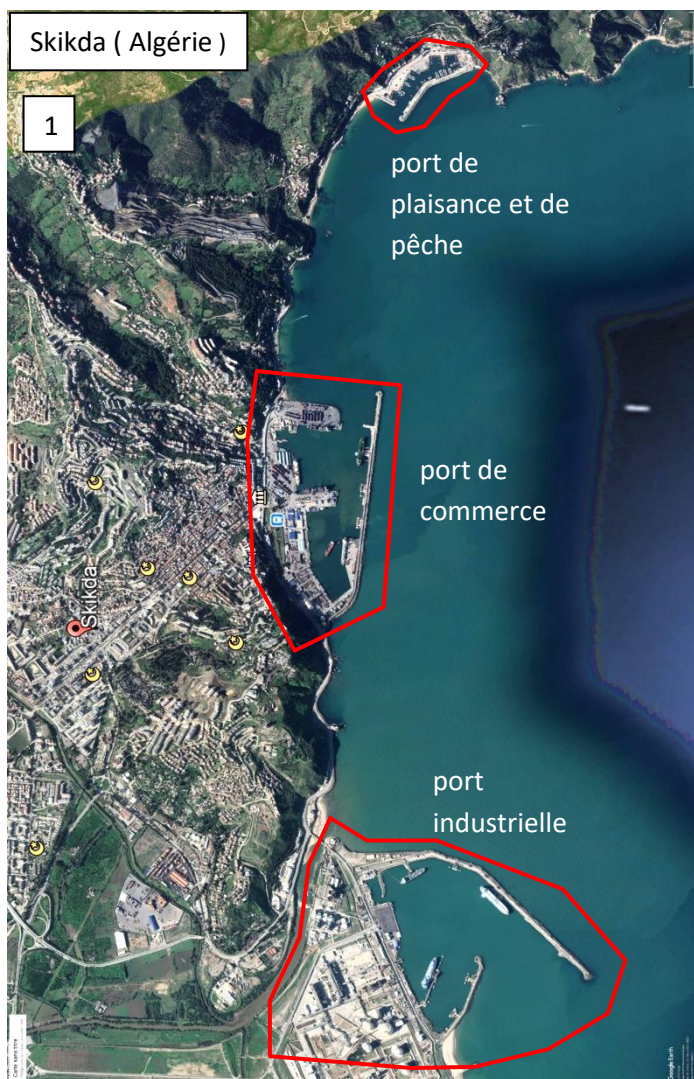
source: <https://www.provence7.com>

La 1^{ème} image montre la carte de la ville La Londe-les-Maures , une ville du département du Var, en France . C'est une ville littorale agricole , environ 22% de la surface sont dédiés à l'agriculture. La carte montre le paysage urbain et architectural de la ville : (1) : Vue aérienne des terres agricoles de la ville. (2) vue sur les vignobles qui représentent 1170 ha de la ville et de l'habitat individuel . (3) : photo d'un domaine viticole et une ferme de la ville.

SECTION01: THEMATIQUE GENERALE
" ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL "

En plus d'une activité, on trouve parfois des villes littorales à double activités , qui sont devenues la tendance des villes côtières modernes afin d'enrichir l'économie de ces villes .

figure 20 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville littorale touristique et industrielle et commerciale : Cas de la ville de Skikda -Algérie -



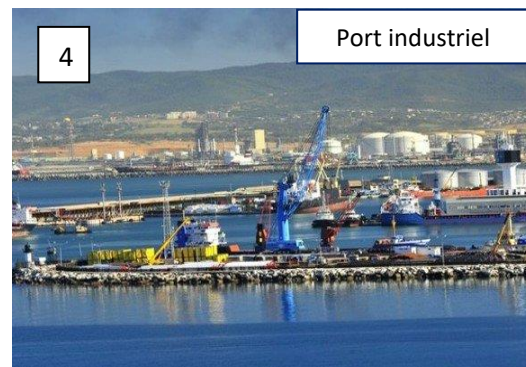
source : Google earth traité par le groupe .



source : <https://lh5.googleusercontent.com>



source : www.skikda-port.com



source : <https://www.alg24.net>.

La 1^{ère} image montre une carte de la ville de Skikda - Algérie - , c'est une ville portuaire depuis sa naissance et les premiers développements , la ville subordonnée à l'activité maritime .

La 2^{ème} image montre le port de pêche et de plaisance .

La 3^{ème} image montre le port commercial ou communément appelé ancien port s'interpose entre la ville et la mer.

I.2.2 Conclusion de la section 1:

Toutes les villes littorales ont leurs caractéristiques particulières vu leurs emplacements et leur étroite relation avec la mer ce qui leur donnent un environnement, une société, une économie particulière qui influent sur leur composition urbaine et architecturale ainsi que leurs activités ce qui provoque les processus de formations et de transformations de ces villes et qui leur offrent un cachet qui les différencie des autres villes. Explosion urbaine, dégradation des milieux, perte du caractère urbain, disparité sociale sont les plus grands enjeux sérieux problématiques qui pèsent sur ces villes et les mettent en péril dans une compétition effrénée vers la mondialisation.

Dans le cas de la ville littorale algérienne , depuis l'indépendance à ce jour , malheureusement on assiste à une occupation inappropriée de l'espace littoral. Une urbanisation démesurée et intense. Les villes littorales algériennes génèrent une uniformisation et dégradation du cadre bâti et une destruction des milieux et écosystèmes naturels malgré les essais de l'état d'instaurer une réglementation visant à valoriser et protéger le littoral, la vision d'intervention est unilatérale et reste insuffisante. Il faut également citer que l'application de cette réglementation n'est pas simultanée, d'autant plus qu'il n'existe aucun contrôle et aucun suivi.

Face à cet état de fait, il devient nécessaire de s'inscrire dans une optique de gestion durable de la ville côtière, englobant plusieurs échelles mais également les différents acteurs et intervenants sur les milieux littoraux. L'Algérie s'oriente donc vers une stratégie de gestion intégrée des zones côtières opérant à plusieurs niveaux, notamment en ce qui concerne l'aménagement et l'urbanisme, ce qui nous intéresse en tant qu'architectes.

II.3 THEMATIQUE SPECIFIQUE : aménagement des zone portuaires

II.3.1 introduction:

L'eau, cet élément tellement précieux de la nature, a un rapport vital avec toutes les civilisations. L'histoire des établissements humains est liée à leurs multiples relations avec l'eau.

De nos jours, période de retour à des dimensions plus sensibles après une précédente plus fonctionnaliste, la réintégration de la mer en tant qu'élément attractif de recomposition urbaine est devenue l'un des plus grands défis des villes littorales dans leurs processus de mondialisation, c'est-à-dire qu'il faudra tout mettre en œuvre pour réaliser de nouvelles activités (culturelles, économiques, sportives....) « Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain »⁶

Le port et la ville ont durant des siècles formé un système basé sur la complémentarité et l'imbrication aussi bien sur le plan spatial que social. Le port, du point de vue économique, constituait l'axe de la ville, l'interface de la ville à la mer a été notamment générateur et stimulant de créativité de nombreuses activités nouvelles donc cela engendrait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants. Dans la période pré-industrielle les activités portuaires sont nées dans des communautés côtières qui avaient pour principales activités la pêche, le commerce maritime et la guerre navale ces petits ports étaient différents chacun d'eux avait ses propres caractéristiques, ils s'organisaient et se hiérarchisaient dans la majorité des cas parallèlement à l'évolution des marchés.

Dans une ville portuaire il va de soit que le port est l'élément majeur. Il est le lieu artificiel, central où circulent les marchandises embarquées et débarquées sur les quais et les moles (Boeri, 2001) avec le rôle important joué par le port. Actuellement le port a beaucoup évolué, il occupe des zones de plus en plus grandes, les équipements et les installations sont plus importantes et modernes ce qui se reflète sur son paysage architectural et urbain et qui nous amène à parler de zone portuaire.

La ville comme paysage va être édifiée d'une façon harmonieuse et en accord parfait avec son entourage. Les efforts sont déployés pour créer un espace où tout est pris en compte, les résidences et les loisirs forment avec la nature un univers féerique. La réalisation des projets tels que les docks, les bassins, les terre-pleins seront plus faciles à réaliser. L'interface que constitue le port assure le contact avec tous les éléments, l'adoucit et surtout le rend plus civilisé. Dans ces sites qui se situent au bord de l'eau l'émergence et l'épanouissement de nouvelles formes d'urbanité sont favorisées par

⁶ CHALINE(1994) ces ports qui créent des villes, ibid.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

cet emplacement géographique et surtout celle qui répond à cette tendance de sensibilité esthétique qui respecte la nature et sauvegardé l'écologie. Le rêve de la ville bleue , une ville où la cite et la nature forment un couple idéal, érigé selon des techniques qui respectent et mettent la nature en valeur et de beaux édifices apparaissent.

Depuis la moitié du XX e siècle et jusqu'à nos jours, la relation entre le port et la ville a connu un grand changement du à l'urbanisation chaotique et non planifiée . En effet le gigantisme naval et l'étroitesse des sites portuaires dans lesquels sont situés les ports ont engendrés une grande problématique d'une part et de son côté la ville ne cesse de se développer et de retracer ses espaces en utilisant de nouvelles pratiques telles que le rapprochement de la mer. la forte relation qui existait entre la ville et le port est gravement altère les villes côtières commencent alors à avoir un déséquilibre et une perturbation au niveau de leurs relations avec le port, ce dysfonctionnement a crée alors une délocalisation des activités portuaires hors du territoire urbain, ce qui provoque la négligence de nombreuses infrastructure portuaire engendrant ainsi un déséquilibre économique et spatial.

Pour remédier à ce problème plusieurs villes portuaires ont pris l'initiative d'élaborer un plan concernant les différentes actions à entreprendre pour l'ouverture de la ville sur la mer pour reconquérir la façade maritime tels que (Marseille, Tanger , Casablanca, ...) , ces villes essayent actuellement de retrouver leurs identités portuaires en cherchant à intégré des éléments et des mesures urbaines spécifiques afin de rapprocher la ville du rivage et ainsi renforcer la liaison avec son port . Beaucoup d'efforts ont été fournis pour la revalorisation de friches et d'autres espaces fonciers, qui pouvaient être recomposés et mieux affectés, ont été élaborés au niveau des interfaces entre les ports et leurs villes dans les ports également et aussi dans les villes.

II.3.2 présentation de La ville portuaire :

Trouver une définition consensuelle de la ville portuaire est inexistant pour ce qu'elle représente comme complexité sur le terrain bien que plusieurs travaux et études ont été effectués concernât ce sujet. Roger Brunet renvoie cette difficulté au fait « de traiter d'un objet réel non identifié »⁷. Pour présenter une ville portuaire on dira que c'est une ville urbaine sur la terre et sur la partie eau se trouve le port mais en vérité c'est beaucoup plus complexe. Ce n'est pas un objet homogène car en réalité c'est tout un système complexe composé de deux entités complètement différentes qui entretiennent une relation par le biais de facteurs divers que les spécialistes qualifient d'écosystème nommé système ville-port.

la ville: donner une définition exacte à ce mot serait difficile mais nous allons la définir du point géographique et qui recouvre deux sens spatiaux: c'est un espace caractérisé par un rassemblement de population assez dense, l'aspect morphologique, mode d'occupation du sol, et fonctionnel. La ville est un lieu où se pratiquent les échanges c'est un point de circulation de personnes, de capitaux de marchandises, de culture, d'informations, d'idées, etc. Elle a une grande influence sur l'espace qui l'entoure, elle est l'élément clé dans son organisation.

le port: c'est le point de liaison entre la mer et la terre, c'est le contact entre deux sphères, terrestre et maritime. Le port est un élément très important au niveau économique, il est un facteur incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue de façon très impressionnante à l'essor économique des villes où il s'y trouve.

Dans son ouvrage sur les modèles graphiques en géographie, R. Ferras mentionne la ville portuaire : « elle est unique par son port ; double par ses activités maritimes et terrestres, triple entre le village de pêcheurs maintenu, les activités liées au port et à l'échange, et celles qui découlent de la gestion et des services offerts ». Bien que le port est un ensemble basé sur une infrastructure, des appareils, de plans d'eau, d'équipements et d'outils il est aussi créateur d'emplois la relation de la ville avec son port est déterminée par sa morphologie, ses habitants et ses activités.

Figure 21: vue sur des exemples montre la composition architecturale et urbanistique des ports : cas du port de Bejaia en Algérie et cas port de commerce de Bastia en France.



source: <http://www.bastia.corsica/fr>.



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

La 1^{ère} image : montre l'exemple du port de Bejaia en Algérie. Le port est classé le deuxième port en Algérie, il est consacré au commerce international et aux hydrocarbures.

La 2^{ème} image: montre le port de Bastia en France. c'est le 1er port insulaire en terme de trafic et le 2ème pour le transport de passagers en France.

⁷ R. FERRAS (1993 in. Port cadre de ville p.93).

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

La ville portuaire devrait répondre à une La typologie patio- fonctionnelle spécifique dont l'élément le plus important :

La façade Urbaine :

Pour réorienter la ville davantage vers l'eau, en intégrant des éléments et des mesures urbaines spécifiques, qui pourront lier la ville au port au niveau de la façade urbaine –intérieure et extérieure-. Des friches urbaines et d'autres espaces fonciers pouvant être recomposés et mieux affectés, sont aujourd'hui revalorisés au niveau des interfaces entre les ports et leur ville, dans les ports mêmes et enfin dans les villes.

Ceci dit, Ce n'est pas le cas de toutes les villes portuaires, avant d'être ville plusieurs d'entre elles n'avaient pas de vocation urbaine au départ on cite la ville du havre qui était une citadelle destinée à protéger Rouen et Paris, avant de devenir ce qu'elle est aujourd'hui. Une destination touristique.

Figure 22 :vue sur les paysages architecturaux des façades des villes portuaire : cas du port de Barcelone en Espagne et Casablanca Marina au Maroc .



source: <https://www.youtube.com>.



source: <https://casainvest.ma>

La 1^{ère} image montre l'exemple du port de plaisance Olympique de Barcelone. ce port possède les meilleures conditions pour satisfaire les exigences des compagnies maritimes et les nécessités des passagers de croisière grâce à sa composition urbaine de qualité. La ville arrive à regrouper plusieurs activités portuaires (port de plaisance) socioculturelles (campus universitaire), de loisirs (un complexe commercial), et touristiques (la plage), avec des pénétrantes sur la ville tous Pour prolonger et ouvrir les bords de la mer sur la ville. Donc on remarque un mélange parfait entre le tissu urbain et portuaire au niveau de la façade .

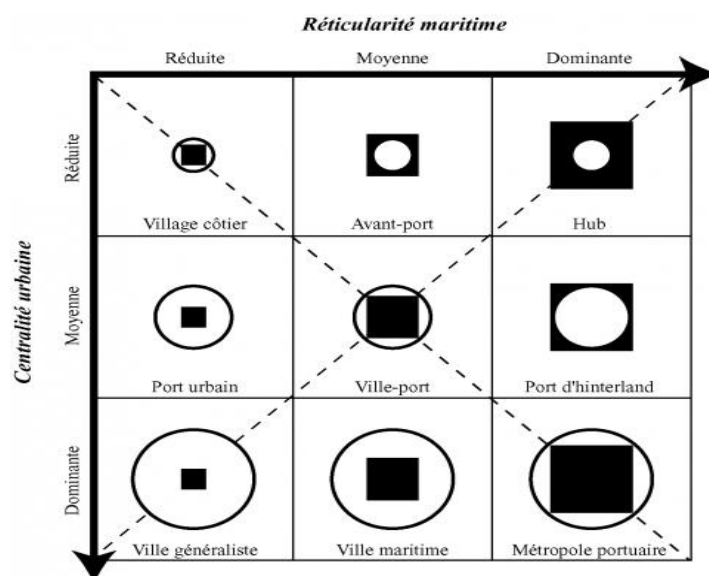
La 2^{ème} image montre l'exemple Casablanca Marina au Maroc. Malgré sa position sur le littoral Casablanca tourne le dos à son océan, laissant ainsi de nombreuses friches le long du littoral. Cette zone mal exploitée et occupée par des infrastructures portuaires interdites au public sans aucun paysage urbain.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE
" AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

La ville portuaire a toujours été un symbole de beauté, de poésie mais surtout une source d'inspiration pour les voyages, la contemplation et l'évasion vers des mondes imaginaires féeriques et extraordinaires. Face à la mer et cet horizon infini l'homme se sent tout petit devant la les impressionnants mouvements de la mer. Dès que l'homme est face à la mer et que l'air marin caresse sa peau il est imprégné par un sentiment de liberté alors les idées de voyages, navigation et la confrontation directe avec ce paysage ensorceleur l'envahisse. la ville même prend une autre dimension, les couleurs, les sens, la lumière et les odeurs deviennent magique. « *Hors de tout contexte qui le situe dans le temps et dans l'espace, le port évoque un foisonnement d'image. puissantes et multiples, attractives ou repoussantes, froidement réalistes ou follement romantiques, ces images sont vibrantes de résonances* »⁸.

La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes en termes d'emplois, son rayonnement et l'imbrication des échelles

Figure 23: schéma démontrant la typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.



La figure montre Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires proposée par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de Consommation d'espace, d'importance économique.

⁸ T.BAUDOUIN ,M.COLLIN et C.PRELORENZO <<urbanité des cites portuaire>> Edition l'harmattan, Paris , 1997

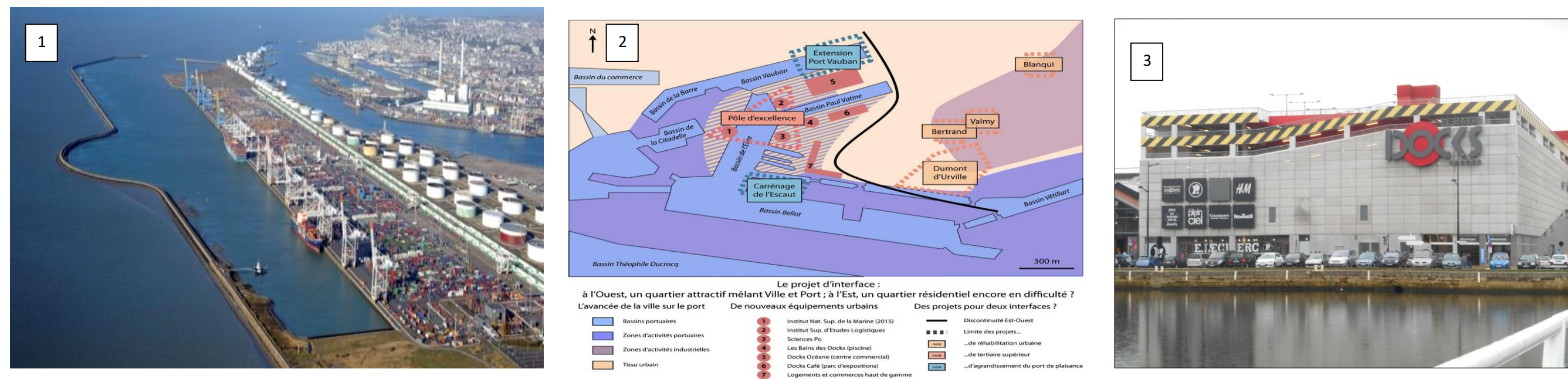
II.3.3 Aménagements des zones portuaires:

Les activités portuaires se prêtent à une valorisation urbaine directe, commerciale ou touristique, comme les trafics passagers, en particulier l'accueil des croisières, et la plaisance..., la catégorisation des ports se fait selon leur typification et leurs spécificités sur le plan architectural et urbanistique comme suit :

- o Les ports de commercial et industriel:

Comme son nom l'indique le chargement et déchargement de marchandises commerciales sont leur fonction première donc c'est l'exportation de marchandises ils expédient et accueillent des navires de commerce sans oublier qu'ils assurent le transport de marchandises pour les navire cargo. Le port commercial est l'élément principal de la croissance industrielle, il est un facteur déterminant concernant le développement national et régional, donc on peut dire que le rôle du port dans l'essor économique d'une ville est incontournable. Pour que la ville et le port commercial restent combinés , il faut animé cette zone avec des projets urbains qui assurent que ce port devient un port maritime de commerce.

Figure 24 : vue sur des exemples de villes dotées d'un port de commerce: cas du grand port de havre en France .



La 1^{ère} image: montre l'exemple du grand port de Havre qui est à l'origine de la fondation de la ville. Grâce à sa situation favorable, c'est un grand port maritime français de commerces et de passagers, et c'est aussi un port de plaisance et de pêche sur la Manche

La 2^{ème} image montre le projet d'interface de Havre qui consiste au début à développer un nouveau site d'ensemble d'équipements portuaires destinés à accueillir et traiter les plus grands conteneurs dans les meilleurs conditions mais il s'avère, que le déclenchement de plusieurs projets visant à restructurer la relation du port avec le centre ville historique, est indispensable . Les fonctions mises en avant sont principalement urbaines et non portuaires. Ces projets semblent ainsi davantage correspondre à une extension de la ville sur le port qu'à la création d'une véritable zone de contact entre ces deux entités. Pour les activités portuaires de nouvelles digues de limitation ont été créées pour une meilleure utilisation du port ainsi que le déplacement partiel de certaines activités « le quai de Southampton », et l'ouverture de plusieurs gares maritimes pour renforcer et encourager la filière nautique et le tourisme croisière dans la ville .

La 3^{ème} image montre un exemple de ces réalisations, relevant de fonctions purement urbaines, et le port est peut être parfois bien plus symbolique que concret. Cette identité portuaire est revendiquée, à travers la toponymie (« Docks »), l'architecture (par la reconversion effective des anciens docks en salle de spectacle, centre d'exposition et centre commercial, plus artificiellement, par l'ensemble de l'architecture de Sciences-po associant le bâtiment à un bateau, ou encore par la mise en place d'un ensemble de logements étudiants dans des conteneurs)

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

- Les ports de pêche :

Les ports de pêches sont les plus nombreux a travers le monde et dans la majorité des cas ils sont plus petits sur le plan dimensionnel, et cela varie selon les bateaux accueillis, son infrastructure est moins complexe que celle d'un port de commerce, quelque quais ou pontons, une station de ravitaillement et un marché de proximité et si le traitement du poisson ne s'est pas fait au niveau du bateaux, alors il le sera sur le port.

Figure 25: vue sur des exemples des ports des pêches: cas du port de pêche d'El-Jadida Maroc .



source: ot-eljadida.com



source: www.tripadvisor.fr



source: www.skyscrapercity.com

La 1^{er} image montre le port d'El Jadida a Maroc. . Le port d'El Jadida restera un port à vocation pêche et tourisme, dans un environnement exceptionnel à protéger.

La 2^{ème} image illustre l'environnement historique exceptionnel la cite portugaise qui le mettre en valeur.

La 3^{ème} image montre un réaménagement du port est prévu, intégrant la création d'une marina et d'une zone d'animation et de commerce. Sur le plan architectural, le projet s'intègre parfaitement dans l'environnement avoisinant et respecte l'aspect que confère la cité portugaise sur l'ensemble des lieux. C'est la raison pour laquelle les matériaux qui seront utilisés s'inspirent de ce patrimoine national classé, pour créer l'harmonie nécessaire et rompre l'image négative d'un port de pêche comme étant un espace d'activité salissante.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

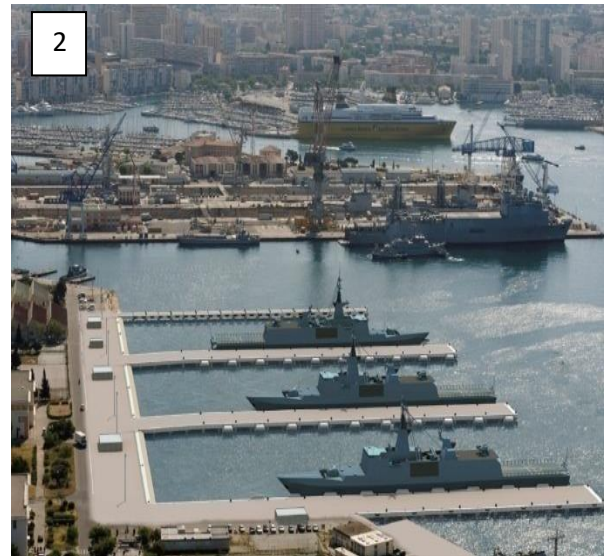
- Les ports militaires: (ou ports de guerre, bases navales)

Les ports militaires sont le refuge des bateaux de guerre. Ce sont des endroits strictement surveillés. si certains d'entre eux sont ouverts au public comme (Portsmouth) l'accès à d'autres est carrément interdit telles que les bases de sous marins comme celui de l'île longue pour des raisons de sécurité . Dans le port militaire on peut trouver une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logements et d'entraînement pour les équipages.

Figure 26 : vue sur des exemples des ports militaires : cas du port mers el-kebir a Oran et cas du port de Touloun en France .



source: <https://www.forcesdz.com>



source: <http://rpdefense.over-blog.com>

La 1 ère image montre l'exemple de La base navale de Mers El-Kébir en Algérie. elle est constituée d'un ensemble d'installations militaires et navales situé dans la rade de Mers El Kébir à Oran. Il s'agit de la principale base navale algérienne.

La 2eme image montre l'exemple du port militaire de Touloun en France, il est le 1er port militaire de la Méditerranée et la principale base navale française. Véritable ville dans la ville, cette base navale et son arsenal s'étendent sur 268 ha, Il abrite la majeure partie de la Force d'Action Navale. sa base navale n'est pas ouverte au public.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE
" AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

○ Les ports de plaisance :

Comme son nom le révèle, le port de plaisance est un endroit où sont abrités les bateaux de plaisance, de loisir de compétition, à voile et à moteur pour des raisons pratiques et touristiques ces ports se trouvent au centre des villes pour faciliter l'accès et le ravitaillement. Ces ports jouent un grand rôle dans la programmation des activités de loisir et touristiques, et cela doit être entreprise en collaboration avec les activités de pêche. Donc il est important de signaler qu'il faut être vigilant par rapport à l'identification des différents circuits des deux activités du port. un port de plaisance est aménagé de telle façon qu'il doit comporter une ou plusieurs digues pour abriter les embarcations et les protéger de l'action de la houle et des vagues. Les services disponibles dans ce port sont: Un yacht club, des magasins d'accastillage, des chantiers navals spécialisés dans la plaisance.

Figure 27 vue sur des exemples des ports de plaisance : cas du port Elkantaoui (Tunis)



source: <https://lesfrancophoniesdesousse.com>



source: <http://www.zoover.fr>



source: www.mackoo.com



source: <https://immoneuftunisie.com>



source: fr.wikipedia.org



source: www.projetsdepaysage.fr

La 1^{ère} image montre l'exemple du Port El Kantoui, l'une des plus belles et importantes stations balnéaires tunisiennes. Le port s'apparente à une petite ville avec ses propres infrastructures pour les touristes et les locaux. Il est créé en 1977 dans un style arabo-andalou.

La 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} image montrent les aménagements urbains dans ce dernier, des nombreux restaurants, des cafétérias, des maisons imbriquées, des boutiques de souvenirs, des salons de thé, des belles terrasses et des bateaux pirate le long de sa Promenade.

5^{ème} image montre un exemple sur les espaces publics dans le port. Les résidences donnent toute sur des rues ou places publiques. La mixité architecturale et urbaine de la station, qui mêle des formes inspirées de la médina traditionnelle et d'autres inspirées du paris haussmannien, convient à toutes les populations qui la fréquentent.

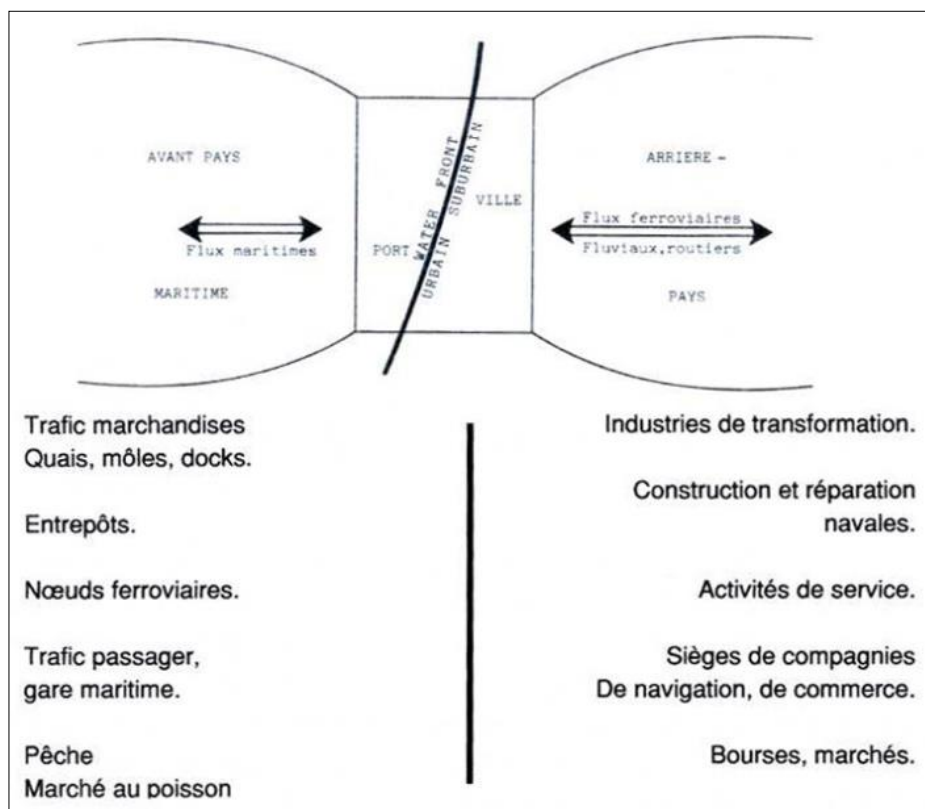
SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE
" AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

II.3.4 IMPACT DES RELATIONS VILLE-PORT SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES :

- L'interface ville / port :

l'interface c'est cette partie charnière entre la ville et le port, elle joue un rôle très important puisqu'elle relie deux entités différentes, deux ensembles géographiques distincts, les espaces portuaires et les espaces urbaines de la ville. elle reçoit du cote port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers permanents. chaque type d'interface est caractéristique selon sa position entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. C'est ainsi que fonctionnait tout ce système au XIX et début XX ème siècle.

Figure 28 : schéma démontrant le système ville/port des villes portuaires dans le 20ème siècle .



source: CHALINE Claude. Cesports qui créèrent des villes.1994.p.27.

«L'évolution récente des relations entre la ville et son port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaine» (wilson,2001).

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE
" AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

○ Le clivage ville port:

la relation ville port connaît de grands changements qui ont tendance à minimiser le rôle réel du port et sa véritable place puisqu'ils le réduisent à un simple outil technique dont la mission essentielle est économique c'est à dire le plus important c'est le rendement donc comment réaliser le traitement maximum de marchandises en un temps record, avec beaucoup d'efficacité et assurance et surtout à moindre coût concernant les transports maritimes et terrestres. "le port moderne fonctionne plus comme une porte que comme un centre d'activités, et les évolutions technologiques dans le secteur maritime ont comme principal effet d'affaiblir les traditionnels liens fonctionnels entre le port et la ville"⁹

le port va ainsi se transformer en une concentration de technicité à un lieu qui doit surtout répondre à une fonction de transport et de transfert de conteneurs, alors que la ville encombrée est toujours à la recherche d'espace et de fluidité. le grand chamboulement que connaît la relation ville-port et surtout l'éloignement des activités de manutention et les investissements aux nouveaux sites portuaires vont provoquer un effacement portuaire au sein de la ville, et qui aura également comme conséquences directes une négligence et délaissement de plus en plus graves qui auront à leurs tours des retombées importantes (sur le plan économique, sociale) du port, même si le port connaît un certain développement, il n'aura pas d'impact sur la ville car la relation de ville avec les activités portuaires n'est apparente spatialement. Dans ces nouvelles conditions la ville va être dépassée et ne pourra plus contrôler ce nouveau port encore moins contrôler ses activités et son développement, et le couple ville port connaît alors une dislocation en engendrant deux entités complètement distantes. le port d'un côté serait plus une porte nationale tandis que la ville se développera dans les fonctions locales et régionales. le port qu'était la raison d'être de la ville portuaire perd sa véritable vocation et devient aujourd'hui un parmi d'autres facteurs de flux, c'est une vraie scission. de son côté la ville connaît elle aussi d'impressionnants changements qui la rendent plus indépendante vis à vis du port "de maritimisation des villes portuaires" vigarié, A. (1991) " villes portuaires et changements économiques", ibid.

la plus part des villes qui ont été détachées de leurs ports, accordent de moins en moins d'importance à leur interface ville/port qui devient dépassée et déclinante. la scission spatiale entre la ville et le port ne veut pas dire forcément que la totalité des activités et fonctions portuaires sont retirées hors de la ville, certaines activités comme les quais de ferry de passagers se trouvent toujours au niveau du milieu urbain .

Figure 29 : vue sur l'exemple du port d'Alger qui explique le clivage ville port .



source: <https://www.youtube.com>



source: <http://eldjazayer.centerblog.net>

la 1er image est témoin des grands problèmes d'aménagements de la ville d'Alger, de nos jours, son interface connaît une rupture causée par le port, les infrastructures routières et ferroviaires donc y a plus de lieux d'urbanité au bord de la mer. la ville et le port se retrouvent en contradiction entre une ville qui étouffe sous une dense population, et des activités lourdes face à sa capacité réelle, d'autre part, une activité portuaire qui mène son développement en parallèle sans suivre celui de la ville sur plusieurs points.

la 2eme image présente la séparation entre la ville et le port d'Alger par les hangars et la voie ferroviaire.

⁹ hoyle, B.S. (1988) "Development dynamics at the port-city interface" in revitalising the waterfront, belhaven press, london, p.3

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

- Le délaissement portuaire :

les changements ci dessus cites vont provoquer une grande anarchie qui va générer la dégradation quasi totale de l'interface ville/port n'étant pas adaptées à la ville, les équipements délaissés sur place et en absence de toutes activités portuaire. vont créer un dépaysement qui va dénaturer le contact entre le tissu urbain et le tissu portuaire. cette scission des systèmes urbain et portuaire a provoqué une phase de dysfonctionnement dans l'interface , elle est devenue sans rendement et d'aucune utilité économiquement elle est condamnée, le port quant à lui reste sans configuration urbaine classique puisque ses activités sont devenues uniquement portuaire et maritime. vu cette situation catastrophique, la ville ne pourra plus s'intégrer ç cet espace abandonné et entre ces deux entités devenues vis à vis d'un port délaissé et une ville qui ne peut plus le prendre en charge. comme conséquence logique que de cette négligence et ce délaissent , l'interface connaîtra une dégradation inévitable cet espace alors sera le terrain de friche portuaire. ces espaces qui étaient voués aux activités portuaires deviennent donc délaissés et désertes.

- LES ACTIONS ENTREPRISES SUR LE FRONT D'EAU:

La reconquête :

reconquérir , terme explicite qui montre la réappropriation d'un bien délaissé, une partie de son espace confisqué, la ville portuaire va devoir fournir de gros efforts de réaménagement pour rattacher des morceaux urbains utilisés autrefois pour des activités portuaires qui sont actuellement totalement dépassées et non conformes par rapport à un port moderne de la cité postindustrielle.

La reconversion:

les friches naissantes de la scission du couple ville-port ont perdu leur fonction dans le cadre du système actuel donc il faudrait penser à leur reconversion, c'est à dire le changement de leurs activités leur requalification et leur réaménagement mais cette mission n'est pas aussi simple car il est très difficile de leur trouver un usage adéquat dans ce nouveau système parce qu'elles ont connu de grandes mutations et pour ainsi dire elles sont inadaptées à la situation actuelle, incohérence entre le bâti et les activités urbaines et portuaires, elles constituent un défi majeur pour le devenir des villes et des régions concernées.

II.3.5 ANALYSE DES EXEMPLES:

pour mieux comprendre et pour approfondir nos connaissances nous allons dans cette partie essayer d'analyser des projets urbains réalisés dans des villes portuaires . cela nous permettra d'enrichir notre savoir sur les différentes actions et aménagements de ces villes et surtout pour bien saisir la manière de réaliser un projet urbain avec comme objectif la meilleure façon de répondre aux problématiques de reconstitution des fronts d'eau et essayer aussi de trouver des solutions aux besoins de ses habitants.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

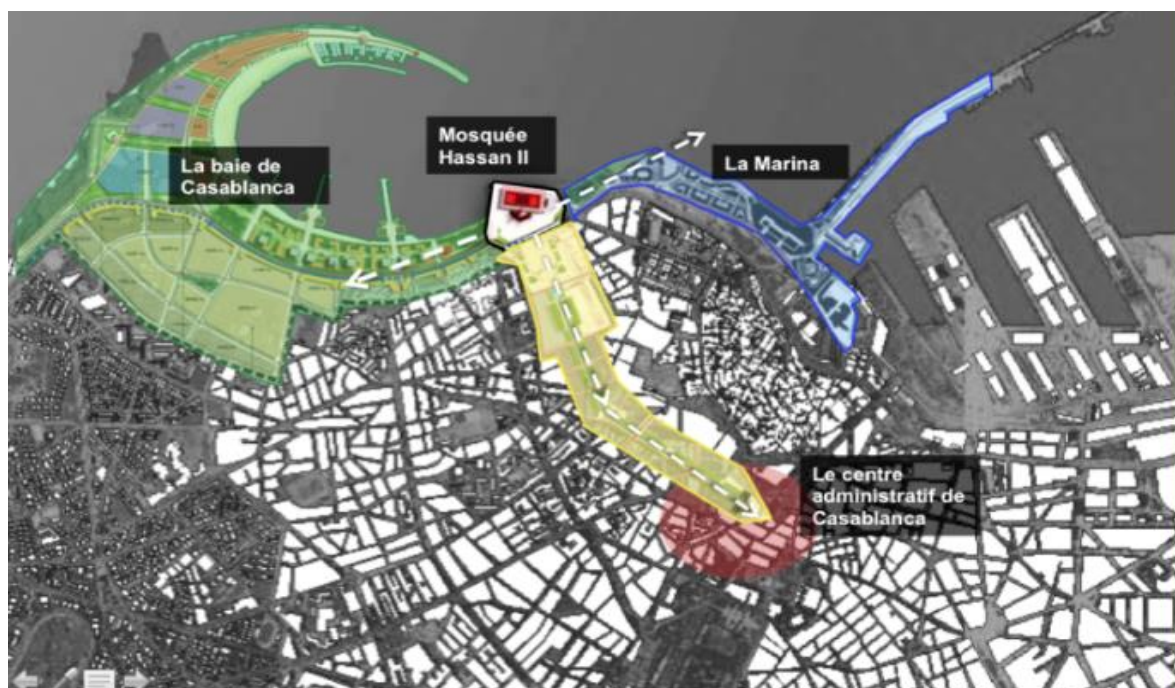
cas de la ville de Casablanca:

cette belle ville marocaine, se situe face à l'océan atlantique donc c'est une ville côtière géographiquement parlant mais en vérité l'océan n'est pas exploité à sa juste valeur, il ne fait pas quotidien des marocains et ne présente aucune attraction aux touristes. la côte casablancaise est encombrée par les anciennes réalisations et les nouveaux projets ce qui va empirer la situation. la corniche se présente aux visiteurs concernant son aspect urbain selon trois ambiances différentes, d'une part se trouve un chantier allant jusqu'à la mosquée Hassan II, puis plus rien jusqu'à la pointe d'el hank. ensuite vient la corniche avec quelques constructions ça et là laissant une vue partielle sur l'océan

la ville économique ne fait pas face à l'eau donc plusieurs friches apparaissent tout au long du littoral.

pour remédier à tous ces problèmes , plusieurs projets sont déjà en cours ou sont en étude pour réussir à rattacher Casablanca à son océan. ces actions urbanistiques s'inscrivent dans le cadre d'un régime d'exception par rapport aux travaux plus ordinaires de la ville. ces grands projets ont pour objectif de mettre en valeur la relation de la ville avec son océan.

Figure 30 carte de la ville de Casablanca montre les principaux projets de développement du front de mer de la ville.



source: <http://riurba.net>

la carte représente des grands projets qui proposent d'offrir à la ville un espace public qui mette en scène cette relation à l'eau. pour relier entre la mosquée et le port, a été initié le projet de la « Marina de Casablanca » au début ,Entre la mosquée et la pointe d'El Hank a été lancé le projet de « la grande baie de Casablanca ». Aussi, en face de la mosquée, une artère de 1 300 m de longueur et de 60 m de largeur devait joindre la place des Nations-Unies et la grande mosquée Hassan II.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Figure 31 :vue sur la promenade maritime Hassan II de Casablanca .



source:<https://www.leconomiste.com>



source: <https://www.leconomiste.com>

la 1^{ère} image montre l'état de fait du tronçon entre la mosquée Hassan II et la pointe d'El Hank, on remarque qu'une surface importante des friches délaissées et mal exploite.

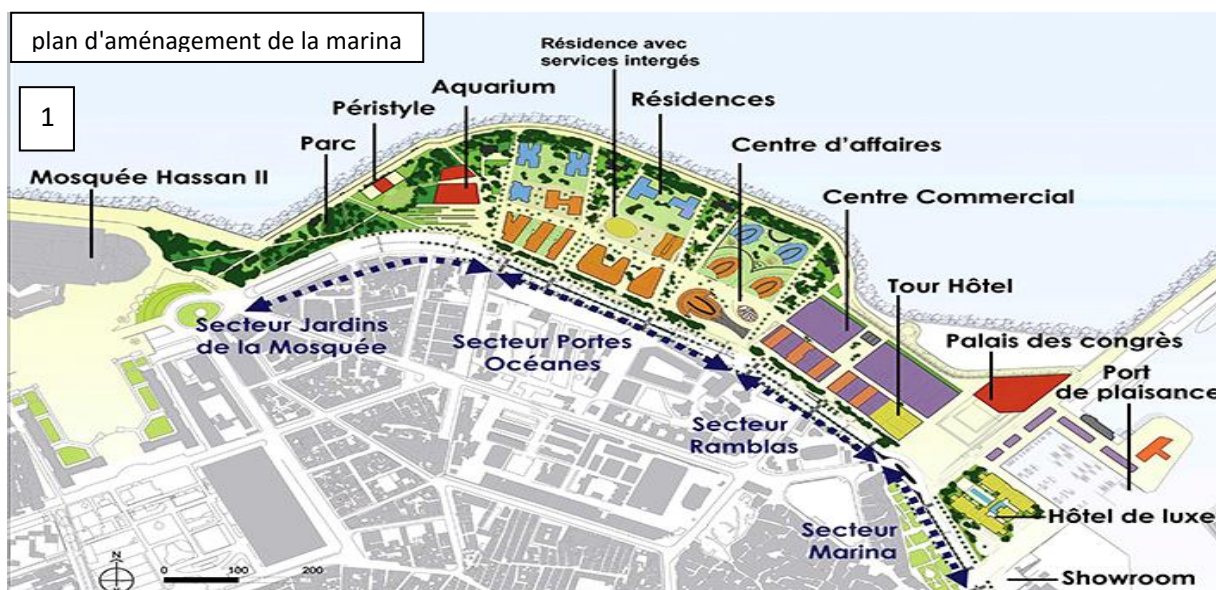
la 2^{ème} image montre la promenade maritime de la Mosquée Hassan II fait partie de l'aménagement du tronçon de la corniche situé entre la mosquée Hassan II et la pointe d'El Hank. Dans le détail: un baladoir large, dégagé en bordure d'océan jusqu'à la pointe d'El Hank et des espaces ombragés avec une palette végétale adaptée au site et nécessitant un entretien réduit, des aires de jeux pour enfants, des espaces de sport (jogging, promenade pédestre, cyclisme), de sanitaires publics , et un grand parking.

elle est conçue selon un modèle développé en termes d'éclairage, de gestion des eaux et d'organisation des espaces verts seront inspirés des jardins islamiques.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

la marina de Casablanca :

Figure 32 : vue sur le projet de la marina de Casablanca



source: <http://ameditions.net>



source: <http://cityscapes.ma>

la 1ère et la 2ème image montre La marina de Casablanca. c'est un projet phare dans la stratégie de développement touristique de la capitale économique formalisée par le Plan de Développement Régional Touristique. Il s'agit de la création d'un espace touristique Sur une assiette réduite de 23 ha. Le programme des différentes composantes compte un port de plaisance, trois unités hôtelières , un palais des congrès, un centre commercial, un centre d'affaires composé de 9 tours bureaux intégrant l'ensemble des services aux entreprises (fitness, crèche, restaurants...), des résidences de luxe sur 10 immeubles, un grand aquarium, intégrant l'ensemble des attractions aquatiques et aussi des espaces de show, de restauration et de loisirs .

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Figure 33 :vue sur les déférentes projets projetés dans la marina de Casablanca



source: <https://casainvest.ma>



source: <https://casainvest.ma>



source: <https://www.leconomiste.com>



source: www.huffpostmaghreb.com

la 1^{ère} image montre **Nouveau terminal de croisière**. Cette infrastructure sera dotée également d'une gare maritime et de toute l'infrastructure nécessaire à l'accueil et à l'embarquement des croisiéristes.

la 2^{ème} image montre le nouveau chantier navale du casa. ce dernier s'inscrit dans le cadre de la restructuration et la réhabilitation de la zone portuaire de la métropole .

la 3^{ème} image montre le port de pêche de la marina . La réalisation du nouveau port de pêche permettra de dépasser les insuffisances de l'actuel port et de créer de nouvelles conditions optimales pour l'exercice des activités liées au transit des apports des pêcheries, il offrira des locaux d'une superficie doublée par rapport au port actuel.

la 4^{ème} image montre Le projet du Grand Aquarium de Casablanca, qui s'inspire de l'aquarium de Valence en Espagne. cette installation structurante contribuera de manière significative au renforcement de l'attractivité de la métropole et de sa compétitivité en tant que destination touristique et commerciale incontournable aux niveaux régional et international,

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

CAS DE LA VILLE PORTUAIRE DE MARSEILLE: LE PROJET EURO-MEDITERRANEEN 1995-2030 :

Marseille est dans une dynamique de construction sans précédent. Les plus grands architectes contemporains travaillent à redessiner le profil de Marseille. Sur les traces du passé, Marseille recompose le visage de son avenir. elle exprime une ambition résolue de développement pour renforcer son attractivité économique et résidentielle, et d'inscription de son avenir dans un cadre européen et mondial.

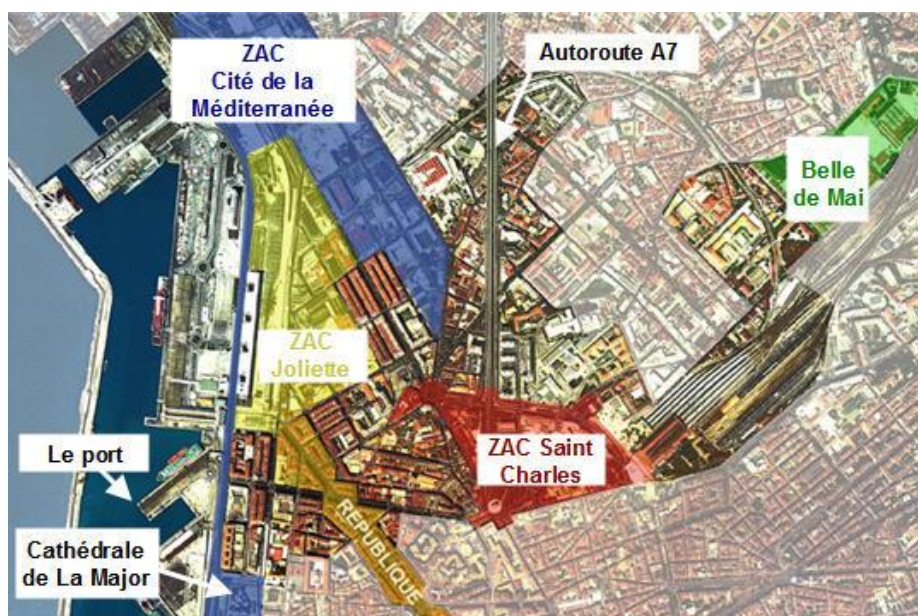
présentation du projet :

c' est une opération de renouvellement urbain portant sur 480 hectares en centre-ville (friches industrielles, zones portuaires). C'est la plus grande d'Europe dont le développement urbain est une composant forte.

L'opération développe une stratégie d'aménagement et de construction « Low Cost/ Easy Tech » dans un contexte économique et social difficile : en tentant de trouver le meilleur compromis entre qualité environnementale, viabilité technique et économique et qualité d'usage ; c'est à dire adoptant une approche de la ville durable méditerranéenne.

Le port de Marseille étant considéré comme une des clés de voûte de l'économie française Devenant caduc, fragile et peu compétitif face à ses rivaux européen et nord méditerranéen,

Figure 34 : le périmètre du projet de Marseille.



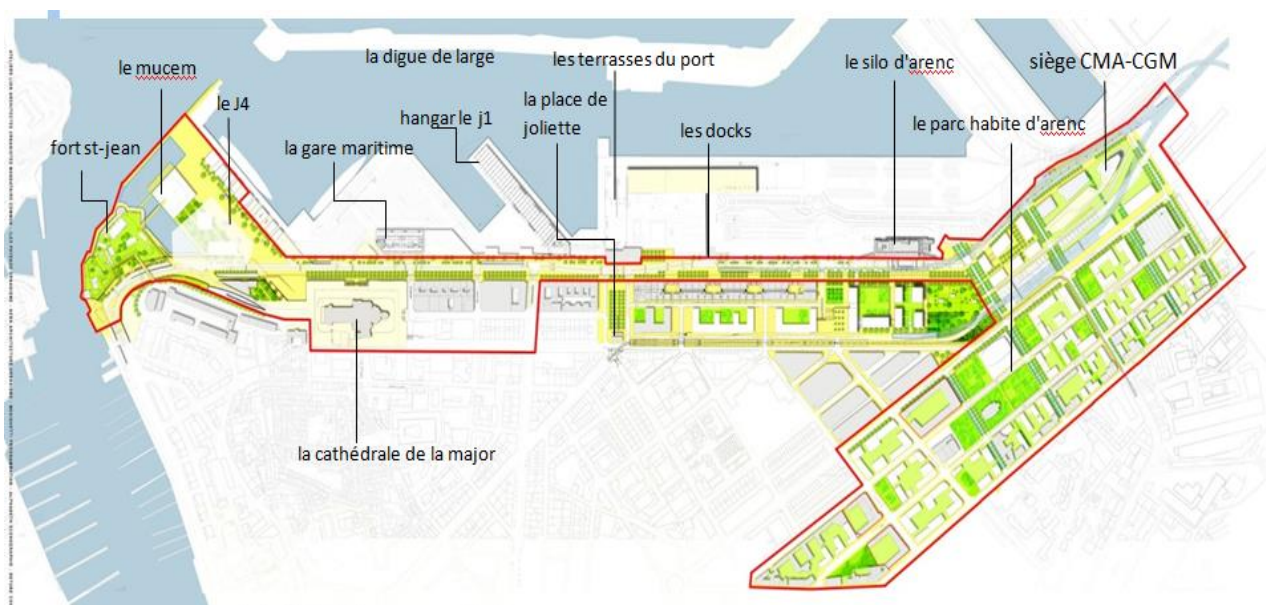
source : <http://www.laterreenthiers.org>

Pourtant, Marseille est la troisième ville de France et elle présente des atouts indéniables : proximité du centre-ville, disponibilités foncières, proximité de la mer...Le secteur autour du Port présente de nombreuses faiblesses dans ces années-là : peu d'équipements publics, absence d'espaces verts, grandes emprises d'infrastructures lourdes (le Port, les autoroutes...). À cela les autorités locales ne tardent pas à trouver une solution le projet «EuroMed». Ce n'est pas seulement pour venir en aide à la ville que ce périmètre est choisi, mais aussi selon des logiques régionales et nationales pour appuyer la place de Marseille par rapport aux autres villes de la Méditerranée.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Afin de mieux comprendre cette opération, nous allons analyser certains projets conçus sur l'interface ville-port de Marseille la cite méditerranée et qui ont été conduits en étroite collaboration entre les acteurs urbains et portuaires. ils voulaient ancrer la réflexion dans son histoire portuaire et dans son contexte actuel. pour cela, le port a abandonné la démolition de plusieurs bâtiments d'anciennes installations industrielles parce qu'il a pris conscience de son patrimoine infrastructurel. ces projets articulent des espaces privés et espaces publics. Afin de mieux comprendre cette opération, nous allons analyser certains projets conçus sur l'interface ville-port de Marseille la cite méditerranée et qui ont été conduits en étroite collaboration entre les acteurs urbains et portuaires. ils voulaient ancrer la réflexion dans son histoire portuaire et dans son contexte actuel. pour cela, le port a abandonné la démolition de plusieurs bâtiments d'anciennes installations industrielles parce qu'il a pris conscience de son patrimoine infrastructurel. ces projets articulent des espaces privés et espaces publics.

Figure 35: plan d'aménagement de la cite méditerranée du Marseille



source: <http://la-cite.com>

la figure ci-dessus représente le plan de la cite Méditerranée englobant les différents projets de cette reconversion (le silo d 'arenc, les docks, l'esplanade du j4 , les terrasses du port, le hangar j1 etc.) dont nous allons traiter certains d'eux

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

l'esplanade J4 :

Figure 36 : présentation de la réaménagement du J4 en esplanade sur mer.



source: madeinmarseille.net



source: <https://madeinmarseille.net>



source: madeinmarseille.net

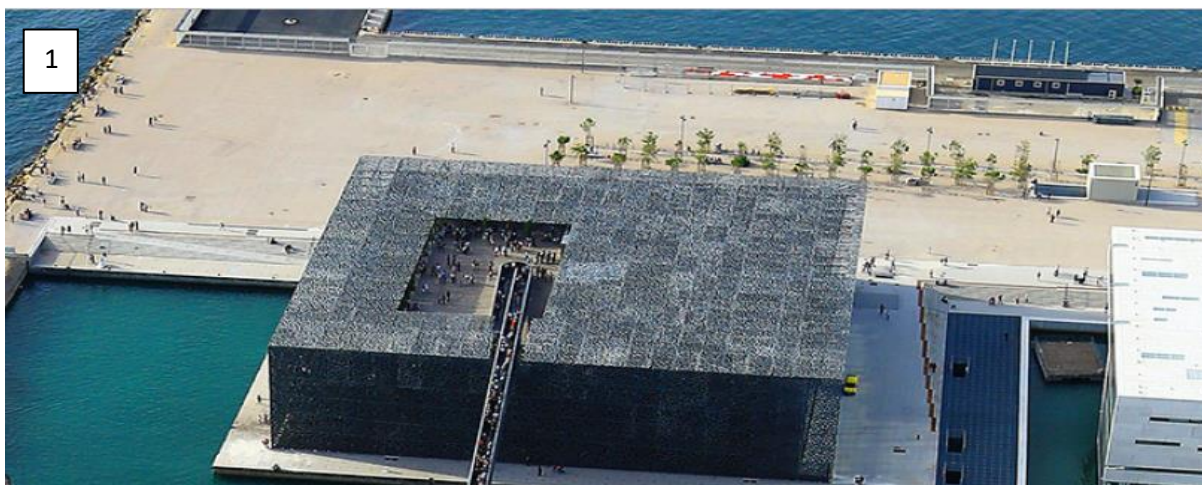


source: www.tourisme-marseille.com

Euro-méditerranéen a réservé une place centrale à la culture, car la vitalité du secteur artistique et culturel est le moteur de son dynamisme. Il est question de rassembler la plupart des équipements culturels majeurs de Marseille et de soutenir le tissu culturel et artistique local.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Figure 37 : vue sur les équipements culturels majeur de Marseille : le MuCEM .



source: <https://www.euromediterranee.fr>



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

la 1^{ère} image montre la position du musée . le Mucem prend place sur l'esplanade du J4 car Ce site porte une charge symbolique forte. Il s'agit d'un lieu historique d'échanges entre l'Europe et la Méditerranée, situé aujourd'hui à la croisée d'enjeux urbains, patrimoniaux et paysagers.

la 2^{ème} image montre la passerelle du Mucem qu'il a été conçu comme un parcours architectural. Par la création de la rampe périphérique du bâtiment J4, des deux passerelles et par l'ouverture du fort Saint-Jean au public, le projet du Mucem offre un nouvel espace public et un jardin à la ville.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Figure 38 : vue sur les équipements culturels majeur de Marseille : le centre régional de la culture méditerranéenne .



source: <https://www.econostrum.info>

La figure présente la villa Le centre est perçu comme un lieu de vie populaire, de vie économique et d'expression artistique. Le bâtiment a été conçu par l'architecte italien Stefano Boeri. Il comporte une zone d'exposition de 1200 m² , un centre de conférences constitué de deux amphithéâtres, de 450 et 120 places, ainsi qu'un grand café-restaurant de la Méditerranée situé le long du hall d'accueil.



source: <http://www.castaldi-architecte.com>



source: <http://www.castaldi-architecte.com>

la 1^{ère} image montre l'ancien silo qu'il était un équipement industriel de la ville .

la 2^{ème} image montre une façade de le nouveau équipement .Aujourd'hui ce bâtiment retrouve une seconde vie. Eric Castaldi, architecte marseillais, transforme le silo en une vaste salle de spectacle de 2000 places, jouxtant un espace de 520 m² pour l'organisation de conférences, colloques et séminaire

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

Figure 39 : vue sur la tour CMA-CGM .



source: <http://www.fxgpariscaraibe.com>

la figure présente Le plus haut gratte-ciel marseillais a été conçu par Zaha Hadid, pour elle: « L'emplacement de la tour, à proximité du port et de l'une des grandes autoroutes qui desservent la ville a été pour nous l'occasion unique de créer un véritable point de repère qui constitue un trait d'union entre la ville et la mer ».

les terrasses du port :

Figure 40 : présentation des terrasse du port Marseille



source : <https://www.drone-pictures.fr>

la figure représente Les hangars du Port autonome de Marseille seront réaménagés pour accueillir un complexe commercial et de loisirs de 50 000 m² et des terrasses de 10 000 m². Ses promenades, cafés, restaurants et salles de fitness sont destinés aux marseillais et aux croisiéristes qui transiteront.

SECTION 02: THEMATIQUE SPECIFIQUE " AMENAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES "

SYNTHESE:

Le port devient une entité obsolète encombrante pour la ville et encombré par cette dernière, il en résultera un abandon de cet espace et une dégradation des lieux .En réponse à cela des opérations sont entreprises pour la réappropriation de ces lieux la ville, un retour aux sources à un système ville/port qui fonctionne .L'analyse comparative d'exemples de projets similaires a fait ressortir les éléments suivants:

Pour ce qui est d'abord des cas de Marseille les projets de reconquête des ports expriment une ambition résolue de développement pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle, et l'inscription de leur avenir dans un cadre européen et mondial.

Concernant, l'autre exemple, L'objectif est de faire de Casablanca un pôle financier international en Afrique. Pour atteindre ce but, plusieurs projets urbanistiques de taille importante sont à l'œuvre dans le territoire de la ville. Trois d'entre eux se situent sur la façade atlantique de la métropole.

Ces projets adoptent une approche durable de la ville en tentant de trouver le meilleur compromis entre qualité environnementale, viabilité technique et économique et qualité d'usage.

CONCLUSION GENERALE :

Les littoraux comptent parmi les milieux les plus riches et les plus complexes. Les spécificités de cette zone de contact entre la terre et la mer ont créé une diversité de configurations spatiales .

Ce travail était élaboré au premier lieu, dans le but de connaître l'influence de la présence de la mer sur le développement des villes littorales sur les deux plans ; urbanistique et architectural. Sur le plan urbanistique , l'évolution des villes se fait suivant plusieurs formes urbaines valorisantes de ces espaces et paysages côtiers soit parallèlement à la mer, perpendiculairement ou suivant la topographie du site. En effet, les exemples étudiés, comme celui de Monaco , nous permis d'observer les différentes tendances d'aménagement du littoral. Sur le plan architectural, les villes littorales sont adaptées aux conditions du milieu littoral(le choix de la forme, l'orientation, la couleur du bâti ,les matériaux utilisés et surtout les techniques de construction .) Ansaï que le rôle de l'économie de ses villes qui s'appuie sur des activités liées essentiellement à la mer(touristique , industriels , de plaisance et de pêche .)

Nous avons acquis un ensemble de connaissance qui nous a permis de mettre l'accent sur la ville littoral algérienne et son développement sur le plan urbanistique et architectural, et aussi un aperçu sur la réglementation algérienne relative à la protection des villes littorales.

Dans le cas de notre mémoire, nous nous somme intéressés à aborder la problématique d'aménagement des villes portuaires, l'une des composantes essentielles du littorale afin de réaliser une intervention traitant de la recomposition urbaine d'une ville par la requalification de son interface ville/port et la reconversion de son activité portuaire, par des principes d'aménagements réunissant la ville au port.

III Références Bibliographiques :

Ouvrage :

B.S.Hoyle, " Development dynamics at the port-city interface" in revitalising the waterfront, belhaven press, london .1988 , p.3

C. Elisabeth, « Le littoral méditerranée ; un espace convoité revue aménagement et nature », numéro 121, p33.

C. Prelorenzo et A Picon, « L'aventure du balnéaire : La Grande Motte de Jean Balladur », éd parenthèse, Marseille, 142 p.

C. chaine , Ces ports qui créèrent des villes, 1994 .

F . Godeau , La promenade au bord de la mer -Variations sur un topos littéraire au tournant des XIXe et XXe siècles en Europe -, 2009 , P117-129 .

T.BAUDOUIN ,M.COLLIN et C.PRELORENZO , urbanité des cites portuaire , Edition l'harmattan, Paris , 1997 .

Mémoires et thèses :

KACEMI,Malika, « protection et valorisation littoral en Algérie ,législation et instruments ;cas des communes littorales d'oran » , Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, 2011

Djouad , Fatima Zohra , « l'étude du rapport ville / nature à travers la ville d'EL KALA (Est algérien) » , université Baji mokhtar - Annaba , 2010

FLAVIA . DALIA et FLORENCE FOUQUET . « LES INFRASTRUCTURE PORTUAIRE Obsolètes », ecole nationale superieure de la ville et des territoires de marne - la - vallée , 2014 .

Sadqi Ahmed , « l'aménagement des ports du Maroc ; leur rôle dans les relation commerciales du Maroc et de la région nord - pas- de -calais» , université des science et technologies de Lille UFR de géographie et d'aménagement , 1992 .

Articles et revues :

Article de Mme. Malika MeghfourKacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », le 07 février 2013 .

Becet, J-M. (2002). Le droit de l'urbanisme littoral, Presses Universitaires Rennes.

Elisabeth Coudert , Une approche régionale de la population et de l'urbanisation en Méditerranée, rétrospective et projections à 2025 , p. 21-31

Claude Prelorenzo , La ville portuaire, un nouveau regard ,Évolutions et mutations , p. 13-22 .

Dr. ICHEBOUBENE Youcef «Extrait du programme master Architecture en Zones Urbaines Littorales : Présentation du Master ».

Ronan Le Délézir , Le développement littoral en question 2008/4 (n° 199), pages 109 à 115

Sites internet :

<https://www.urbislemag.fr>

<https://www.wikipedia.org/>

<https://fr.calameo.com>

<https://www.schoolmouv.fr>

<https://www.slideshare.net>

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

<https://books.openedition.org>

<https://www.youtube.com/>

<https://www.archdaily.com/>

<https://www.cairn.info>

<http://ww1.architic.com/>

<https://www.arcadata.com/>

<http://www.port.fr/>

<http://ww12.3oloum.org/>

<http://www.fimaktabati.dz/>

IV Listes Des Figures

Figure 1 : vues sur les cartes de développement de la ville la Ciotat - France -	13
Figure 2 : illustration du développement urbain de la ville de Nice - France	14
Figure 3 : Vues sur le développement urbain de la ville de ZERALDA	15
Figure 4 : vues sur le développement urbain de la ville de Monaco	16
Figure 5 : vues sur les différents types de ports	17
Figure 6 : vues sur l'exemple s'une marina : cas de la Marina Baie des anges en France	18
Figure 7 : vues sur l'exemple d'une gare maritime : cas de la gare maritime de Salerne en Italie	19
Figure 8 : vues sur l'exemple d'une promenade : cas de la promenade des anglais , Nice	20
Figure 9 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de Rambla en Barcelone, Hamma en Algérie.....	21
Figure 10 : Paysages sur des aménagements urbains spécifiques	22
Figure 11 : vue sur les particularités architecturale du projet la tour Odéon - Monaco -	24
Figure 12 : vues sur des exemples de technique de construction dans la ville littorale.....	25
Figure 13 : Vues sur l'urbanisme au milieu littorale algérien dans la période coloniale et la période poste coloniale	26
Figure 14 :Vue sur un exemple sur un modèle de construction des villes intérieure et une ville sur la mer : Cas de Tipaza en Algérie et Bouinan en Algérie.....	27
Figure 15 : Vues sur des exemples de nouveaux projets sur le littoral algérien : Cas de la Medina d'Alger et le village touristique Rusika Park a Skikda	28
Figure 16 : Illustration des Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002 et l'exemple de la Bande côtière de la ville de Ain Türk ,Oran (Algérie)	30
Figure 17 : Vues sur un exemple de paysages architecturales et urbains d'une ville touristiques : Cas de la ville d'Alicante en Espagne	31
Figure 18 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville industrielle : Cas port-la-Nouvelle - France -	32
Figure 19 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville agricole : Cas de la ville La Londe-les-Maures -France -	33
figure 20 : Vues sur un exemple de paysages architecturaux et urbains d'une ville littorale touristique et industrielle et commerciale : Cas de la ville de Skikda -Algérie -	34
Figure 21 : vue sur des exemples montre la composition architecturale et urbanistique des ports : cas du port de Bejaia en Algérie et cas port de commerce de Bastia en France.	38
Figure 22 :vue sur les paysages architecturaux des façades des villes portuaire : cas du port de Barcelone en Espagne et Casablanca Marina au Maroc	39
Figure 23 : schéma démontrant la typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires.	40
Figure 24 : vue sur des exemples de villes dotées d'un port de commerce: cas du grand port de havre en France	41
Figure 25 : vue sur des exemples des ports des pêches: cas du port de pêche d'El-Jadida Maroc	42
Figure 26 : vue sur des exemples des ports militaires : cas du port mers el-kebir a Oran et cas du port de Touloun en France	43
Figure 27 vue sur des exemples des ports de plaisance : cas du port Elkantaoui (Tunis).....	44
Figure 28 : schéma démontrant le système ville/port des villes portuaire dans le 20Eme siècle	45

Figure 29 : vue sur l'exemple du port d'Alger qui explique le clivage ville port .	46
Figure 30 carte de la ville de Casablanca montre les principaux projets de développement du front de mer de la ville.	48
Figure 31 :vue sur la promenade maritime Hassan II de Casablanca	49
Figure 32 : vue sur le projet de la marina de Casablanca	50
Figure 33 :vue sur les déférentes projets projetés dans la marina de Casablanca	51
Figure 34 : le périmètre du projet de Marseille.	52
Figure 35 : plan d'aménagement de la cite méditerranée du Marseille	53
Figure 36 : présentation de la réaménagement du J4 en esplanade sur mer.	54
Figure 37 : vue sur les équipements culturels majeur de Marseille : le MuCEM	55
Figure 38 : vue sur les équipements culturels majeur de Marseille : le centre régional de la culture méditerranéenne	56
Figure 39 : vue sur la tour CMA-CGM	57
Figure 40 : présentation des terrasse du port Marseille	57

V annexes :

Rapport explicatif PFE .

Annexe

Rapport de projet P.F.E

Thème :

- Une meilleure attractivité touristique de la ville de Dellys

Projet :

- Hôtel- apprt+ espaces de distraction

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 matières :

- I. Choix du site : la ville de Dellys**
- II. Présentation de la ville de Dellys**
 - Données géographique
- III. Constat**
- IV. Plan d'action**
- V. Schéma de principes d'aménagement**

Choix du site : la ville de Dellys :

La ville de Dellys, c'est une ville côtière Algérienne dans la grade kabylie ,La ville représente un site touristique riche et diversifié, qui réside dans ces ressources naturelles, culturelles, artistiques, historiques et archéologiques .

Les motivations de choix du site :

- La grande valeur patrimoniale de la ville de Dellys qui ce résume par la préséance d'un PPSMV . Aujourd'hui Dellys est une ville meurtrie ,depuis l'indépendance jusqu'à ns jour a était une ville oublier , il y a présence de marque de déclin (une casbah dégradé , un port dédié a la pêche uniquement , des bâtiment a l'abondant ou en mauvaise état).
- le potentiel de Dellys , elle est un complexe touristique riche et diversifie, ces richesses résident dans ces ressources naturelles, culturelles, artistiques, historiques et archéologiques .
- la ville de Dellys et toute la région qui est entrain de devenir une destination touristique .

Notre objectif c'est de de mettre en valeur les potentialités et les enjeux de ville de Dellys afin de lui rendre sa vrais image touristique et historique .

I présentation de la ville de Dellys :

1. situation géographique :

- Echelle régionale :

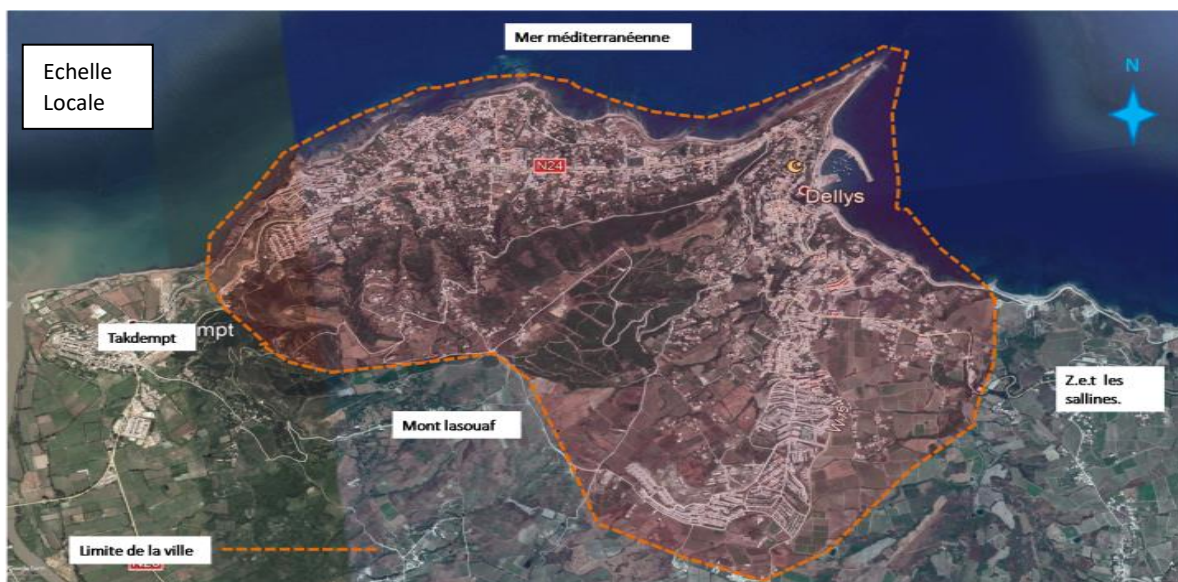
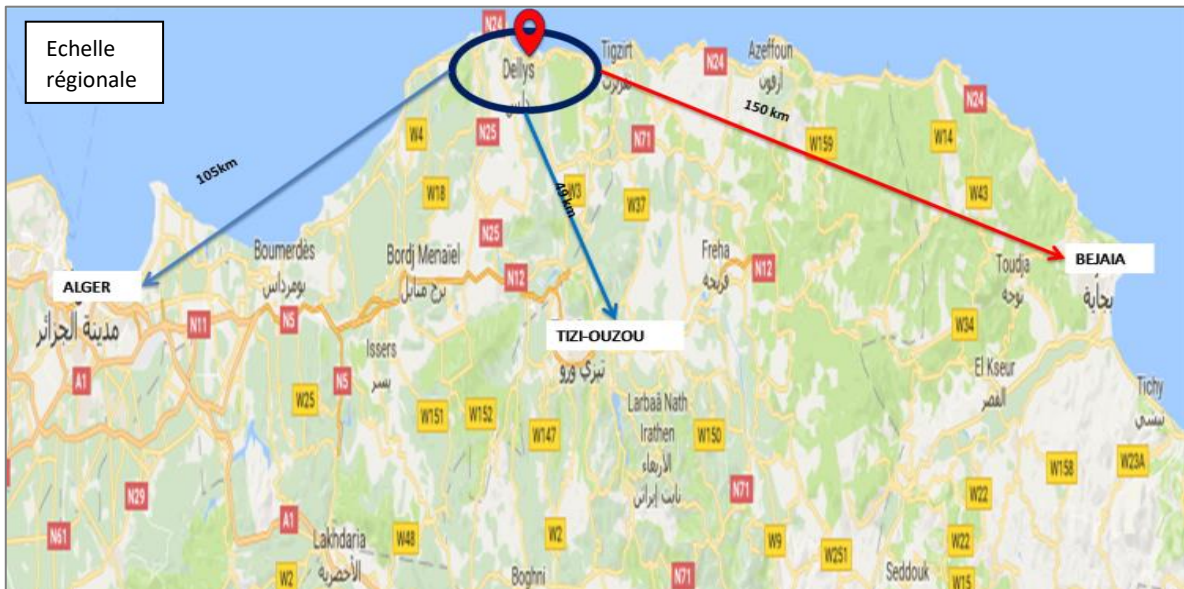
Dellys est une ville côtière sur le littoral nord algérien , à (60)de km dans la partie Nord –Est de wilaya de Boumerdes .

Elle est , a 105 km à l’est de la capitale Alger ,a 150 m la wilaya de Bejaia et a 49 km par rapport a Tizi-Ouzou .

- Echelle Locale :

La ville est limité a l’ouest par le village de Tagdempt avec une forte relation social , Mont la Souaf au Sud-Ouest ,des terrains vide au Sud et la Z.E.T les Sallines à l’Est.

Figure 1 : Cartes de situation de la ville de Dellys .



2. Accessibilité :

L'accessibilité à la commune se fait grâce à un réseau routier satisfaisant:

La route nationale RN 24 qui relie la commune de Dellys à Boumerdès et Alger du côté Ouest ainsi qu'à Tizirt et Béjaïa du côté Est.

Le chemin de wilaya CW 154 qui relie la commune de Dellys à l'arrière pays .

Figure 2 : carte d'accessibilité de la ville de Dellys.



3. Délimitation du périmètre urbain :

La ville de Dellys est délimitée au :

Ouest : village de Tagdempt .

Sud : la montagne d'Assouaf.

EST : oued GHRABA et les terre agricoles

Figure 3 : carte du périmètre urbain de la ville de Dellys .



4. Le relief :

Le relief de la commune de Dellys est mouvementé et coupé de collines dans la partie Sud-Est. Il revête un aspect semi- montagneux.

Figure 4 :vue sur le relief de la ville de Dellys



II constat :

Suivant l'étude et l'analyse du site effectuer en M1 le constat et établit comme suite :

- La ville de Dellys se compose des situation suivante :

Situation 1 : la partie centrale.

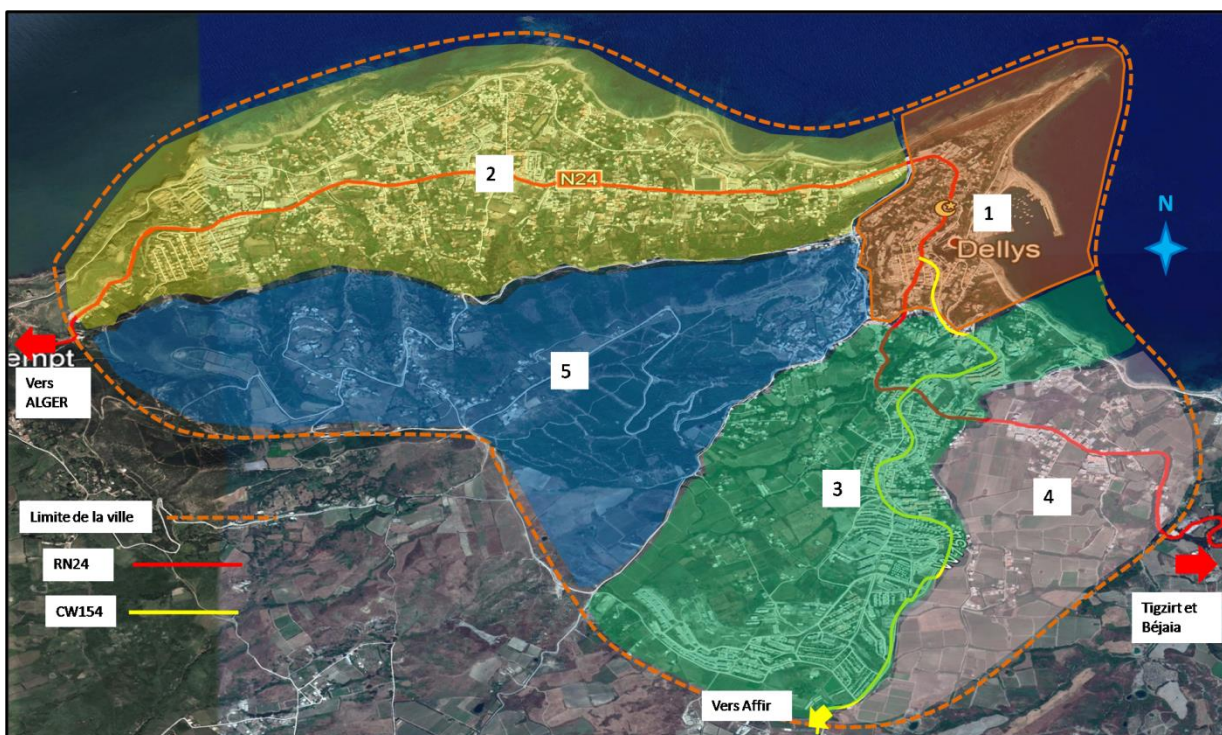
Situation 2 : l'extension ouest.

Situation 3: extension sud ..

Situation 4 : Est

situation 5 : extension sud-ouest .

Figure 5 Vues sur les différentes entités qui forme la ville de Dellys



- D'après, la lecture urbaine de la ville ; le constat établie nous optons de travailler sur la partie centrale de la ville (situation 1) , car elle est riche et variée par sa typologies urbaines, architecturales . Elle représente le noyau historique de la ville. Cette situation a une relation direct avec la mer , la présence de port.

On peut divise cette partie selon la développement urbain , la typologie du bâtis en 2 sous situation :

1- la casbah + le cap

2- la ville colonial avec le port

Figure 6 : Vues sur les différentes entités qui forment la partie centrale de la ville (situation 1).



○ La sous situation choisie :

On a choisi la ville coloniale pour plusieurs raisons :

- c'est une partie importante relier la casbah avec la Zhun
- la présence du port
- présence des terrains vide
- la zone pose des problèmes particuliers

Figure 7 : vue sur la sous - situation choisie .



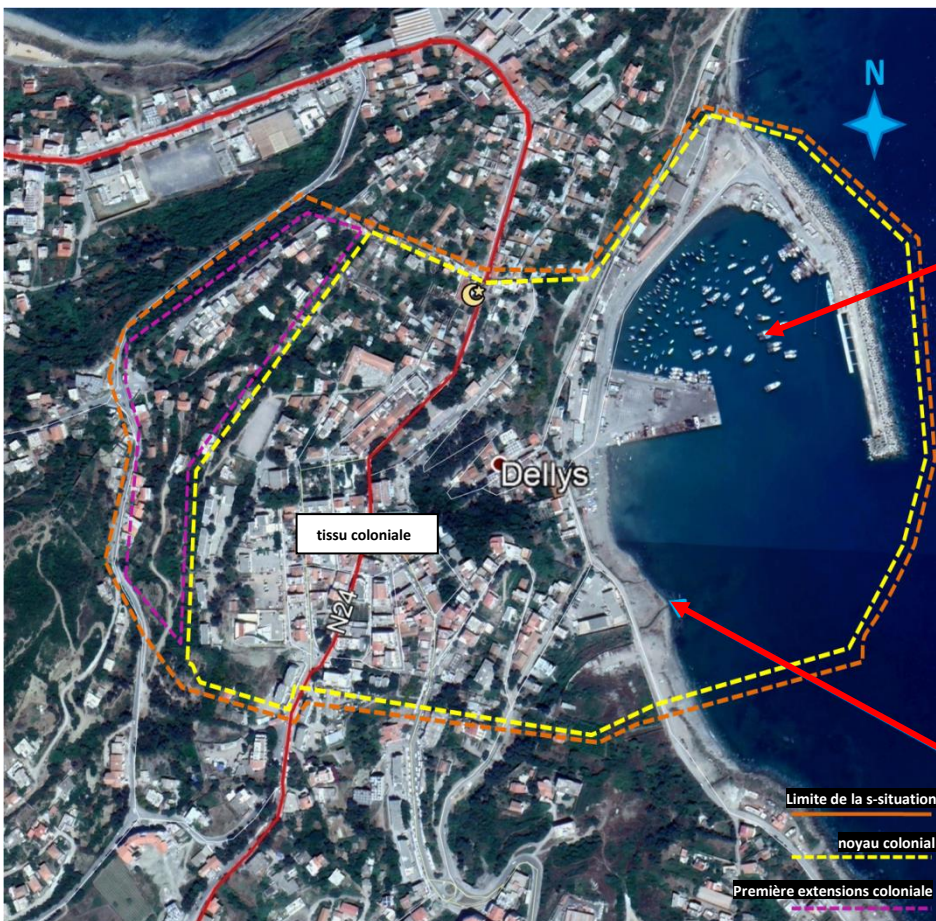
nous avons identifier dans cette s- situation deux parties différente :

- a/le noyau coloniale .
- b/ les extensions poste coloniale .

a/La ville coloniale :

La ville coloniale se compose de 3 partie : le Tissu colonial , Le port et la plage E 'Rmila .

Figure 8 : vue sur les différentes entités qui compose la ville coloniale .



vue sur le port de



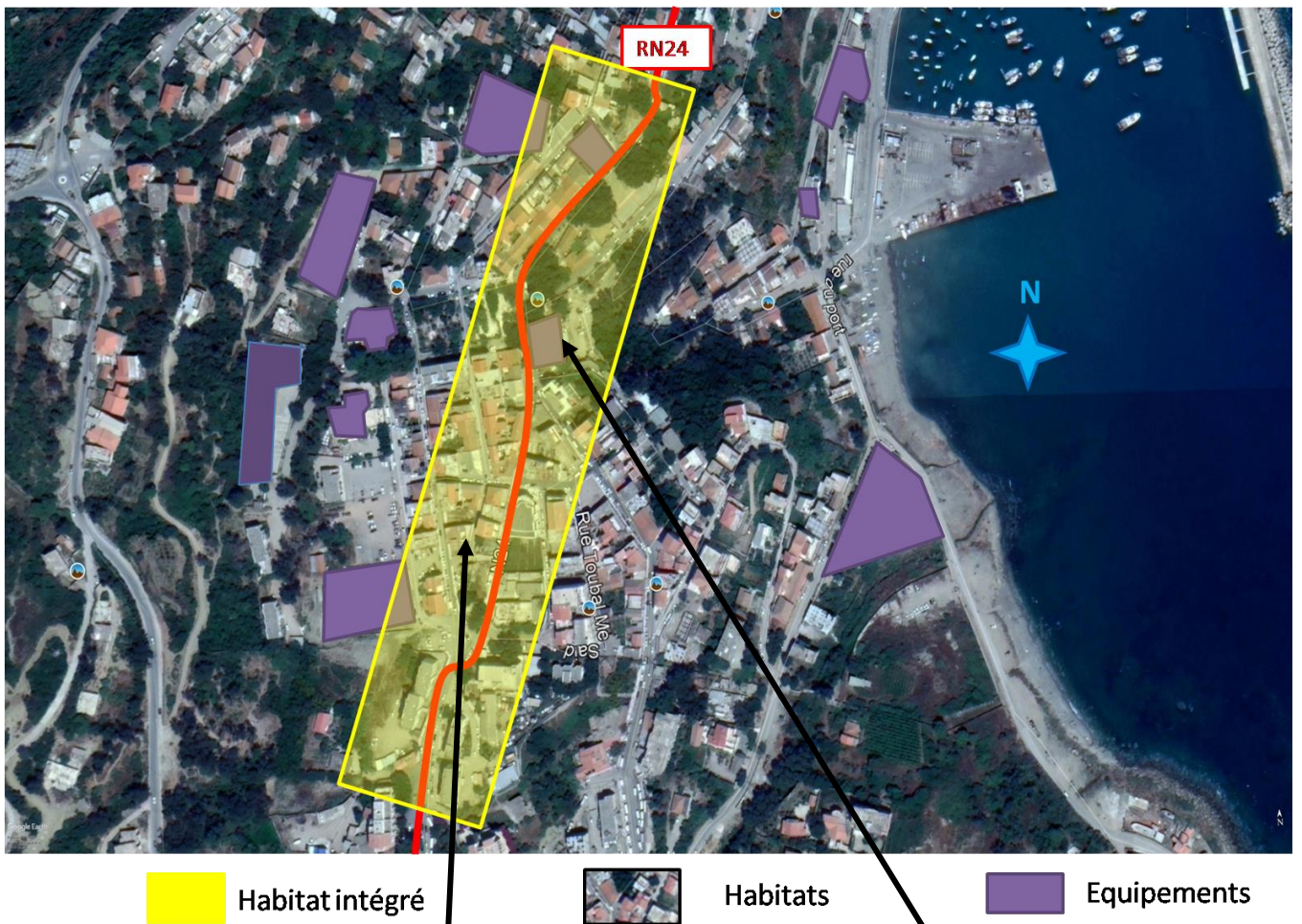
vue sur plage

○ **le tissu colonial :**

- Le cadre bâti :

Cette partie est traverser par le tronçons de la RN 24 et a pour vocation résidentielle et la plupart des rez-de-chaussée est réservé pour des petits commerces ,avec la présence de quelques équipements éducatifs , sportifs , administratifs... un gabarit différent qui varie entre R+1 jusqu'à R+4 (hôtel beaux rivage) .

Figure 9 : carte du cadre bâtis dans le tissu colonial de la ville .



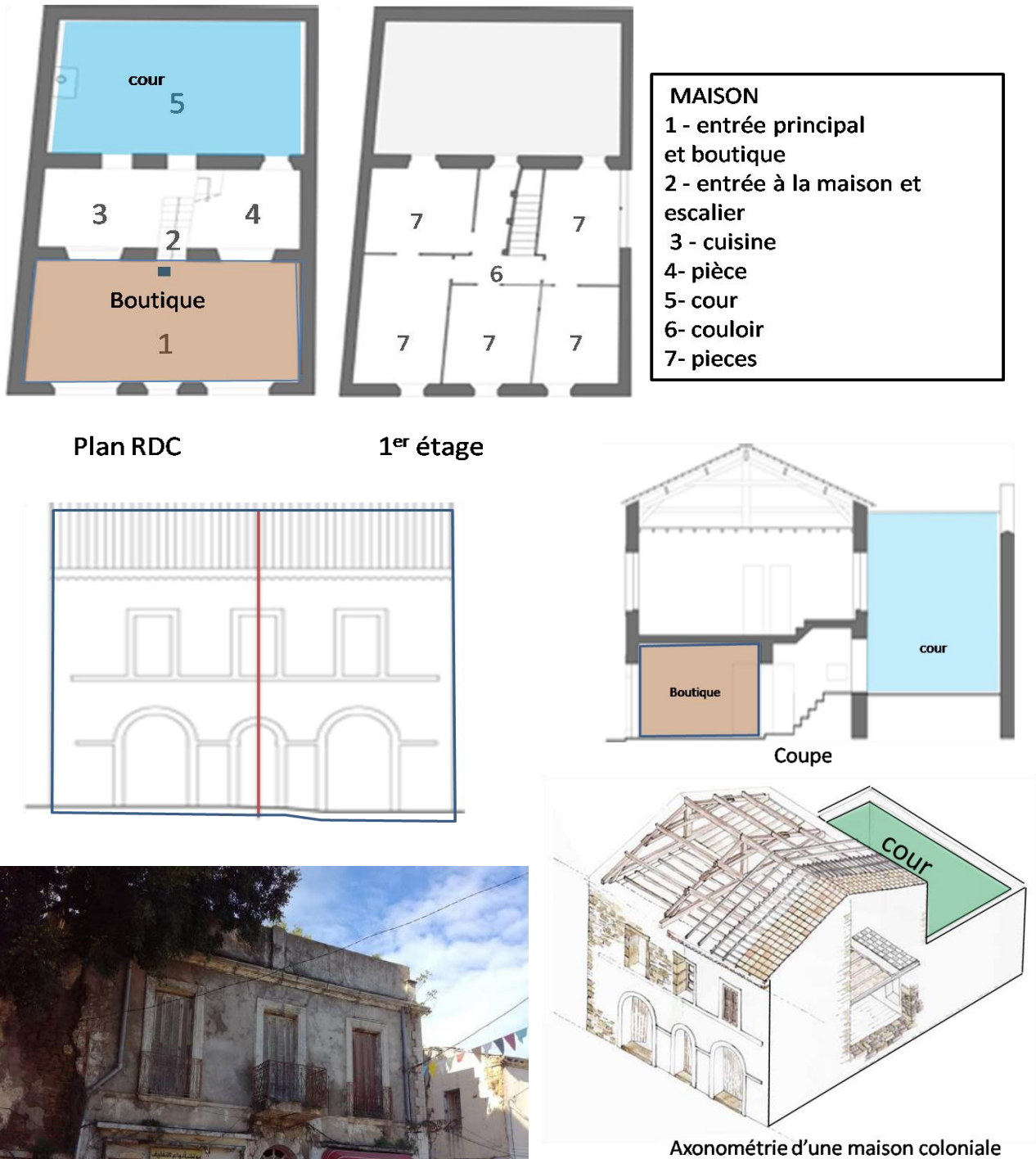
Vue sur l'habitat le long de la Rn 24



Vue sur l' Hôtel beau rivage

La maison coloniale dispose d'une façade principale et façade postérieure. Les façades sont plus riches que celles du tissu traditionnel, vue l'extraversion de la maison, elle est organisée selon l'axe symétrique de la porte d'entrée, se manifeste par des grandes ouvertures, des balcons avec garde-corps métallique de style déco ou parapet préfabriqués en béton armé de type électrique. La présence d'éléments architectoniques du style coloniale néoclassique .

Figure 10 : vues sur l'exemple d'une maison coloniale .



vue sur la façade d'une maison coloniale qui donne sur la RN 24

Etat du bâti :

La dégradation du cadre bâti constitue, l'un des problèmes majeurs de la ville, elle est due à plusieurs facteurs, d'ordre naturels et humains :

Les aléas naturelles : l'humidité, les séismes, les inondations.

L'âge du bâti et le manque d'entretien.

Figure 11 : vues sur l'état du bâti actuel et les places publiques



Bâtit en bon état



Bâtit en moyen état



Bâtit en mauvaise



Bâtit totalement effondré



Bâtit en cours de construction



Bâtit partiellement effondré

La présence des places publiques, comme la place de l'ex place militaire, la place de la mairie et le jardin beau rivage qui sont dans un état de délaissement .

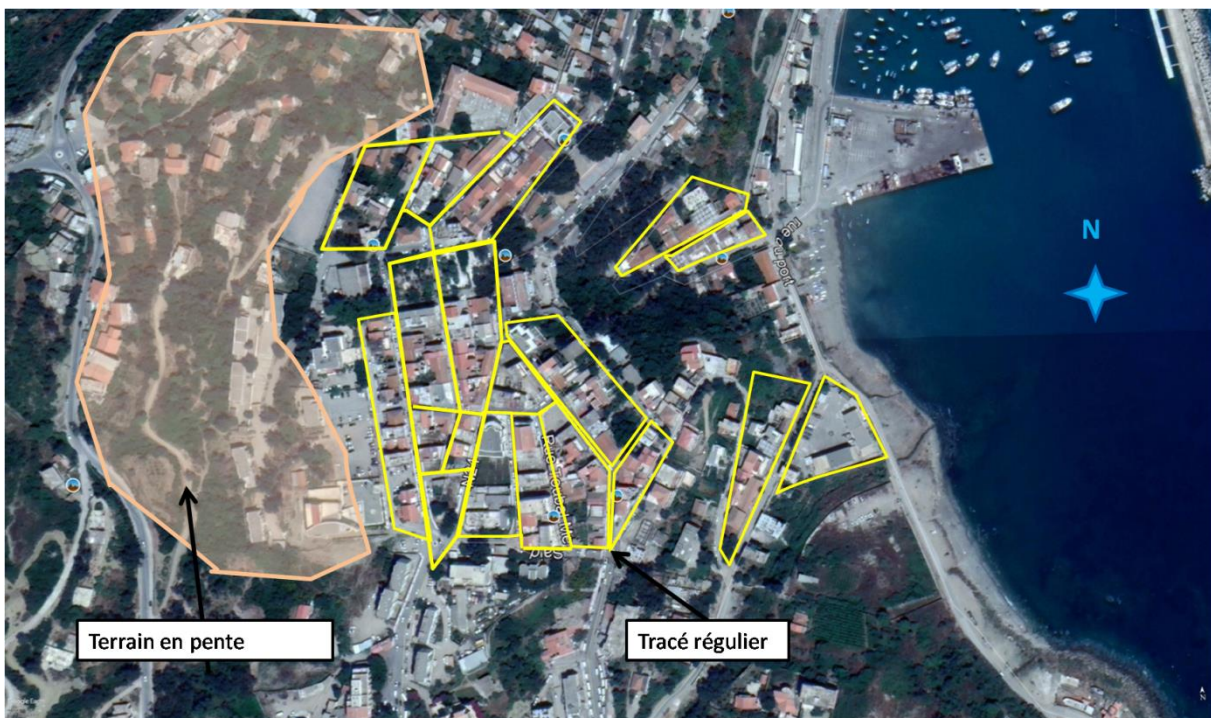


Les images montrent les places publiques délaissées, fermées et en mauvais état.

- Le parcellaire :

La ville est conçue selon le style européen avec un découpage régulier, sauf dans la partie où la topographie ne le permet pas.

Figure 12 : vues sur les îlots et les voiries dans le noyau colonial .



la carte montre que les îlots réguliers dans le noyau colonial .

- Les voiries :

La ville coloniale connaît un grand flux de circulation, elle est un lieu de transit entre la casbah et les ZHUN par la route principale la RN24 (axe structurant qu'il traverse la ville de DELLYS de bout en bout). le manque de parking et l'étroitesse des rues causent les encombrements le long de la RN 24 .

Figure 13 : vues sur les différentes voies dans le noyau colonial .



Vue sur la RN24 .



Vue sur la RN24 .



vue sur L'axe de 1^{er} novembre . C'est un axe qui relie la ville coloniale à la mer (port) qui date de l'époque française, ses parois sont d'un côté de gabarit RDC et R+1 et de l'autre côté naturelles (arbres).

Les voies secondaires :

Ce sont des voies à sens unique, bordées des immeubles coloniaux de R+1 à usage d'habitations, qui n'abritent pratiquement pas d'activités commerciales. Ces voies sont parallèles l'une à l'autre.



vue sur la rue colonel Amirouche



vue sur la rue Emir Abdelkader

○ La plage E'Remila :

La plage n'est pas fréquentée elle n'est pas recommandée pour la baignade car ces dernières années, avec l'augmentation des embarcations, l'eau de mer à cet endroit est très près du port. L'endroit sert de petit chantier naval, plusieurs embarcations sont tirées là au sec, pour un entretien et pour un coup de peinture.

Figure 14 : vue sur l'état actuelle de la plage E'Rmela



La plage est pratiquement inexistante à cause de la remontée des eaux .

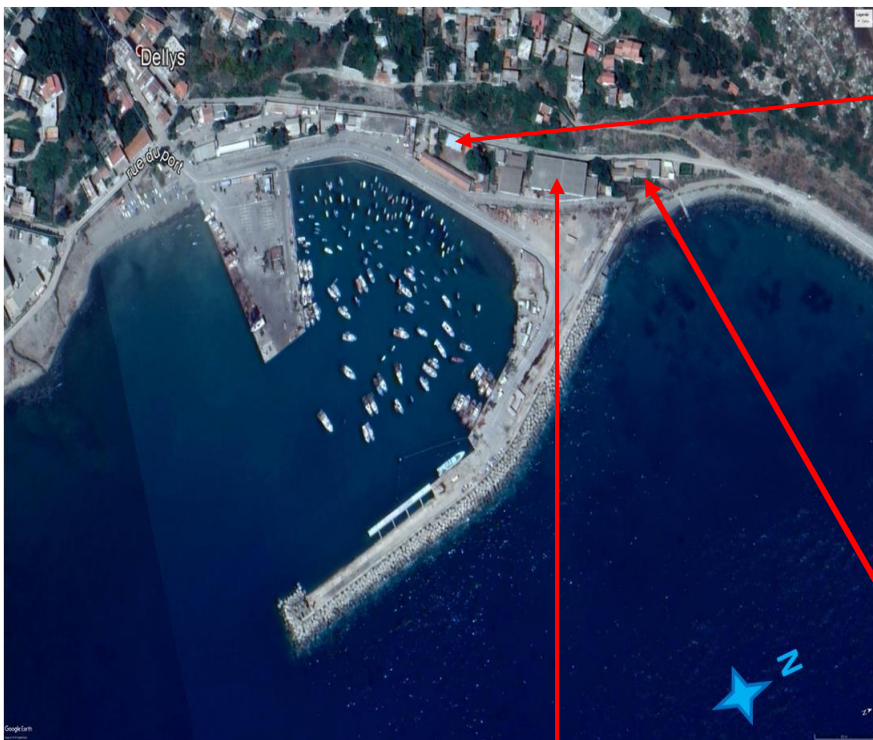
○ **Le port :**

l'accès au port est limité au pêcheur et gardes cotes, il est pratiquement mal aménagé avec des activités très restreintes.

On trouve dans l'enceinte du port un bon nombre d'équipements importants pour la ville qui sont :

- La gare ferroviaire, aujourd'hui occupée en tant que caserne militaire des gardes côtes.
- L'abattoir communal, une activité considérée peu pertinente pour ce lieu.
- La conserverie de poisson, une usine qui employait des centaines d'employés, aujourd'hui à l'abandon
- L'école de pêche, à l'origine école primaire pour les habitants de la Casbah. L'étage est habité et l'école de pêche n'occupe qu'une petite partie des locaux existants.
- Magasins des pêcheurs

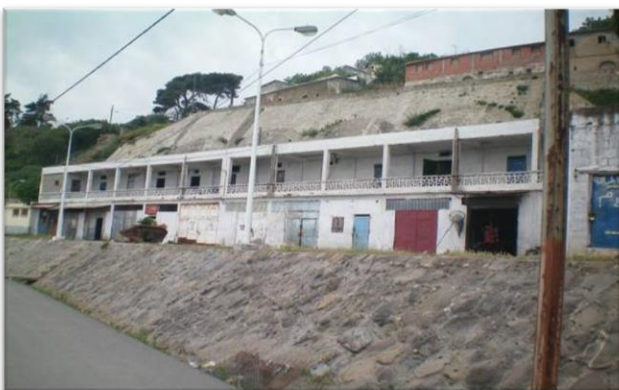
Figure 15 : vues sur l'état actuel du port de pêche .



Ecole de pêche



Abattoir communal

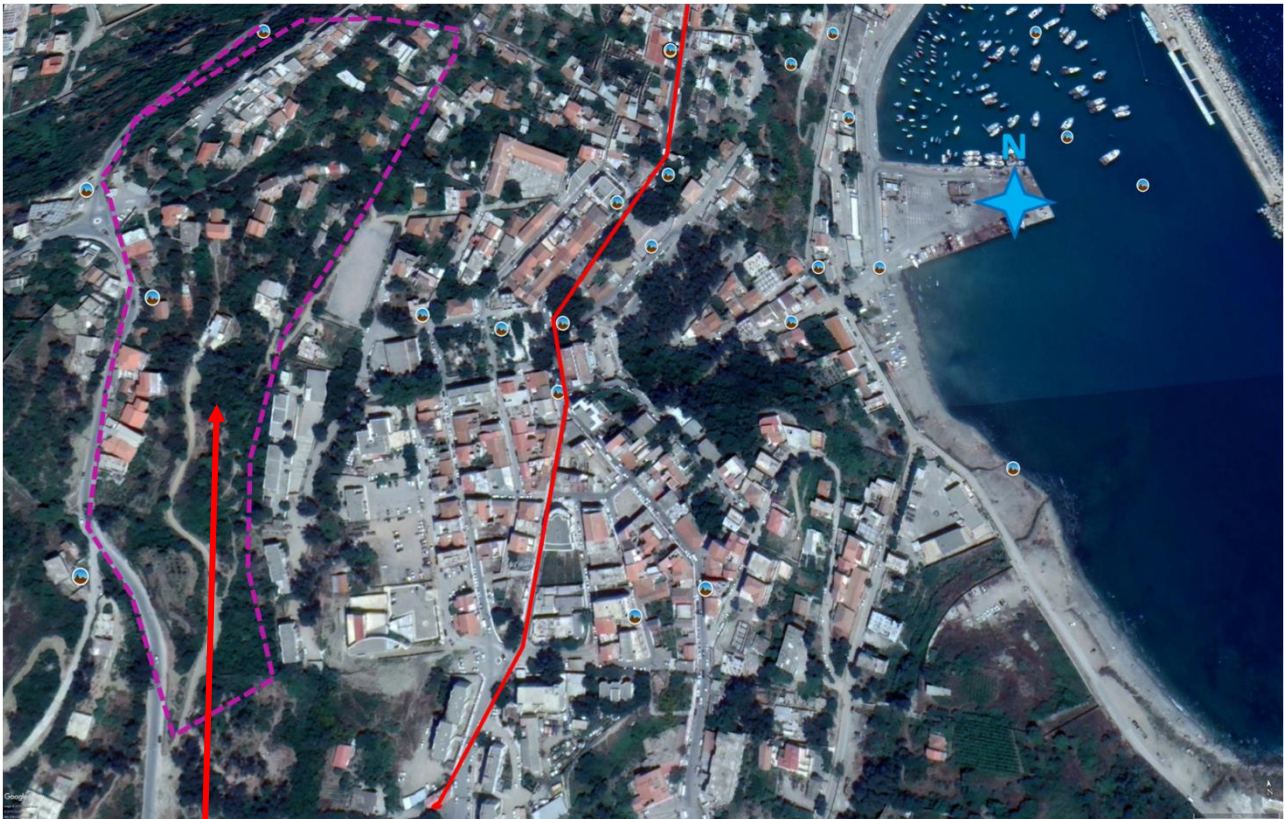


Magasins des pêcheurs

b /Les nouvelles extensions réalisées dans l'Algérie indépendante :

La nouvelle extension compte un manque de hiérarchisation de voies . son tissu urbain est fragmenté et éparé à l'opposé de la structuration du tissu ancien.

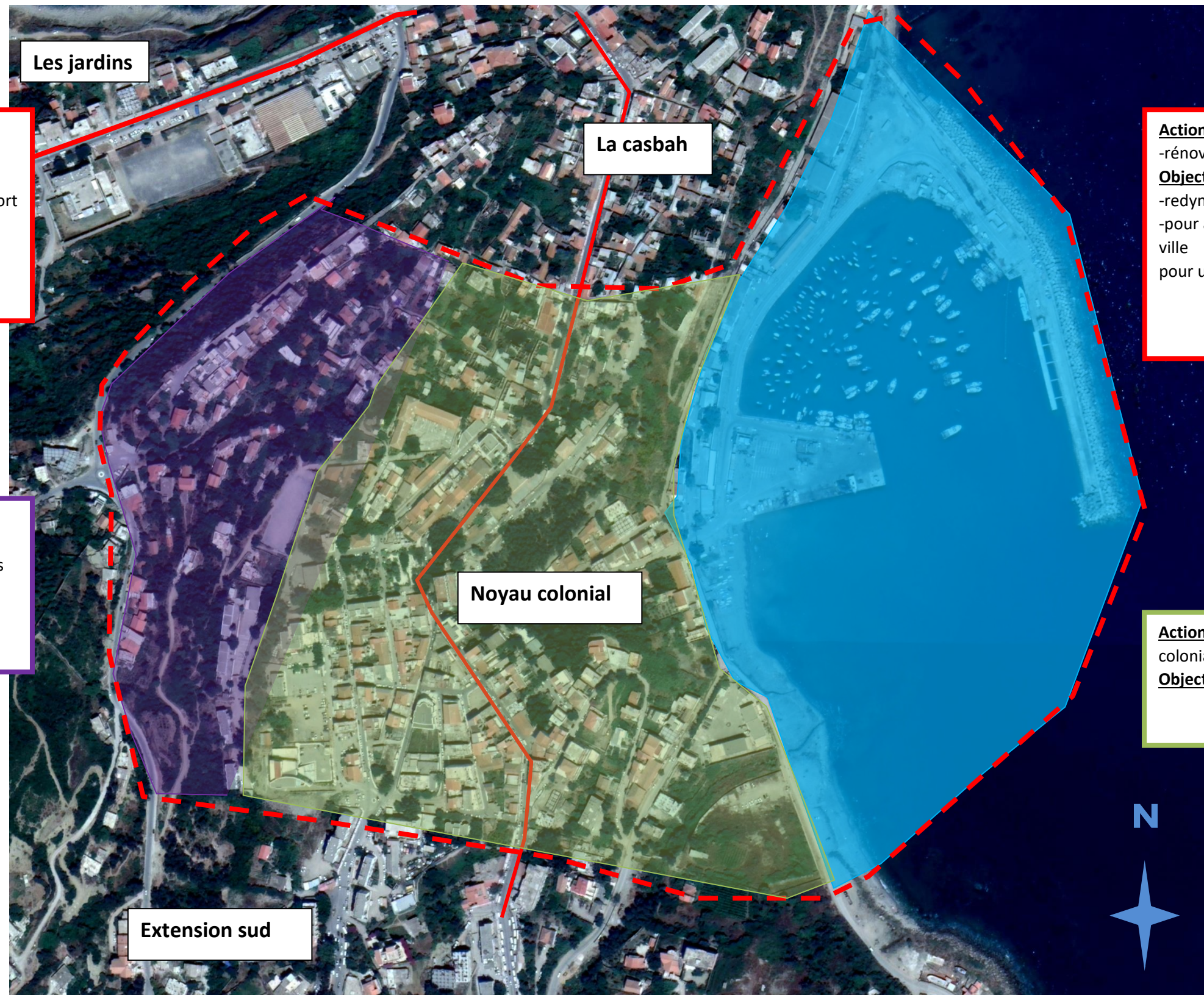
Figure 16 : vues sur le tissu urbain des nouvelles extensions réalisées dans l'Algérie indépendante a Dellys .



L'image montre une vue sur l'architecture et l'implantation des édifices post coloniaux dans le noyau coloniale . la ville à continue sa croissance en hauteur sur les terre de la foret .

Plan d'action :

Suite au constat établi des actions à mener seront arrêtées par rapport aux principes de notre thématique générale AZUL et aux particularités du site :



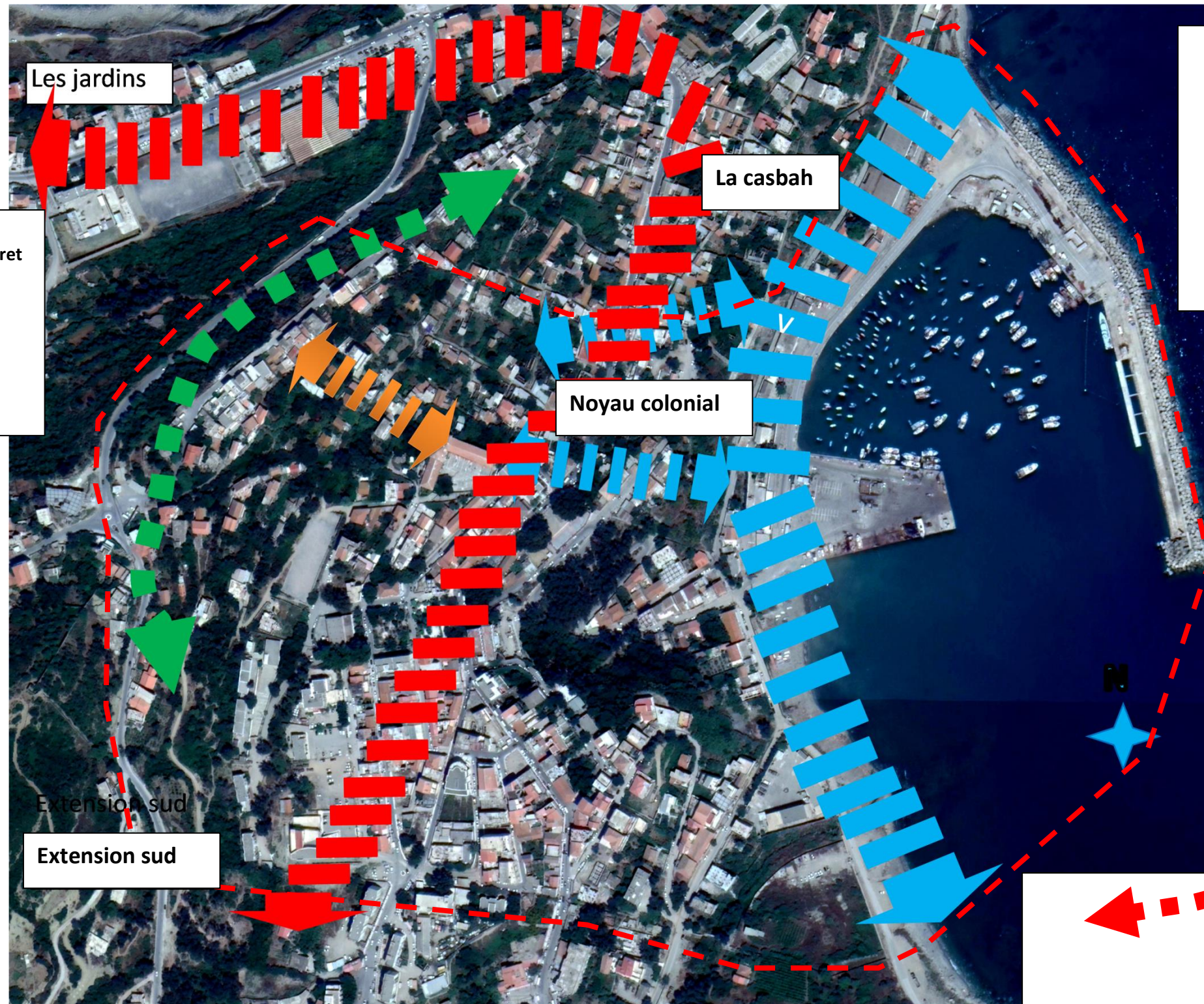
Action: Restauration et réhabilitation des constructions le long de la RN24
Objectif : pour une meilleure confort urbain par conséquence une meilleure image touristique de la ville

Action :densification et restructuration
Objectif : -pour intégré les cartiers poste coloniale dans la ville coloniale

Action :aménagement du front de mer de la ville -rénovation et requalification de la zone portuaire_
Objectif :articuler la ville avec sont front de mer .
 -redynamiser et le mise en valeur du port .
 -pour articuler cette zone avec les autres entités de la ville pour une meilleure image touristique de la ville

Action : restauration et réhabilitation de noyau colonial
Objectif : la mise en valeur de l'héritage colonial

Schéma de principes d'aménagement :



par une promenade verte et culturelle a coté de la forêt le long de la muraille relier la ville /la forêt/la mer

intégrer les 1^{er} extensions poste coloniale avec le noyau colonial

* Articuler la ville avec le front de mer par une promenade maritime
* Articuler la ville avec le port

la mise en harmonieuse la ville coloniale avec les autres entités par une promenade urbain le long de RN24

Plan d'aménagement :

