



République algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1
Institut d'architecture et d'urbanisme

MEMOIRE DE MASTER 2

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale
AZUL

Thème :
**Un nouvel aménagement urbain pour une meilleure
articulation urbaine (relation ville-mer)**

Présenté et soutenu par :

BENAZIZA FARIDA

SMAILI MERIEM

Encadré par :

Mme ABDELMOULA AMINA

Mme DJERIDANE YAMINA

Année Universitaire:2018/2019

Remerciement :

Nous remercions Dieu le Tout Puissant de nous avoir donné le courage, la santé, et nous a accordé son soutien durant les périodes les plus difficiles.

*Nous remercions vivement notre encadreur, Mme **ABDELMOULA AMINA** d'avoir accepté d'encadrer ce travail et d'avoir surtout cru à nos efforts. On la remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral et scientifique accordé tout au long de ce travail, pour sa patience, sa rigueur et sa disponibilité durant notre préparation de ce mémoire. Qu'elle trouve ici l'expression de notre profonde gratitude.*

*Sans oublier d'adresser nos remerciements à tous nos professeurs les assistantes Mme **DJERIDANE YAMINA** pour leurs générosités et la grande patience dont ils ont su faire preuve.*

Il nous reste qu'à la fin, à ne pas oublier de remercier nos parents nos familles nos camarades et à toute personne qui ont contribué, par la mise à notre disposition des informations, à l'élaboration de ce travail.

Dédicace :

*Je dédie ce modeste travail à mes parents .Aucun hommage ne pourrait être à la hauteur de l'amour dont ils ne cessent de me combler. A **mon père** allah yarahmo malgré son absence mais il a été et restera toujours présent dans ma mémoire.*

*A la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; **maman** que j'adore.*

*Aux personnes dont j'ai bien aimé la présence dans ce jour, ma sœur **NAIMA** et mon frère **ABDOU**, mon neveu **MOHAMED NOUCEIB** ma belle-sœur **ZINEB** et mon beau-frère **RAFIK**, je dédie ce travail dont le grand plaisir leurs revient en premier lieu pour leurs conseils, aides, et leurs encouragements.*

Farida

Dédicace :

Ce modeste travail est dédié :

*A la mémoire de mes grands-parents, **Mama Hafssia** et **Beba Aisssa**.*

*À **mon cher père**, et **ma chère mère**, je dédie ce travail, pour les efforts qu'ils ont consenti à fournir mon éducation, pour leur générosité et leur patience ... que Dieu les garde et les protège.*

*À toute ma grande famille, mes frères **Bilel** et **Mohamed**, tantes et oncles, cousins et cousines et ami(e)s.*

Mes remerciements vont également à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin durant toute ma formation.

Meriem

Résumé :

Le mémoire s'inscrit dans la thématique générale de l'option architecture en milieu urbain littoral qui traite de la complexité du milieu littoral et qui appelle à sa connaissance préalable et des facteurs à l'origine de son développement pour la réussite du concept site-projet.

Un état de connaissances sur le site d'intervention est plus que nécessaire voir indispensable pour tout intervenant dans cet espace urbain littoral.

Un nouvel aménagement urbain peut redonner naissance à des villes qui ont subi a une male exploitation de leur contexte enrichissant .Cependant les différentes stratégies manifestent et agissent dans le sens de recréer à ces villes leurs belle image en terme de production architecturale et urbanistique.

Notre objectif est d'ouvrir une réflexion et un débat sur le réel problème que la majorité des villes Algériennes vivent actuellement et d'avoir faire limite à ces situations d'abandon.

Percevoir le littoral comme le miroir d'une société, « l'espace littoral 'naturel', construit aménagé, occupé, produit et consommé, reflète dans toutes ses dimensions la nature des rapports sociaux qui s'y développent et traduit le fonctionnement de la société globale » Jean Pierre Corlay 1995.

Cependant, seule une large démarche pluridisciplinaire ou chacun fixera clairement ses concepts, ses champs scientifiques et ses méthodes, pourra jeter une science du littoral.

Mots clés : littoral, urbanisme, architecture, aménagement

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Résumé

| | |
|---|-------|
| <u>I. Introduction générale</u> | 1 |
| I-1- Contexte et motivation de la recherche..... | 1 |
| I-2- Présentation de l’option AZUL et objectifs..... | 1 |
| I-3- Objectifs du mémoire..... | 6 |
| <u>II. Etat de connaissances</u> | 8 |
| ➤ Introduction..... | 8 |
| <u>Partie 01</u> | |
| <u>A/ Thématique générale « Architecture et urbanisme en milieu littoral »</u> | 8 |
| II-A-1- Généralité sur le littoral | 8 |
| II-A-2- Présentation de la ville littorale..... | 10 |
| ➤ Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique..... | 14 |
| ➤ Présentation de la ville littorale sur le plan architectural..... | 20 |
| -Etudes des exemples..... | 25 |
| <u>Exemple01</u> : Musée des civilisation de l’Europe et de la Méditerranée,Marseille « Mucem ».26 | |
| <u>Exemple02</u> : Le centre Bottin « centre des arts et de la culture », Espagne..... | 30 |
| <u>Exemple03</u> : L’auditorium de tenerife, Espagne..... | 33 |
| II-A-3- Les Particularités de la ville littorale algérienne | 35 |
| -Conclusion de la partie 01 | 40 |
| <u>Partie 02</u> | |
| <u>B /Thématique spécifique « Revalorisation et aménagements urbains des fronts de mer »</u> | 41 |
| II-B-1- Introduction de la partie 02 | 41 |
| a- Les différentes stratégies d’aménagement du front de mer | 41 |
| ➤ Etudes des exemples..... | 41-53 |
| b- Les typologies d’aménagement du front de mer..... | 54 |
| c- Les principes d’aménagement du front de mer | 55 |
| II-B-2- Conclusion de la partie 02..... | 57 |
| <u>III. Conclusion générale</u> | 59 |

Partie Introductive

I. Introduction générale :

« *L'urbanisme pourrait être une science exacte, à chaque fois qu'il cherche à l'être, les dogmes avancés ont créé l'anti-ville. L'urbanisme est d'essence culturelle, il ne répond pas de façons parcellisée mais pour l'ensemble des effets créés par chaque décision urbaine... mon expérience est une lutte permanente....pour remarier l'eau et la ville, pour mettre en place des banlieues et des quartiers périphériques. ...Apprendre, faire construire, enseigner, écrire, quatre modes d'un même métier : bâtir la ville. »¹ (Michel Cantal Dupart 1993)*

I-1-Contexte et motivation de la recherche :

Lorsqu'on entre à l'université, on considère souvent le master comme l'achèvement logique de nos études. Un master de recherche -en architecture-, est un master qui ouvre la voie au doctorat, c'est un master centré sur un parcours de la recherche et sur des enseignements théoriques en vue d'atteindre un niveau de compétences et de performance dans une spécialité précise.

L'élaboration du mémoire en fin d'année constitue l'essentiel du master, il permet d'arriver au final, arriver une conclusion ou prise de position la problématique posée, ainsi qu'à développer un esprit critique et de synthèse chez l'étudiant. Il va nous permettre d'aiguiser notre sens critique et d'être plus méthodique dans notre façon de penser, de gérer des informations ou d'utiliser nos connaissances.

I-2-Presentation de l'option AZUL et objectifs :

Notre option A.Z.U.L qui signifie Architecture et aménagement en **Zones Urbaines Littorales** s'intéresse à l'architecture et l'urbanisme dans le milieu littoral, également à la particularité de concevoir et d'aménager la bande côtière, avec une architecture qui convient au milieu littoral, sans négligé ses particularités. A dire que l'option met l'accent sur le rapport **site/projet**², pour une architecture et un urbanisme adaptés aux caractéristiques et spécificités du littoral sur le plan naturel, social, économique et culturel. Cette architecture est particulière, chaque lieu est unique en données « *chaque lieu, voir même chaque quartier, a son architecture* ».³ Tout projet doit être en harmonie avec son environnement !

¹ Michel Cantal Dupart 1993

² Architecture et littoral (Résumé) Auteur : Manon Piéto Publié par : École nationale supérieure d'architecture de Bretagne, 2017

³ Jean Nouvel : L'interview du dimanche Jean Nouvel : « Chaque ville est une personne »

Partie Introductive

Un lieu est un espace doté d'un caractère qui le distingue, l'homme à travers le temps a construit son abri et son habitat en relation avec ce qui l'entoure, son environnement. L'architecture doit chercher à exprimer une compréhension profonde d'un « lieu » à travers ses constructions qui permet de réaffirmer la particularité d'une région, son environnement et ses composantes uniques, le caractère spécifique de sa culture, et enfin le mode de vie de ses habitants, ce qui nous mène à comprendre qu'il s'agit d'une relation direct entre l'architecture et le lieu.

Le littoral présente des particularités environnementales, économiques et sociales particulières, mais qui constituent un atout majeur, dans un paysage qui change sans cesse et qui évolue plus rapidement que n'importe quel autre paysage. Son architecture se définit comme un outil technique en rapport avec lui, qui discute avec son environnement.

Cependant, l'option A.Z.U.L s'inscrit dans cette démarche durable et ceci pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités des espaces littoraux, également l'amélioration de la qualité architecturale et urbanistique du cadre bâti des villes littorales.

Les villes littorales qui appartiennent à ce milieu naturel sont les endroits les plus convoités et mouvementée, ce qui les rendent vulnérables. La ville littorale par sa situation stratégique et favorable a beaucoup d'activités et des destinations privilégiées, « *La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendu intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain* »⁴. L'installation des populations et la fondation des villes ont toujours été liées à la présence de l'eau, occupant une place spéciale dans l'histoire, bien qu'elles favorisent des positions de contact terre et mer, à partir de ce point qui lui a fait d'elles, d'une part, un patrimoine architectural, super position de civilisation et centre d'échange, d'attraction. D'une autre part, un laboratoire en termes d'architecture et d'urbanisme. A citer donc, que la naissance et l'apparition ainsi le développement de ces villes littorales, est influencé par l'ordre naturel et paysager, l'ordre morphologique, et même historique.

La mer a toujours été une source d'inspiration pour nombreux d'artistes et d'esprits tout au long de l'histoire. La bande littorale séduit par la beauté de ses sites. La mer lui donne notoriété et attractivité. Dotée de paysages d'une intense splendeur et d'un climat tempéré, la méditerranée est l'une des plus belles régions du monde. La concentration des populations sur ses bords n'en est qu'une évidence.

⁴ Citation de Rein Malouin Michelet

Partie Introductive

En effet, « Plus de 60 % de la population mondiale vit dans la grande zone côtière ; 3,8 milliards de personnes résident à moins de 150 km du rivage d'après l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature). Les rivages naturels sont artificialisés et perdent leur rôle de tampon entre terre et mer. On estime ainsi que 5 à 10 km de littoral sont touchés par le développement tous les jours. » ⁵

De nos jours, Les villes du bassin méditerranéen sont soumises à une pression considérable du fait de son attractivité, « la population des régions littorales méditerranéennes s'élève actuellement à près de 136 millions d'habitants qui représente environ 34% de la population totale ... ». « La densité littorale moyenne s'élève près de trois fois supérieure à la densité moyenne de la totalité des pays. Les déséquilibres les plus marqués entre intérieur et littoral se rencontrent évidemment dans les pays possédant une superficie désertique importante, comme l'Algérie et la Libye... »⁶. Nombreuses sont les études dans le contexte mondial qui ont confirmé cet état de fait qui est l'indice de littoralisation, qui se présente comme un processus fréquemment observé de la concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux. Il se caractérise par un fort mouvement de migration vers les territoires littoraux, des taux de croissance démographique plus élevés que sur le reste du territoire, également une construction de logements d'autant plus dynamique avec une forte artificialisation des sols.⁷

Il convient, en fait, de souligner que les villes littorales ont forcément des particularités qui les distinguent, et ça par rapport à la présence et le contact direct avec la mer. Ces particularités vont prendre une valeur remarquable sur le plan architectural, le plan urbanistique, naturel et le plan social.

À ce titre, par la présence de la mer, une ville littorale peut avoir un port (ville portuaire). Selon l'auteur André Vigarié qui a dit : « Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième, assurant la transition. Organisés pour la circulation, cela signifie : structurés par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais, animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité, utilisés selon divers modes d'usage des instruments, politique routière, politique

5. Adeline Béoutis, Insee - 2009 https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1379044/aq_oldcol_23.pdf

⁶Article : La population du bassin méditerranéen par Anne-Marie Sahl

⁷ Article : L'artificialisation des espaces côtiers littoraux méditerranéens Andrée Dagherne

Partie Introductive

des armements, politique portuaire ». ⁸ Le port fait de la ville littorale d'être spécifiée par rapport aux autres villes par l'interaction qui existe entre ces deux différentes entités « ville » et « port. D'une manière très descriptive la ville portuaire est définie par les spécialistes de la géographie urbaine comme étant un : « *peuplement urbain aux caractéristiques spécifiques dérivées de ses fonctions maritimes d'échange, d'initiative, de transport (...) ces fonctions différencient la ville-port des autres peuplements urbains régionaux et déterminent sa configuration physique, économique et sociale* » ⁹.

A reprendre à dire que les ressources naturelles et la beauté présentées par les régions côtières font de celles-ci des destinations privilégiées et des endroits les plus convoités et mouvementés, d'ailleurs la connexion et le lien direct avec la mer, ont favorisé l'apparition des autres espaces importants tel que les fronts de mer, ces derniers constituent un espace d'animation et d'aménagement, et marquent l'identité de la ville autant qu'une ville littorale. ¹⁰

Lors de nos recherches sur la relation ville-mer, certaines villes littorales sont entraînées par le phénomène de rupture, dont l'interface ville mer témoigne d'une rupture flagrante et visible, d'une désarticulation, et d'un handicap causé par plusieurs facteurs. Comme :

- L'abandon et le délaissé de cette interface.
- Par la morphologie du site qui peut prendre un sens (la différence de niveau entre l'espace urbain et la mer).

En effet, cette interface ne partage que l'espace géographique entre eux, et que le lien entre les deux espaces se résume dans une simple juxtaposition spatiale délimitée par cette interface linéaire qui se présente comme une servitude de développement physique.

Et avec un simple geste de recomposition et de réorganisation de ces espaces attachés à la mer, concéder comme une opération de renouvellement urbain qui traite le phénomène de rupture ville-mer, afin de sauver le statut d'une ville littorale et préserver ses valeurs. Au cours de ces dernières années, le développement des fronts de mer a évolué et de nouvelles raisons de

⁸ Vigarié. A. (2000), transport maritime, p22 CNUCED, (2004) L'organisation d'un système portuaire, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genève.

⁹ FERRAS. R, 'Les modèles graphiques en géographie', Economica, RECLUS, Collection « Géo-Poche », 1993, p112.

¹⁰ -Article : La ville portuaire, un nouveau regard (Évolutions et mutations) **Claude Prelorenzo**

-THESE Pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DU HAVRE .Spécialité : Géographie et Aménagement Présentée et soutenue publiquement au Havre par : César DUCRUET (Le 27 novembre 2004)

-Site : www.pac.dfo-mpo.gc.ca (les zones littorales)

Partie Introductive

réaménager ont été mises en évidence, dont l'objectif est d'intégrer l'eau avec la ville, de révéler, rendre accessible et utilisable ces espaces si longtemps délaissés, redynamiser le contact entre ville-mer et de retisser les liens perdus avec un espace ayant participé à l'identité de la ville et de ses habitants.

Au vue de ce que nous venons d'introduire, notre problématique, s'inscrit dans celle qu'impose la thématique générale de l'option AZUL. Ce qui nous revoie à l'exprimer comme suit :

- Occupation inappropriée de l'espace littoral.
- Méconnaissance des facteurs et des indicateurs à l'origine et négligence du volet de la recherche et état de connaissances et du rapport **site /projet**.
- Rigidité et ignorance des instruments d'urbanismes et loi réglementaires, ainsi que le manque de considération pour le métier et de coordination entre les différents intervenants sur l'espace urbain entre architectes urbanistes, usagers et décideurs et leur dépassement sur le terrain par la politique de généralisation et d'urgence.
- Inadéquation totale entre l'université et le monde du travail pour une démarche commune basée sur la recherche dans un cadre scientifique ,impliquant et appelant à la mobilisation des différents secteurs tout en inculquant aux futurs architectes dès la fin de cursus une responsabilité pour la production d'espaces adapté à son environnement, répondants aux exigences d'actualités et de durabilité.

On se concentre sur les fronts de mer et leurs aménagements urbains. Cependant, les villes peuvent profiter de l'opportunité des projets de requalification pour revenir sur le devant de la scène internationale et pour se démarquer dans une compétition urbaine de plus en plus rude, en réalisant des projets ambitieux et innovants ou bien avec l'injection des simples activités attractives ou même d'aménager autrement. Elles peuvent se servir de ce prétexte pour mettre en place une stratégie de communication tout autour d'un projet d'aménagement pour attirer des touristes, des futurs habitants ou des entreprises et gagner ainsi en attractivité. La mise en place de l'aménagement urbain œuvrant pour la préservation de l'environnement comme par exemple :

Partie Introductive

- La ville de Bordeaux qui souhaite élever deux tours en bois de cinquante mètres, le premier projet Européen de ce type. ¹¹
- Le projet de l'île Marie Galante aux Antilles qui souhaite devenir une île de tourisme durable.¹²

Nous allons étudier ce phénomène dominant tout en introduisant et basant sur la question de la revalorisation et de l'aménagement des fronts de mer. Notre travail sera illustré par des exemples à l'échelle internationale en méditerranée plus particulièrement. Il sera complété par un travail d'analyse. A travers ce travail sur l'état de connaissance du milieu littoral, les documents utilisés sont des cartes, des figures et des photos aériennes.

I-3- Objectifs du mémoire : Afin de mener à terme notre recherche, la **structure du mémoire** sera abordée comme suit : la présente **introduction générale** à travers laquelle apparait la contextualisation du master en architecture, la présentation de l'option AZUL et ses objectifs. **Un état de connaissances**, réparti en deux parties 1 et 2 bien distinctes, le tout sera suivie d'une **conclusion générale**.

Et enfin, **une bibliographie et références** utilisées seront jointes à la fin de ce travail.

L'**état de connaissance** sera abordé comme suivant :

- **Partie 01** / Thématique générale : Intitulée Architecture et urbanisme en milieu littoral :

Le but de notre recherche thématique est d'approfondir nos connaissances sur la ville littorale particulièrement sur le plan urbanistique et architectural. A travers une recherche consacrée à la compréhension de la thématique générale intitulée, l'architecture et l'aménagement urbain en milieu littoral, à la présentation de la ville littorale sur le plan architectural et urbanistique et

¹¹-Urban Waterfront Revitalization T.R. Hudspeth Environmental Program, University of Vermont, Burlington, vr 05401, USA (traduit en FR par nous même)

-Mémoire de revalorisation des fronts d'eaux comme un processus de métropolisation, cas d'Alger. Mr AOUISSI K.B (architecte, urbaniste et doctorant)

¹² - Mémoire : la requalification du front d'eau de san francisco : une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire (Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie université du québec à montréal).

Partie Introductive

savoir leurs caractéristiques et spécificités, qui seront illustrées par des exemples de contribution architecturales pris en méditerranée pour introduire la thématique spécifique.

- **Partie 02 / Thématique spécifique : Intitulée revalorisation et aménagement urbain des fronts de mer**

Le but de faire cette recherche est de montrer les différentes stratégies d'aménagement urbain réalisé sur les fronts de mer avec leurs principes. Elle sera consacrée, essentiellement à la contribution des exemples choisis du bassin méditerranéen.

Par la suite nous allons poursuivre notre travail par une phase analytique (rapport explicatif PFE).

La conclusion générale du travail : Notre intention serait d'aller dans le même sens des objectifs de l'option pour une meilleure adaptation au milieu littoral, pour une meilleure production dans l'organisation de l'espace bâti, ce milieu si spécifique (**réussir le rapport site/projet**) et de répondre à la thématique spécifique.

Mais avant tout ça, nous allons compter à comprendre d'abord dans une démarche citée avant appelée « État de connaissances » qu'est-ce qu'un littoral ? Qu'est-ce qu'une ville littorale ? qu'est-ce qu'il fait de cette ville littorale d'être particulière par rapport aux autres villes intérieures ? Comment elle se représente sur les différents plans ? Comment elle se définit sur le plan architectural et sur le plan urbanistique ?...etc.

Partie Introductive

Partie01 :

II. Etat de connaissances :

Introduction :

A travers cet état de connaissances, nous aborderons dans une première section la thématique générale, architecture et aménagement urbain en milieu littoral (nous avons choisi la méditerranée comme choix du site pour la recherche). Connaitre le littoral, apprendre et comprendre ses spécificités et particularités, les facteurs à l'origine du développement urbain de ce milieu complexe, son étalement et son artificialisation .Les exemples traités seront illustrés par des figures et images prises dans l'espace méditerranéen. Nous aborderons également la vulgarisation des lois et instruments d'urbanisme ainsi que les et outils relatifs à la gestion intégrée en zones côtière. La thématique spécifique, traitera les différentes stratégies d'aménagement du front de mer à travers des exemples pris de position à travers une conclusion.

A/ Thématique générale « Architecture et urbanisme en milieu littoral » :

A.1 Généralité sur le littoral :

On commence cette section intitulée « Etat de connaissances » de dresser un portrait général de milieu littoral en générale et la ville littorale en particulier ; tout d'abord la notion de littoral est simple à définir, « *il s'agit de l'espace qui relie la terre, la mer et l'atmosphère* »¹³. C'est ainsi la zone terrestre et aquatique proche de la rive d'un océan, d'une mer, d'un lac, ou des berges d'un fleuve ou d'une rivière. Il constitue la zone de transition entre les systèmes terrestres et marins, ainsi une étendue maritime et continent, il n'existe cependant pas une définition unique de ce territoire, mais plusieurs définitions. Donc, le littoral est l'interface entre la terre et la mer, constitué d'un rivage, d'un avant-pays marin, d'un arrière-pays continental avec une zone intertidale appelée Estran¹⁴. (Figure1)

¹³ La revue en sciences de l'environnement, Hors-Série 8, octobre 2010, page2

¹² Site visité : www2.ggl.ulaval.ca/personnel/bourque/s3/littoral.html

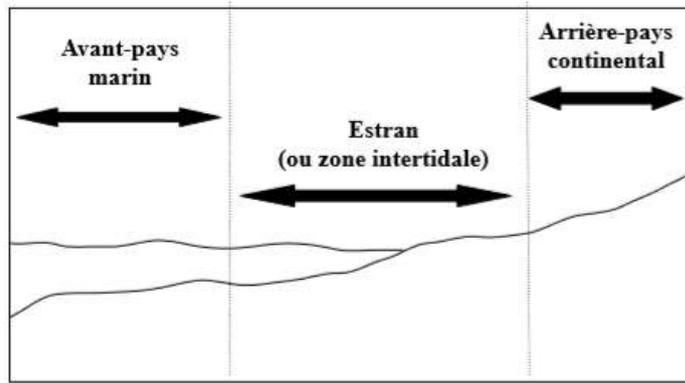


Figure 1: les composants du littoral

Source : www.lemotdujour.website/estran/



La côte d'Azur-France

Source : www.immoboulevard.com



La côte de la Mort-Espagne

Source : www.comptoir.fr

Figure2 : Illustration des espaces donnant sur le milieu littoral

Le littoral a un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses particularités paysagères, socio-économiques et ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables. Il est un espace très attractif pour les hommes et propices à leurs activités. Au cœur des grands flux d'homme, de capitaux et de marchandises, les littoraux ont été de plus en plus aménagés, bien que les processus de littoralisation et d'urbanisation se sont accentués au XXe siècle avec l'augmentation et la mondialisation des échanges internationaux. Donc se sont deux processus liés et que chacun entre eux renforce l'autre, plus l'attractivité du littoral est forte, et plus les activités et les hommes se concentrent au sein des espaces côtiers, et plus les hommes sont nombreux sur ces bandes étroites du territoire, et plus ces lieux sont convoités et attirent¹⁵. (Figure3)

Selon les prévisions de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le taux d'urbanisation mondiale va s'accroître considérablement au cours des prochaines décennies, atteignant

¹⁵ PDF PROCESSUS D'URBANISATION

Etat de connaissances

59,7% en 2030 et 69,6% en 2050; les centres urbains anciens et nouveaux vont absorber l'essentiel de la croissance démographique à venir¹⁶.

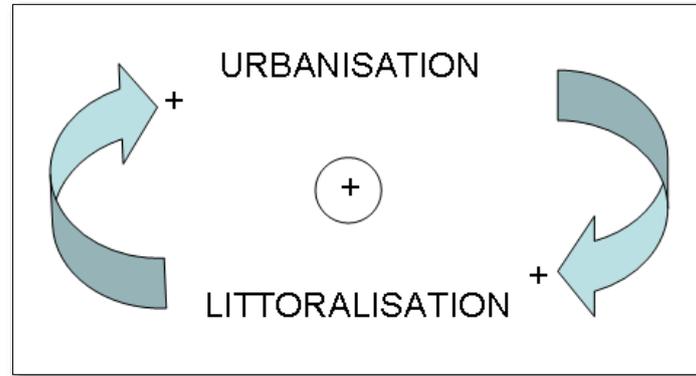


Figure3 : La relation entre les deux processus

Source : geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/littoralisation-ou-maritimisation

I-A-2 Présentation de la ville littorale :

Après avoir donné des généralités sur le milieu littoral et comprendre comment cet espace naturel se présente et fonctionne. Nous passons à présent la ville littorale, ses spécificités sur les plans architectural et urbanistique et les différents aménagements spécifiques produisant, pour pouvoir arriver à identifier des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production.

La ville est un fait permanent de l'histoire, elle est certainement la clé de voûte de toute civilisation humaine. L'homme et la nature ont contribué chacun de son côté, à sa façon à son développement ! L'urbanisation est l'un des piliers de la réussite économique et touristique d'un pays. Cette position est soutenue par l'enjeu du climat.

En effet, la ville littorale a connu le même sort à travers les siècles. Sa spécificité en fait découle de sa proximité de la mer qui lui confère certaines particularités propres à elle. (Climat particulier, patrimoine naturel exceptionnel, attractivité, héritage culturel.....etc.).

¹⁶ -Article le monde diplomatique : Avril 2010, pages 20-21.Ecrit par PHILIP S. GOLUB
- SITE : geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/littoralisation-ou-maritimisation

D'après certaines lectures parcourues à travers nos recherches, le paysage littoral méditerranéen a toujours été marqué sur terre et sur mer par des activités dominantes.

- **Le littoral méditerranéen un espace aux multiples enjeux et caractéristiques**, il se caractérise par sa beauté, sa position stratégique entre terres et mer, son climat accueillant par rapport à l'arrière du pays et qui fait de lui un espace attractif, donc convoité par nombre de touristes venus du monde entier. Cette activité de tourisme **devient un consommateur d'espace littoral** par le fait qu'elle génère constructions et infrastructures d'accueils et aménagements spécifiques du littoral en subissent les conséquences !donc le tourisme devient un fait économique majeur.
- **Un espace d'échanges et de mélanges** culturels sociaux et ethniques des différentes civilisations, cette caractéristique sociale joue un rôle dans le changement de l'espace littoral.
- **Un espace maritime de commerces** mais également un espace de pêche générant richesses, emploi et urbanisation.

Cet espace entre terre et mer se caractérise donc par le fait qu'il soit un vaste territoire complexe, ou se concentrent à la fois : les populations et les enjeux économiques des installations touristiques, portuaires et urbanistiques d'où son attractivité et le fait qu'il soit porteur de plusieurs activités.

Les villes littorales en plus de leur classification par taille (petite, moyenne et grande), sont classées également par leur activité et vocation dominante. Les villes littorales à vocation touristique, ce genre des villes connaît une forte fréquentation et flux touristique important, influencé par l'implantation et la domination des infrastructures correspondent aux activités touristiques (loisir, détente, distraction...). Il s'agit pas mal des villes de cette vocation, on donne l'exemple de Saint-Sébastien (Voir figure 02) qui se trouve sur la côte nord de l'Espagne, préservée du tourisme en grande partie, considéré comme une des destinations qui monte en flèche grâce à son paysage merveilleux et ses hôtels offrant un beau séjour.



Marbella.Costa del sol-Espagne

Source : <https://www.domusvenari.com/fr/>



Marseille –France

Source : cio-marseille-littoral-nord.ac-aix-marseille.fr/spip/

Figure04 : Des villes littorales méditerranéennes. Cette figure Montre l’urbanisation de deux villes littorales qui fait leur attractivité (à travers un port de plaisance).



Source : bouger-voyager.com/voyage-culinaire-incroyable-a-san-sebastian-espagne



Source : hotelopia.fr/h/hotel-de-londres-y-de-inglaterra

Figure05 : Saint Sébastien- Espagne, ville touristique de merveille

Les villes littorales à vocation portuaire sont caractérisées par la présence d’un port, qu’on peut classer selon leurs activités initiales et le type de bateaux qu’elles accueillent comme le port de plaisance, le port de pêche, le port de commerce... Le port (de plaisance ou de pêche) permette à la ville de se greffer dans le statut d’une ville commerciale, et même industrielle et des fois les deux au même temps.

Les villes industrielles commerciales sont caractérisées par un paysage industriel commercial, on trouve plusieurs types d’infrastructure telles que : des infrastructures de stockages et de production, des usines, grand ensemble d’habitat collectif domine et les équipements d’accompagnements. Ce type de ville possède des avantages économiques qui peuvent servir dans l’économie de la ville.

Etat de connaissances

Le seul désavantage, elles ont des impacts sur l'urbanisme, le fait qu'elles nécessitent d'avoir beaucoup d'espace sur les littoraux, ce qui va déséquilibrer l'écosystème de cet espace naturel. Citant l'exemple du port de Havre en France, c'est un grand port maritime français de commerce et de passagers. C'est aussi un port de plaisance et de pêche sur la Manche (Voir figure04).

Par la suite nous avons les villes agricoles, qui sont connues comme étant une activité traditionnelle dans les villes littorales. En raison de la morphologie spécifique que le bassin méditerranéen la présente, l'activité agricole est pratiquée de façon intensive en conséquence de l'assèchement des terres humides. Les villes agricoles sont considérées comme un obstacle, elles créent des coupures dans l'urbanisation (Voir figure05) en plus leurs effets de pollutions à cause des produits chimiques. Mais on peut l'avoir comme un élément d'aménagement de l'espace car l'agriculture fait partie du tourisme dit tourisme agricole, à ce terme la ville aura double vocation touristique-agricole. Le cas de la ville de Bousmail et même Zeralda qu'elles peuvent dans le temps d'investir dans ce potentiel naturel (Voir figure06).



Mataró - Port de plaisance de Mataró.Espagne

Source : frcatalogne/barcelone/mataro/port-de-plaisance-de-mataro



L'ancien port de pêche-Marseille-France

Source: fr.depositphotos.com/193300384/stock-photo-old-fishing-port-in-marseilles.html

Figure06 : Des villes littorales méditerranéennes. Cette figure Montre l'urbanisation de deux villes littorales qui fait leur attractivité (à travers un port de pêche).



Figure07 : Port du Havre –France

Source : paris-normandie.fr/le-havre/le-port-du-havre-se-replie-sur-soi-CI8794589



Figure09 : La présence des terres agricoles –Bousmail-
Tipaza

Source : Fond google maps traité

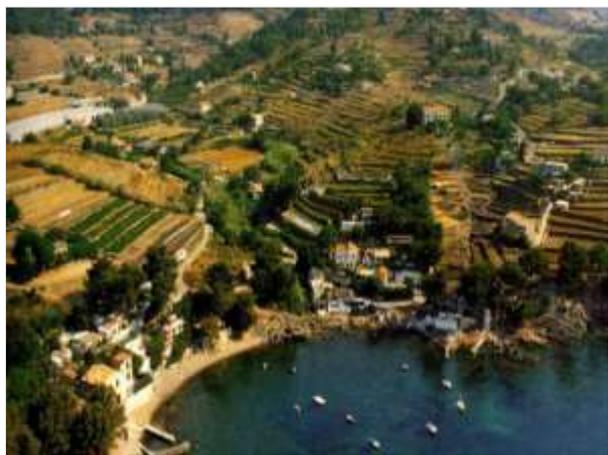


Figure10 : Terrasses agricoles du secteur du Canebas.
Commune de Carqueiranne

Source : journals.openedition.org/mediterranee/5149?lang=fr

➤ **Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique :**

Les villes littorales sont des villes qui bordent et se développent, le long du littoral. L'armature urbaine et leurs formes, ainsi que leurs organisations internes dépendent de plusieurs indicateurs. Elles se présentent en tant que vitrines architecturales d'un pays. Leurs positions de liaison entre la terre et la mer a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme.

La particularité de la ville littorale se résume sur le plan urbain par l'influence de la mer. La ville en cours de son processus de développement peut prendre plusieurs formes de croissance, cela est dicté par nombreux facteurs qui peuvent être liée au site et sa morphologie, au climat, aux conditions sociales...etc. A travers les autres exemples ci-après cités, nous allons illustrer

Etat de connaissances

par des images ou cartes, les différentes formes de développement urbain que nous pouvons rencontrer.

Le cas le plus courant est le développement parallèle à la mer, ou la ville se développe parallèlement à la mer. Ce genre de développement est le principal centre d'intérêt de son épanouissement tel que Toulon. La figure07, ci-dessus nous renvoie à une ville qui s'est développée à travers le temps en fonction de ses deux unités paysagères (montagne, pleine et mer) elle compose le complexe paysage ! Ces deux entités ont guidé le développement de la ville d'un étalement initial parallèle à la mer, à un développement en forme de nœud papillon plus tard. Le grand paysage étant proche mais l'espace urbain très resserré, les percées visuelles sont très hétéroclites. Celles depuis le centre ancien sont rares, il convient donc de les préserver. La mer et la montagne son évolution a un moment ou à un autre de son histoire.

Citant l'exemple de Marseille dont son développement était perpendiculaire à la mer puis elle a connu un développement parallèle par rapport au port après le boom économique. Ce qui va faire que la ville va se développée par rapport au port et elle va changer son mode de croissance (voir figure 08).

Nous avons une autre forme de développement c'est le développement perpendiculaire à la mer. Il est aussi un mode qui devrait assurer à la ville une bonne protection naturelle. Les villes implantées perpendiculairement à la mer permettent de bénéficier d'une ventilation naturelle. Les facteurs de ce type de développement varient entre la morphologie du site dont les villes perpendiculaires à la mer se trouvent souvent dans de sites accidentés ou la morphologie dicte le tracé urbain, le bâti se formera d'une manière dégradée, et les facteurs climatiques qui favorisent une bonne protection du risque naturel et la préservation des terres agricoles.

Ces facteurs sont variables tout dépend des villes, il y'a des villes ayant un site plat avec un développement perpendiculaire vis-à-vis la morphologie du site, quoique ces facteurs ne s'appliquent pas sur toutes les villes.

En ce qui concerne ce mode de développement on a le cas des Cinque terres en Italie, qui se composent d'une rangée de villages pluri centenaires situés sur le littoral accidenté de la Riviera italienne. Les villages se redéveloppent perpendiculairement à la mer à cause de la morphologie du site accidenté. La topographie de ce site a poussé la région de se développée de cette manière (voir figure09). On a aussi l'exemple d'Azzeffoune, ce village colonial s'est développée perpendiculairement à la mer. Ce développement est dicté par la présence des éléments naturels

(Oueds), ainsi cette implantation assure une bonne protection contre les facteurs climatiques (figure10).

Le dernier développement ce qu'on appelle dans toutes les directions. Ce mode est fait d'une manière aléatoire, souvent dicté par des obstacles qui gênent l'évolution de la ville et engendrent l'apparition de plusieurs pôles de croissance. On distingue deux principaux facteurs qui dictent ce développement dont les facteurs naturels qui sont la présence des montagnes et les terres agricoles. S'ajoutent à ces contraintes naturelles d'autres obstacles artificiels, tel que la présence des zones militaires et des sites à préserver tel que les sites archéologiques.

En prenant l'exemple de la ville de Zéralda qui se caractérise par une fragmentation de son tissu urbain causée par l'existence des terres agricoles. Ces dernières forment une barrière de développement entre l'ancienne ville, son extension et le front de mer, ce qui a mené le développement de la ville dans plusieurs directions (voir figure 11).

D'un point de vue général et actuel, nous constatons que le processus de développement, de formation et de transformation des villes littorales a toujours été décidé par l'homme et par la nature. Deux partenaires en conflit permanent à travers les siècles qui doivent cohabiter pour un respect de l'environnement et la construction de la ville en harmonie et répondant aux principes de renouvellement durable. Ce que nous pouvons retenir sur le plan urbanistique, c'est que la ville littorale suit un processus de développement à travers le temps qui est changeant, de parallèle à perpendiculaire à la mer, satellitaires ou même tous à la fois

La ville au milieu littoral va avoir des aménagements urbains particuliers tel que les percées qui ont un rôle attractive et aussi assure une bonne aération à la ville. Les grandes percées sont des espaces de forte attractivité dans la ville comme la Rambla Nova de Tarragone en Espagne.

Cette avenue emblématique de Barcelone qui relie la place de Catalogne centre névralgique de la ville avec le port, la Rambla nouvelle avec 1.8km de longueur et 45m de largeur constitue la principale promenade de la ville.

Cette percée est un espace public aménagé par des commerces, des espaces de consommations, des jardins et des monuments pour renforcer l'attractivité de cet espace (voir figure12).

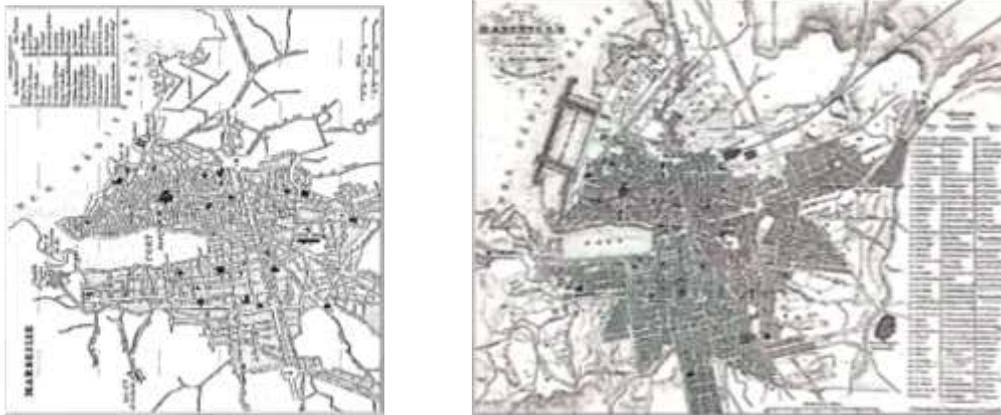
Ainsi l'aménagement des espaces publics comme les placettes, les terrasses et les balcons, qui donnent sur la mer. Ces espaces forment des centres d'intérêt pour la population locale et pour les touristes, et permettent le regroupement des gens pour bénéficier davantage des vues vers la mer, se détendre et profiter de l'ensoleillement (voir figure 13).

Les promenades maritimes et les esplanades sont aussi des éléments caractéristiques de la ville littorale. La promenade maritime constitue une interface entre la ville et la mer. C'est une voie

Etat de connaissances

maritime et urbaine qui relie les différentes entités de front de mer de la ville Côtière. Elle consiste à représenter la succession des espaces visibles par un piéton qui se déplace sur la promenade. On a l'exemple de la promenade maritime de Benidorm qui constitue un véritable balcon sur la méditerranée avec des formes fluides inspirées des mouvements des vagues. Elle est structurée comme une transition qui permet à la fois de résoudre divers problèmes (bouches d'égouts, canaux d'eaux pluviales, accès à la plage sans barrière, communication de parkings souterrains...) et facilite l'entretien, pour devenir un espace propre et chaleureux (voir figure14).





Développement de la ville de Marseille

Source : geo.fr

Figure 12 : Illustration du développement parallèle à la mer, ville de Marseille, France.



Région des Cinque terre, Italie

Source : geo.fr consulté le 10.05.2018

Figure 13 : Illustration du développement perpendiculaire à la mer Cinque terres, Italie



Figure 14 : Développement perpendiculaire à la mer, ville d'Azzefoune, Algérie
Source : Google Earth



Figure 15 : La barrière de l'extension de la ville formée par les terres agricole. Zéralda. Algérie

Source : carte d'état-major de Zéralda



Figure 16 : Une grande percée urbaine qui marque l'espace urbain, la Rambla Nova de Tarragone, Espagne

Source : www.tarracowiki.cat



Place Gueydon à Bejaia

Source : www.vimeo.com

Figure 17 : L'aménagement des balcons et places publiques



L'avenue la Rambla Nova

Source : www.from.cat

Figure 18 : Le contact visuel et physique avec la mer assuré par la percée, la Rambla, Barcelone



Figure 19 : Benidorm. Espagne
Source : construible.es

➤ **Présentation de la ville littorale sur le plan architectural :**

« Le lien qu'entretiennent l'homme et la mer se fait à travers l'architecture et la nature. L'homme a développé des techniques pour pouvoir s'intégrer, survivre et résider dans des milieux inhospitaliers. Il a créé des milieux artificiels, pour faire un monde à son image, pour ses envies. La relation entre l'homme et le monde se fait par la connaissance technique et l'architecture avant tout. L'architecture est un outil technique en rapport avec son milieu, qui discute avec son environnement ». ¹⁷

En milieu littoral, pour la complexité du site et pour la réussite du projet sur le point architectural et urbanistique, ce dernier doit se nourrir de références théoriques et de pratiques contemporaines. Nous considérons que l'architecture en milieu littoral est orientée beaucoup plus vers l'aménagement des espaces extérieurs que ceux de l'intérieur.

Le cadre bâti se distingue par ses formes architecturales, la géométrie des façades, l'orientation et l'intégration au site. Les spécificités dans les matériaux de construction résident dans les techniques d'utilisations. Les matériaux sont d'autant plus importants qu'ils doivent être de nature environnementale et répondant aux exigences du milieu.

- **Implantation et orientation** : La notion de l'architecture en zone urbaine littorale est caractérisée certes par certains points qui ont un rôle de la rendre spécifique dans le milieu littoral, comme l'implantation et l'orientation. Elles doivent résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, à noter qu'il s'agit d'autres facteurs qui imposent d'avoir une implantation et une orientation précise d'une construction, tels que : les facteurs

¹⁷ Auteurs: Pioto, Manon ; Perrin, Hervé source : <https://www.archires.archi.fr/>

Etat de connaissances

climatiques (les vents, l'ensoleillement...etc) , et pour cela nous sommes obligés de construire en harmonie avec la nature.

Par exemple, le vent qui est un phénomène particulier aux villes littorales, créé par les différences de pression atmosphérique dues aux différences de l'air, et pour avoir des constructions protégées de ce phénomène, il faut que nous devrions réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments, ainsi l'utilisation des formes aérodynamiques plus que les formes rectilignes , et pour la structure, il faut prévoir des renforcements au niveau des fondations.

Le deuxième phénomène c'est bien l'ensoleillement, bien que les villes bordant la méditerranée connaissent un ensoleillement plus important que d'autres régions, où la lumière est considérée comme un élément important dans l'architecture, qui répond à l'ambiance lumineuse et aux conditions économiques notamment à la consommation d'énergie. Afin de profiter de l'ensoleillement et de l'exposition favorable dont jouit la région littorale, la bonne orientation des façades, ainsi que la disposition des espaces de vie et les surfaces vitrées sont les plus importantes lors de la conception. Car les ouvertures jouent un rôle indispensable dans la conception architecturale comme l'utilisation des grandes ouvertures et des baies vitrées , pour mieux profiter de l'éclairage naturel(voir la Figure17)et aussi pour aérer et ventiler les pièces d'intérieures, également profiter de vues on réalisant des projets architecturaux donnant sur la mer(voir la figure18).

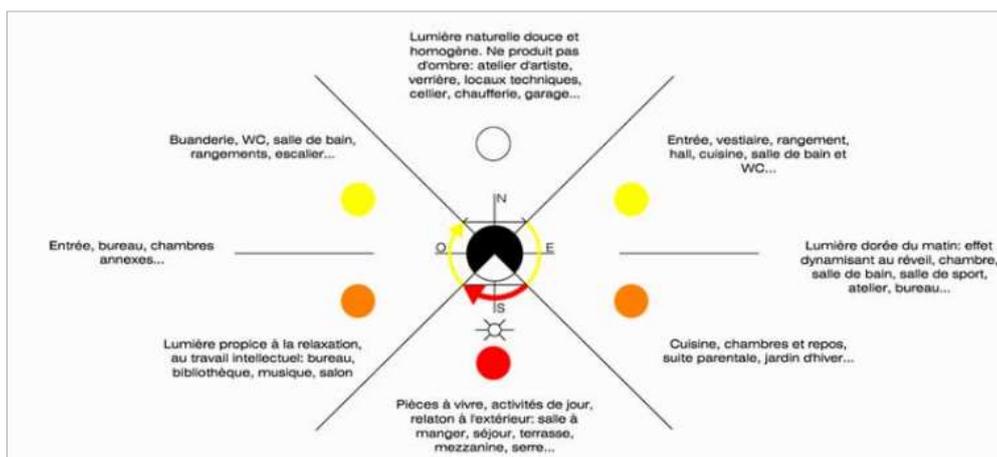


Figure20 : Orientation favorable des espaces de vie

Source : versantnaturebromont.com/bien-orienter-les-pieces-de-votre-maison



Figure21 : Utilisation des grandes ouvertures baies vitrées

Source : www.marieclaire.fr



Figure22 : Centre Botin-donnant sur la mer

Source : www.archinnovations.fr

- **La couleur** : Les couleurs peuvent prendre un sens lors de la réalisation d'un projet dans ce milieu, nous avons tout une large liste de couleurs employé, ou leurs utilisations se différent d'une région a une autre, en donne l'exemple de l'Italie (Voir la figure19), dont les femmes des pêcheurs pintent leurs maisons en couleur vive et attirante en jaune, bleu, vert...etc, pour que les pêcheurs puissent distinguer leurs maisons en venant de la mer. OÙ même dans les pays voisins la Tunisie par exemple utilise le blanc et le bleu qui reflètent et expriment le milieu « mer » (Voir figure20).

Egalement l'utilisation de la couleur blanche est présentée dans le cas de la ville d'Alger, et cela dans les immeubles construits dans la période coloniale (Voir figure21), et aussi dans la Casbah en haut (figure22) qui a donné autrefois le surnom de « Alger la blanche » à la ville.



Figure23 : Les maisons en couleur en Italie

Source : pixabay.com



Figure24 : Tunisie Sidi Bou-Said

Source : mondointasca.it/tunisia-turismo-balneare-culturale



Figure25 : Des immeubles blancs au boulevard Zighout
Youcef. Alger centre. Algérie

Source : consulat-paris-algerie.fr/tourisme/la-baie-dalger/



Figure26 : Les immeubles blancs de la façade
maritime

Source : fayban.skyrock.com/alger-la-blanche.html

- **Les matériaux de construction :**

L'architecture en zone littorale présente une certaine liste de matériaux de construction qui sont les plus souvent employer dans les constructions en cette zone, dans le but d'avoir des constructions résistantes et durables dans le temps. Le choix des matériaux est fait par rapport aux facteurs climatiques qui les impose ce milieu humide, on donne l'exemple : l'utilisation de la brique, le béton cellulaire, qui est résistant et facile de la mise en œuvre et qui offre une large liberté de forme en plus d'un aspect souvent esthétique (Voir figure27 : projet du Mucem , l'architecte Rudy Ricciotti a utilisé le béton en réalisant des formes dentelles, ajoutant une touche esthétique pratiquement dans la majorité des façades). Nous avons l'utilisation des panneaux solaires (Voir figure28), qui assurent une économie d'énergie, le bois naturel pour l'isolation thermique et même phonique, on éloignant et on évitant d'utiliser de l'acier pour qu'on ne se retrouve pas face à des problèmes de corrosion.

Etat de connaissances



Source : francebleu.fr/loisirs/evenements/Museum

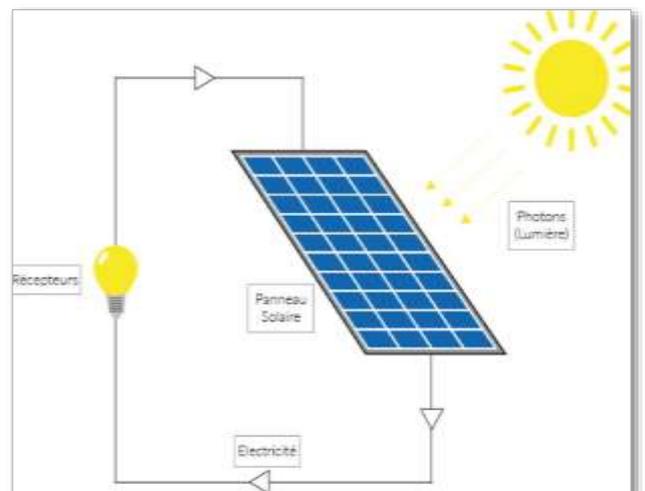


Source : photos-provence.fr/marseille/museum.html

Figure27 : Le musée MUSEM –Marseille-France et la forme dentelle réalisée en béton

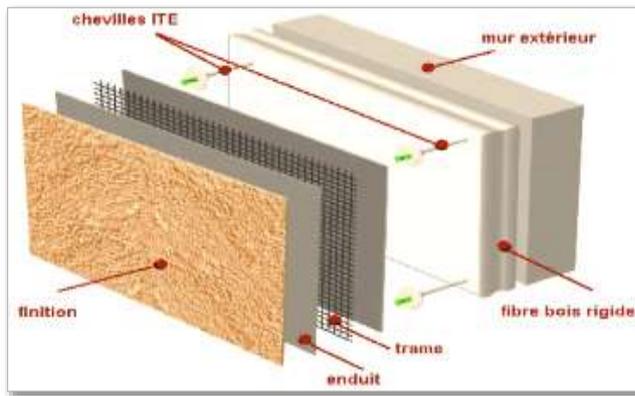


Source : blog.materielectrique.com/panneaux-solaires-habitat/



Source : hellowatt.fr/blog/fonctionnement-panneau-solaire

Figure28 : L'utilisation des panneaux solaires pour l'économie



Source : monisolationecologique.com/blog/fibre-bois

Source: cbmaisonecologique.fr/autres-savoir-faire/isolation/

Figure29 : L'utilisation du bois dans l'isolation

En résumé tout ce que nous avons dit par des exemples des projets, qui donnent l'expression de l'architecture en milieu littoral et qui permettent de tirer les grandes orientations lors de la production architecturale d'un projet, dont chacun de ces projets présentés par la suite, présente sa propre méthode de programmation, de conception et enfin d'architecture qui est spécifique par rapport aux différents facteurs imposés par son milieu.

Études des exemples :

Projet 01 : Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, Marseille « Mucem » :



Figure30 : La situation géographique du musée Mucem

Source : memori84.wordpress.com



Figure31 : Implantation du projet Mucem-Marseille

Source : [GoogleMaps](https://www.google.com/maps)



Figure32 : La terrasse du musée protégée par des barrières de moucharabieh

Source : comcreation-jardin.com



Figure33: La 1ere passerelle qui relie le fort au musée

Source : theprovenceherald.fr

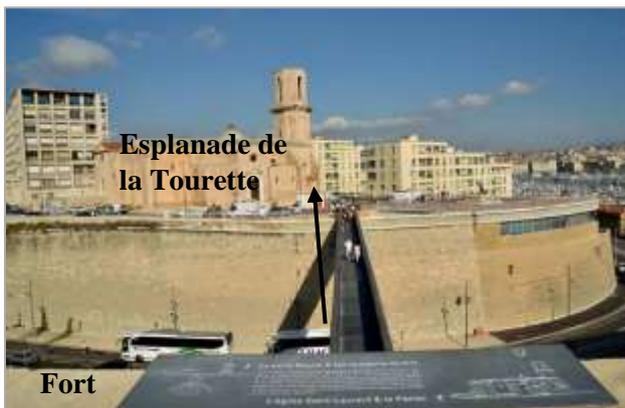


Figure34: La 2eme passerelle qui relie le fort à l'esplanade de la Tourette

Source : lamarseillaise.fr

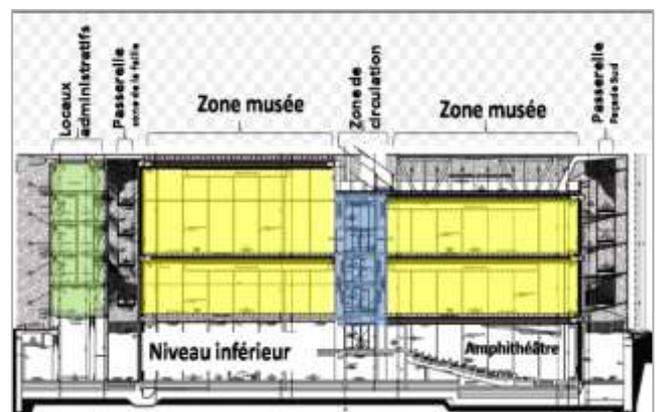


Figure35: Les espaces intérieurs du musée (Coupe Nord-Sud)

Source : Efectis.com

Etat de connaissances

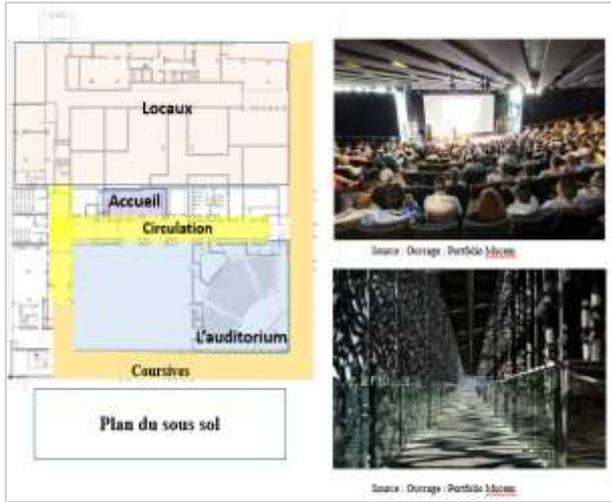


Figure36 : Plan du sous-sol

Source : Ouvrage Portfolio Mucem traité par BENAZIZA et SMAILI

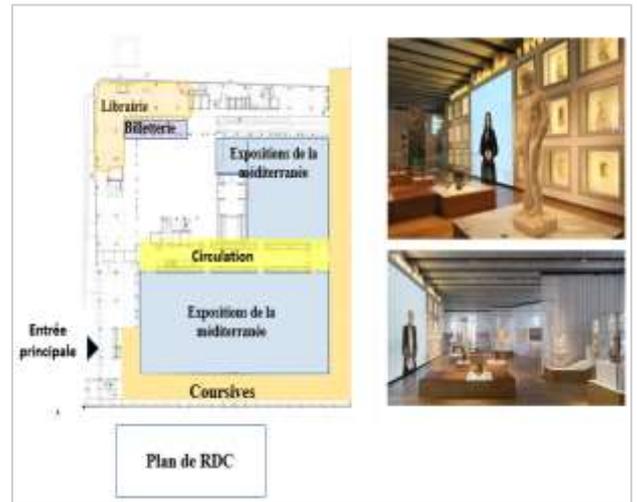


Figure37 : Plan RDC

Source : lichtkunstlicht.com traité par BENAZIZA et SMAILI

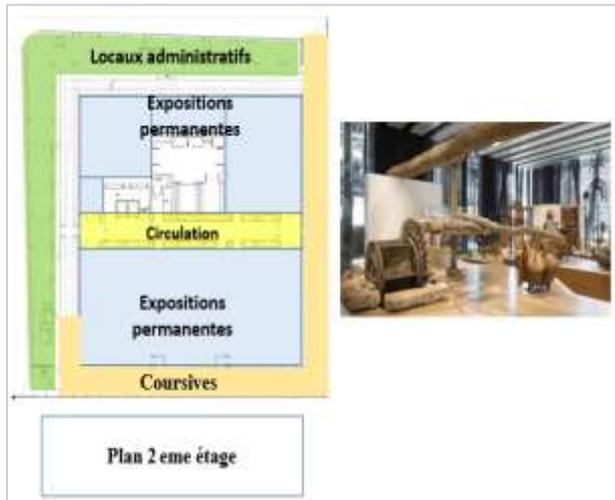


Figure38 : Plan 2eme étage

Source : lichtkunstlicht.com traité par BENAZIZA et SMAILI



Figure39 : Plan 3ème étage

Source : Ouvrage Portfolio Mucem traité par BENAZIZA et SMAILI



Figure40 : La volumétrie du projet de Mucem-Marseille-France



Figure41 : L'utilisation de l'éclairage artificiel sur la façade du Mucem-Marseille-France

• **La présentation et situation géographique du projet** :

Le musée Mucem « Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée » se situe à l'entrée du Vieux Port de Marseille(Figure26), s'affirme comme le seul grand musée consacré à la Méditerranée, conçu par l'architecte Rudy Ricciotti associé à Roland Carta, ouvert le 07 Juin 2003 au moment où Marseille est devenue capitale européenne de la culture. Il s'implantait dans un environnement physique, tout ce qui constitue les espaces avoisinants de celui-ci dont le projet Mucem est entouré par un ensemble des bâtiments importants et orienté face à la masse historique (tels que : le fort, le centre de conservation et de ressources plus le port de commerce), ont une valeur historique et architecturale qui lui donnant une empreinte historique(Figure27).

L'exemple pris, illustre parfaitement le concept soutenu par l'option **site/projet**, son intégration dans la région, sa forme, nous replonge dans le milieu marin pour en ressortir et s'orienter vers la ville, créant ainsi, la relation ville-mer.

- **La composition volumétrique** : Il se représente sous forme d'un cube de 15 000 mètres carrés, de 52 mètres de côté, composé de deux plans carrés insérés l'un dans l'autre, l'architecte le décrit : « *Si on le met à plat, c'est comme un morceau de tissu qui serait surpiqué en périphérie* ». ¹⁸

L'organisation des volumes et des parcours sont évoqués celle d'une ziggourat, un édifice religieux d'origine mésopotamienne, fait de la superposition de plates-formes de dimensions décroissantes, et entre ces volumes, un vide dans lequel une rampe s'enroule autour des salles d'expositions et mène du rez-de-chaussée du musée à une terrasse (Figure 28) qui favorise une magnifique vue panoramique sur la mer. Tout en créant une relation entre l'intérieur et l'extérieur, protégée par des barrières de moucharabieh, d'une part, en donnant la valeur et l'expression d'une architecture moderne, et d'une d'autre part, se protéger de l'ensoleillement. Dans cet étage se trouve un forum avec une mole passadot donnant au même temps sur la terrasse et sur la mer méditerranéen.

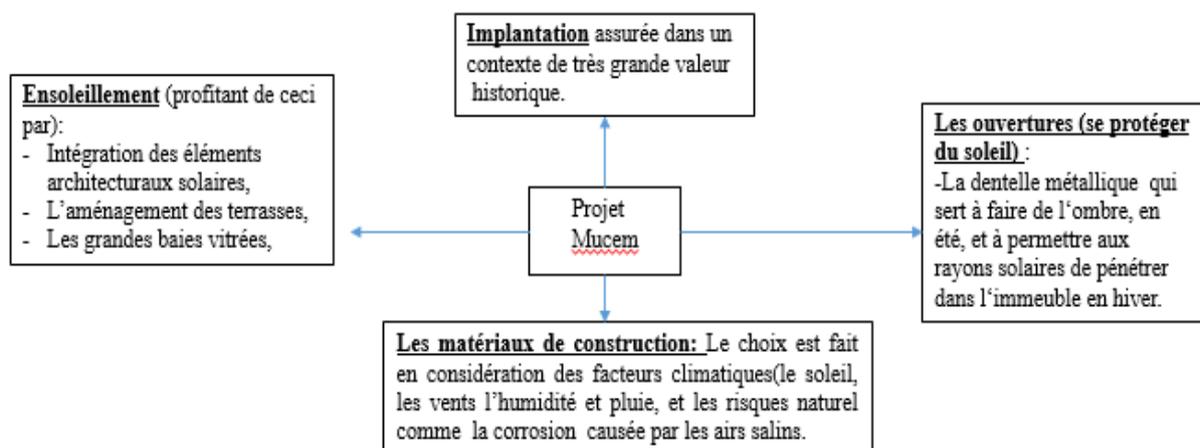
Il est composé d'une passerelle de 130 m de long qui relie le fort au musée(Figure29), là où il s'agit d'une liaison entre l'architecture et le patrimoine, sans oublier que le fort est considéré comme un complexe militaire indissociable de l'histoire de Marseille, et une autre passerelle relie le fort Saint-Jean à l'esplanade de la Tourette, ce qui permette aux visiteurs du musée de

¹⁸ -Citation de l'architecte Rudy Ricciotti

profiter d'une belle promenade flottante sur la mer méditerranéenne(Figure30). L'architecte utilise uniquement les matériaux respectueux de la nature et de l'environnement. Les fenêtres sont plus nombreuses sur la façade nord que sur la façade sud ce qui limite l'apport de chaleur.

- **Les matériaux de construction** : L'architecte a utilisé la résille de béton, l'utilisation de ce matériaux à faciliter d'avoir des forme en dentelle occupant les deux côtés des faces sud et ouest, les plus ensoleillés, ainsi le verre qui trouve sa place sur les deux côtés des faces nord et est dans le but de donner plus de la transparence au projet.¹⁹ L'architecte justifie ça par : « *c'est le soleil qui dicte la construction...* ». La figure37 illustre l'utilisation la lumière artificielle comme outils de mise en valeur du projet architectural et son utilisation comme mobilier urbain.
- **L'organisation spatiale** : Le projet contient un auditorium avec une surface de 430 m² pour 325 personnes, hauteur sous plafond 5.40m .L'écran s'abaisse, pour disparaître dans le sol et occultation partielle avec des voilages ou vue sur les piliers en béton de forme arborescente et les douves. Plus des coursives ou rampes sont constituées de deux espaces de circulation entrelacés, qui partent de rez-de-chaussée et conduisent au toit terrasse .Elles desservent les espaces d'exposition de la méditerranée ainsi des expositions permanentes , mais également les bureaux administratifs, comme le montre pratiquement tout les plans de chaque étage.

En résumé tout ça par ce schéma explicatif sur le projet :



¹⁹ -Article dans le journal « Le monde », écrit Par Frédéric Edelmann Publié le 03 juin 2013 à 17h33 - Mis à jour le 04 juin 2013 à 13h13
- Ouvrage de Portfolio Mucem.

Projet02 : Le centre Bottin centre des arts et de la culture, Espagne :

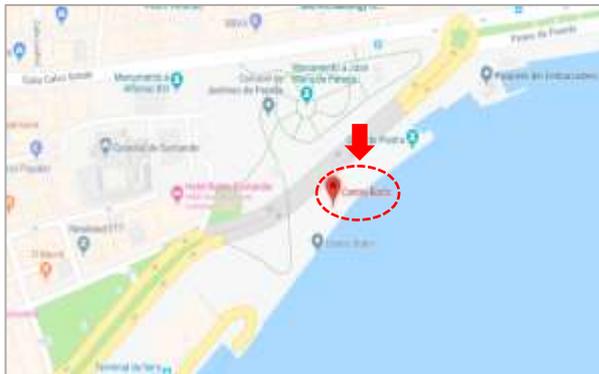


Figure42 : La situation géographique du centre

Botin

Source : Google maps



Figure43 : Le centre Botin

Source : <https://fr.tripadvisor.ca>



Figure44 : Les jardins de Perada -Santander-Espagne

Source : www.maison.com



Figure45 : Les 2 volumes composants le projet

Source : www.laquotidienne.fr



Figure46 : L'utilisation des pilotis « le bâtiment ne touche pas la terre »

Source : www.la-croix.com



Figure47 : Continuités des percés visuelles et physique

Source : www.rtbf.be

Etat de connaissances



Figure48 : La terrasse qui offre des vues spectaculaires sur la mer et les passerelles

Source : www.maison.com



Figure49 : Cinéma en plein air

Source : www.maison.com



Figure50 : Le RDC (Façade transparente donnant sur la mer

Source : www.maison.com



Figure51 : Les sols extérieurs en béton bleu

Source : www.maison.com

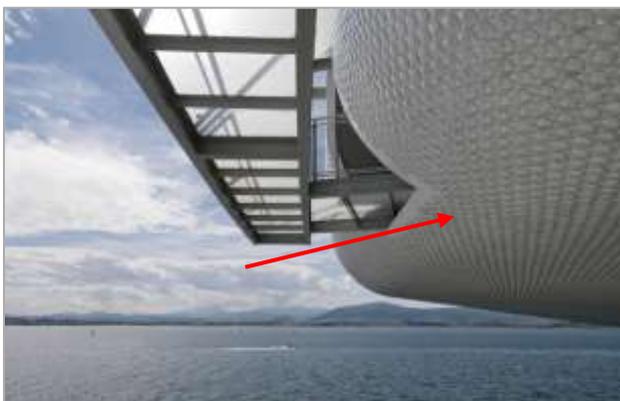


Figure52 : Utilisation des disques de céramique

Source : [maison.com /amc-archi.com/photos/en-espagne-le-centro-botin-de-renzo-piano-inaugure,6666/centro-botin-santander-esp.a.1](http://maison.com/amc-archi.com/photos/en-espagne-le-centro-botin-de-renzo-piano-inaugure,6666/centro-botin-santander-esp.a.1)

• **La présentation et situation géographique du projet** :

Le centre Botin est un centre d'art dont l'objectif est de créer du développement social et de la richesse en tirant profit du potentiel que représentent les arts pour réveiller la capacité créative, qui a pour vocation de devenir l'un des symboles architecturaux et culturels de la ville.

• **Intégration du projet** : Il se situe dans un lieu privilégié au centre de Santander , Espagne (Figure38), au bord de la baie, là où était aménagé un ancien parking, créé et conçu par l'architecte Renzo Piano, en collaboration avec Luis Vidal plus d'autres architectes participants, intégrant le centre de la ville et les Jardins historiques de Pereda avec la baie de la ville, formant par ça une variété des vues.

• **La composition volumétrique** : Le bâtiment évoque un quai constitué de deux volumes(Figure41) soutenus par des colonnes, avec une série de passerelles légères en acier et en verre, séparent les deux volumes arrondis du bâtiment et crée un espace de circulation dessinant une sorte de place publique intermédiaire. Ces derniers sont situés à la hauteur de la cime des arbres des jardins de Perada qui l'entourent et partiellement suspendus en porte-à-faux au-dessus de la mer, dont le bâtiment ne touche pas la terre(Figure42). Cette hauteur permet à la lumière de passer et offre de splendides vues sur la baie(Figure43) et également rendre le front de mer aux promeneurs, « *Depuis la ville, le centre d'art se devine peu à peu car sa hauteur ne dépasse pas celle des arbres voisins* »²⁰ note Benjamin Weil, le directeur artistique du centre d'art. L'idée se fonde parfaitement dans le cadre ambiant, là où le projet s'intègre harmonieusement à son environnement.

• **L'organisation spatiale** : Il est composé de deux salles d'exposition, de salles de classe, d'espaces de travail, d'une terrasse(Figure44), en accès libre avec une vue imprenable sur Santander et sa baie et d'un auditorium de 300 places, avec inauguration le cycle du cinéma en plein air(Figure45) où se trouve un écran géant installé sur l'une des façades extérieures projette des films et des vidéos d'artistes. Au rez-de-chaussée, une façade entièrement transparente(Figure46) abrite un café, un restaurant, un magasin et un centre d'information, favorisant la relation et le contact visuel avec la mer. Le plafond du bâtiment est recouvert de céramique, tandis que le sol est orange, se démarquant du pavé de béton bleu (Figure47) offrent un effet de continuité avec la couleur de la mer, utilisé pour les espaces extérieurs.

²⁰ Citation du directeur artistique du centre s'art Botin

Etat de connaissances

- **Les matériaux de construction :** L'architecte a utilisé dans sa construction du béton armé tandis que, le bâtiment est recouvert d'une surface unique en son genre, constituée de 270 000 disques de céramique(Figure48) qui reflètent les couleurs miroitantes de la mer et du ciel.²¹

Projet03 : L'auditorium de tenerife-Espagne :



Figure53 : La situation géographique du projet

Source :GoogleMaps



Figure54 : Le projet d'auditorium de ténériffe

Source : peri.com



Figure55 : l'intégration d'une grande terrasse (cafétéria)



Figure56 :Des grandes terrasses donnent sur la mer

²¹ -Article écrit par Martine Robert Le 13/12/18 à 17H13 / Site : cotemaison.fr/chaine-d/deco-design/renzo-piano-inaugure-le-centre-botin-en-espagne_29663.html / Site : amelie-paris.com/fr/actualites/302_Centre-Botin.html

Etat de connaissances

Source : tripadvisor.com



Figure57 : L'auditorium donne sur la mer et la ville au même temps

Source : depositphotos.com

Source : designingbuildings.co.uk



Figure58 : L'utilisation du ciment blanc (couleur blanche)

Source : Dreamstime.com

Le projet « auditorium de ténériffe » conçu par l'architecte Santiago Calatrava (La construction a commencé en 1997 et s'est terminée en 2003) est encadrée dans les principes de l'architecture moderne tardive de la fin du XXe. Considéré comme le meilleur bâtiment moderne dans les îles Canaries, il est l'un des principaux attraits de Tenerife. Il est situé sur l'avenue de la constitution dans la capitale de l'île, Santa Cruz de Tenerife, aux îles Canaries(Figure32).

Le bâtiment se trouve sur un terrain de 23.000 m², dont l'auditorium occupe 6471 m², divisé en deux chambres, le reste c'est des jardins, des places, des entrées et un parking de 260 places. Le bâtiment « *n'a pas de façade ...* » dit l'architecte Santiago Calatrava, et produit ainsi plusieurs suggestions. Pour certains en forme de vague pour d'autres, la lune, ou une coque géante ou la langue chargée.

L'auditorium de Tenerife a deux caractéristiques la première est l'ouverture vers l'extérieur, à la fois la mer et la ville, avec de grandes terrasses (Figure34, 35,36), c'est l'un des concepts de l'architecture en milieu littoral. La seconde caractéristique en raison de la marque expressive de Calatrava, l'auditorium situé plus à la conception d'une sculpture géante bio.

Calatrava a basculé dans ce travail pour le béton armé parce que comme il disait permet des formes de moules, défiant les lois de la gravité, comme la crête, qui tombe du ciel dans l'Auditorium de Santa Cruz de tenerife, où il a choisissait la couleur blanche (figure37) dans son travail, la raison de ce choix c'est pour les niveaux élevés de lumière et de réflexion de la lumière utile pour les parties communes, escaliers, parkings, signalisation, etc.

Etat de connaissances

Cet avantage permet de représenter des économies dans le nombre d'appareils, et la consommation d'énergie subséquente, plus d'autres raisons liées aux coûts de maintenance.²²

Il est à retenir de la présente lecture que l'architecture, en milieu littoral doit répondre à nombre de points tout aussi important l'un que l'autre. Allant de la forme, au volume, passant par la matière, la couleur, à l'orientation des façades, les ouvertures, dans un respect formel de l'environnement immédiat d'où le rapport site/ projet, afin que ce dernier perdure et trouve sa place dans le culturel de la société à travers les temps. Pour Jean Nouvel « ...*l'architecture doit être le media introduisant les valeurs de culture et de civilisation dans le construit.Le projet d'architecture est une discipline unique dans le paysage de l'enseignement supérieur. Il convoque en un seul lieu des savoirs multiples : connaissances transmises par les pairs, Histoire, données factuelles, d'où jaillit la production architecturale. L'Architecture est la discipline qui marie les antagonismes et crée des correspondances entre eux : intuition et logique, économie et expression, tradition et science-fiction, société et individu.* » ...»²³

I-A-3 Les Particularités de la ville littorale algérienne :

1. Bref aperçu sur le littoral algérien :

Le littoral algérien s'étend sur 1 622 kilomètres de plages et d'une superficie de 9824 km² 0.4% de celle du pays. Cet espace représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population (2/3 de la population sur 4% du territoire), des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière. Cet espace littoral couvre toutes les grandes villes sur son territoire.

Classification des villes littorales algériennes :

Les grandes villes : La population totalise au moins 100 000 habitants.

Les moyennes villes : La population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants.

²² -Site : webtenerife.fr/propos-tenerife/lile/communes/santa-cruz-tenerife/lieux-interessants/auditorio-tenerife.htm
- Site : fr.wikiarquitectura.com/bâtiment/auditorium-de-teneriffe/

²³ GOULET, Patrice, 1994. *Jean Nouvel*. Éditions du Regard, Paris, p.19

Etat de connaissances

Les petites villes : La population est comprise moins de 50 000 habitants.

2. Instruments de protection du littoral

2.1. Législation

2.1.1. Au niveau international

L'Algérie a adhéré à la convention de Barcelone de 1976 en Janvier 1980. De même, Le protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique ratifié en 1982 est entré en vigueur en 1983. L'adoption, le 3 Avril 1982 à Gènes du protocole relatif aux Aires Spécialement Protégées d'importance Méditerranéenne et sa ratification en 1985, est entrée en vigueur en 1986. Le 28 avril 2004, l'Algérie a ratifié la convention de Barcelone par décret présidentiel n°04-141. Les protocoles relatifs à cette convention sont en cours d'examen. Par ailleurs, l'Algérie a ratifié plus de 13 accords, de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge en 1976, et de la Convention de PNUE de 1979 sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (Convention de Bonn) en 2005.

2.1.2. Au niveau national

Le désir de maîtriser la gestion des espaces littoraux en Algérie est récent,

La loi 90-29 du 1^{er} décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme.

Les dispositions de ce texte s'appliquent à toutes les îles, îlots ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer et incluant l'intégralité des zones humides et leurs rivages sur 300 mètres de largeur dès qu'une partie de ces zones est en littoral tel que défini. En outre toute construction sur une bande de terre de 100 mètres de largeur à partir du rivage est frappée de servitude de non aedificandi, toutefois sont autorisées sur cette bande les constructions nécessitant la proximité immédiate de l'eau (art. 45 de la loi 90-29).

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 (figure 1).

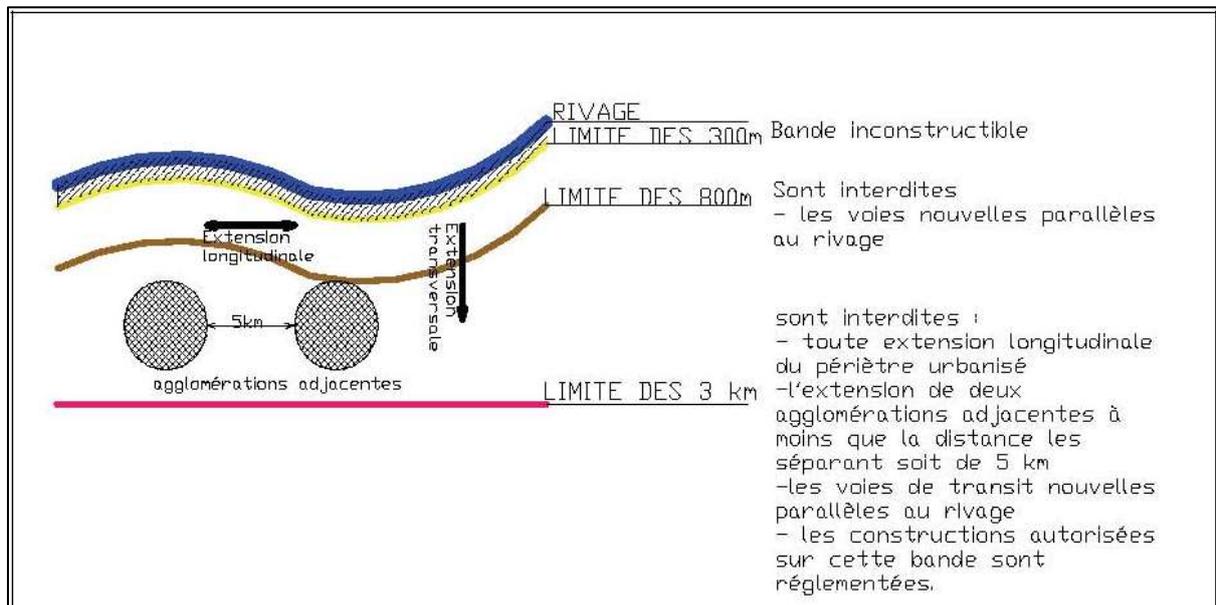


Figure57 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-

Source : Malika Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran ».

- **Bande 1** : Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).
- **Bande 2** : D'une largeur de 800 mètres où sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage (alinéa 1 de l'article 16).
- **Bande 3** : Dont la largeur est de 3 km, dans cette bande sont interdits : Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage. L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins. Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.

-L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.

Etat de connaissances

-L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristiques dans le schéma national d'aménagement du territoire.

-La protection des bases naturelles du tourisme.

-La préservation du patrimoine culturel et des ressources touristiques à travers l'utilisation et l'exploitation, à des fins touristiques, du patrimoine culturel, historique, culturel et artistique.

Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages.

La présente loi a pour objectifs :

- La protection et la valorisation des plages en vue de faire bénéficier les estivants de la baignade, de la détente et de toutes les prestations qui s'y rapportent.
- la réunion des conditions d'un développement harmonieux et équilibré des plages répondant aux besoins des estivants en matière d'hygiène, de santé, de sécurité et de protection de l'environnement.
- l'amélioration des prestations de séjour des estivants.
 - la définition d'un système de loisirs intégré et compatible avec les activités balnéaires.

Ces lois ont été enregistré en zone littorale et particulièrement dans le non-respect des zones de non aedificandi, d'où l'anarchie et non contrôle de l'espace littoral. Ont pour but :

- Préserver le patrimoine culturel mais aussi naturel de la zone littorale.
- Encourager l'implantation des activités économiques
- .Encourager la recherche et les découvertes en ce qui concerne les ressources littorales.
- mettre en place des lois qui interdisent l'empiétement sur des zones naturelles ou patrimoniales.

Les instruments d'urbanisme liés au littoral :

Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC)

Conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25), dans les communes riveraines de la mer et afin de protéger des espaces côtiers,

Etat de connaissances

notamment les plus sensibles, il est institué un plan d'aménagement et de gestion de la zone côtière dénommé plan d'aménagement côtier qui comporte l'ensemble des dispositions fixées par les lois et règlements en vigueur et celles de la présente loi. Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application N° 09-114 du 07 avril 2009.

Le PAC s'est traduit par :

- La délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations ;
- Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier) ;
- L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu.

Il faut souligner que le PAC est un plan à l'échelle régionale puisqu'il peut couvrir plusieurs wilayas.

Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme :

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure⁶. Le PDAU doit être compatible avec les orientations de la loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral et fixer les termes de référence des POS.

Le plan d'occupation des sols (POS) :

En Algérie, le POS est un instrument d'urbanisme réglementaire, procédant d'une politique de protection. Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné. Il précise :

- La forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols.
- La nature et l'importance de la construction.
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions.
- Les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers.

Etat de connaissances

- Les servitudes.

- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger (littoral, terre agricole).

SNAT : le schéma national d'aménagement du territoire.

SDAT : le schéma directeur d'aménagement du territoire.

Les problématiques de la ville littorale algérienne : La ville littorale algérienne englobe un ensemble de problématiques sur le plan architectural et urbanistique, la rupture entre la ville et la mer est le principal problème dans toutes les villes littorales algériennes, notamment la petite ville littorale qui souffre d'un délaissement très apparent, elle est connue par un front de mer attaché au noyau historique (ou bien le centre-ville). Celui-ci témoigne d'une forte dégradation du cadre bâti à cause de son âge, cela donne un mauvais effet sur l'image du front de mer et sur l'attractivité urbaine de l'espace. La perte d'attractivité du centre-ville, l'absence d'aménagement dans l'interface et le manque d'animation dans ce dernier conduisent à l'effacement du front de mer et ensuite à la démaritimisation de la ville.

Par ailleurs dans ces petites villes littorales il y'a une standardisation dans le cadre bâti qui ne tient pas compte des particularités. C'est le cas de la plupart de la petite ville littorale algérienne qui souffre des mêmes problèmes ; les pouvoirs publics ont construit d'une manière urgente cela pour répondre aux besoins sociaux avec une architecture banale et non réfléchie.

L'économie des petites villes littorales algériennes dépend de l'activité de pêche et de tourisme balnéaire qui ne sont pas réellement valorisés ; pour la pêche, ces villes ont un port de pêche et malgré son importance et ses dimensions importantes il est mal exploité avec une grande partie délaissée ce qui lui donne une mauvaise image. Pour le tourisme balnéaire, il a un grand bénéfice pour l'économie de ces villes notamment en saison d'été mais malgré son magnitude les plages sont mal aménagées et très délaissées.

Conclusion de cette partie :

A l'issue de cette première partie , nous sommes arrivés à acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale, d'étaler et d'approfondir notre vision sur différents plans en général et leur impact sur le plan urbanistique et architectural en particulier. Cette étape, si indispensable va nous permettre d'entamer la deuxième partie, de cet état de connaissance, avec plus d'aisance, en ayant avoir un niveau de connaissance scientifique, social et culturel élevé

Etat de connaissances

pour faire face à cette relation **site / projet**. Le processus de développement d'une ville est à la fois humain, social, urbain, culturel, économique. D'autant que l'urbanisation est un indicateur sur l'état de développement de toute société.

Partie02 :

B / Thématique spécifique « Aménagement urbain des fronts de mer » :

II-B-1 Introduction :

A l'issue de la première partie, de l'état de connaissances, nous sommes arrivés à acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale et ses composants, d'étaler et d'approfondir notre vision sur différents plans et leur impact sur le plan urbanistique et architectural.

Cette deuxième partie du travail, sera consacrée, essentiellement à la contribution des fronts de mer dans l'aménagement de la ville littorale régissant la production architecturale et urbanistique en milieu littoral.

Les villes littorales sont devenues objets significatifs des pratiques d'aménagement dans ce sens elles s'inscrivent dans le mouvement d'aménagement. **Le waterfront** est devenu un thème central de la planification dans les politiques de renouvellement et de régénération des espaces urbains. Il présente le point de contact avec la ville, également zone d'une certaine largeur, constituant la transition entre une étendue d'eau et les terres qui l'entourent. Cependant, l'aménagement du front de mer délaissé permettra de redynamiser la ville, de reconquérir des espaces qui font partie de ce front de mer, de développer des activités qui renforcent la vocation maritime de la région. Il s'agit de créer un véritable front de mer permettant la renaissance, le développement de nouvelles activités qui se greffent dans ce sens d'aménagement (hôtellerie, restauration, plaisance, culture, loisirs), et la mise en valeur paysagère des espaces littoraux.

a- Les différentes stratégies d'aménagement du front de mer :

Une ville littorale que ce soit sa vocation et sa taille, possède une partie du front de mer qui présente un point de contact directe avec la ville et véritable élément identitaire de cette dernière. Il s'agit pas mal des fronts de mer délaissés qui ont donc fait leur apparition au centre-ville et aux abords de la mer, des zones devenues mal vues par les habitants de la ville, où il y a de l'insécurité, une image ternie au fil des années par des indu occupants de ces lieux, qui sont l'objet de grand rapports de tensions. Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer. Cependant, pour redonner l'image à ces zones délaissées dans le temps, nous allons présenter différentes opérations d'aménagement du front de mer qui ont pour but en effet de redonner à la ville son originalité et son identité perdue à travers l'aménagement de ses fronts de mer :

Action de valorisation / revalorisation : C'est un ensemble des actions visant à mettre en valeur un produit, un service ou une image à l'aide d'une présentation ou d'une argumentation favorable à l'appréciation des acheteurs potentiels. En effet, la notion de revalorisation territoriale est difficile à définir précisément puisqu'elle correspond à la fois à des valeurs chiffrables, qui permettent de dresser des palmarès socio-économiques, mais également à des valeurs intangibles liées aux représentations et aux expériences différenciées que les citoyens ont des espaces urbains.

Action de restauration : Elle consiste à redonner au bâtiment son caractère initial, avec une manière d'éviter les désordres de tout genre tout en employant les matériaux d'origine selon les techniques d'époque, ce savoir se fait par un spécialiste pas d'autre.

« Restaurer un édifice, ce n'est pas l'entretenir, le réparer ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné »²⁴. Elle est au service de la conservation.

Action de requalification : Action de requalifier, c'est-à-dire acquisition d'une nouvelle qualification, elle peut toucher plusieurs constructions tels que : bâtiment, voirie, un quartier, un port...etc. Citant l'exemple de Port-Vendres dont il s'agit d'une requalification du quai Dezoums dans l'anse des Tamarins :

Le Port de Port-Vendres un port mixte regroupant des activités de commerce, croisière, pêche et plaisance. Situé au Sud-est du département des Pyrénées-Orientales (66), à 30 km de Perpignan et à 20 km de l'Espagne, entre Collioure et Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres est un port naturel en eaux profondes (de -16 m de profondeur à - 2 m) parfaitement abrité. (Figure)

²⁴ Livre **Viollet-le-Duc** - Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVIe siècle, 1854-1868, p14

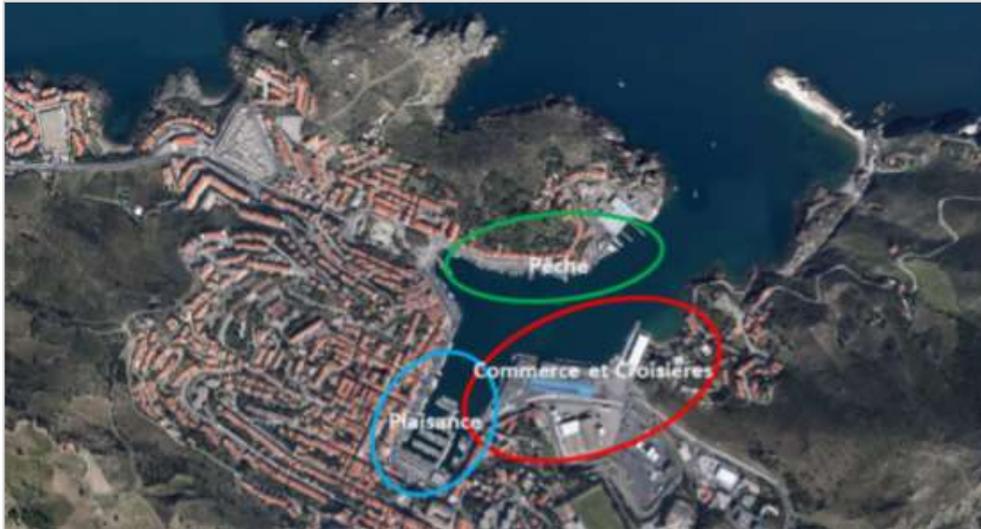


Figure58 : La localisation du port avec ses activités mixtes (commerce, croisière et pêche)



Figure59 : Vue panoramique des éléments structurants du port de Port-Vendres

Source : Fond google earth travaillé par BENAZIZA et SMAÏLI

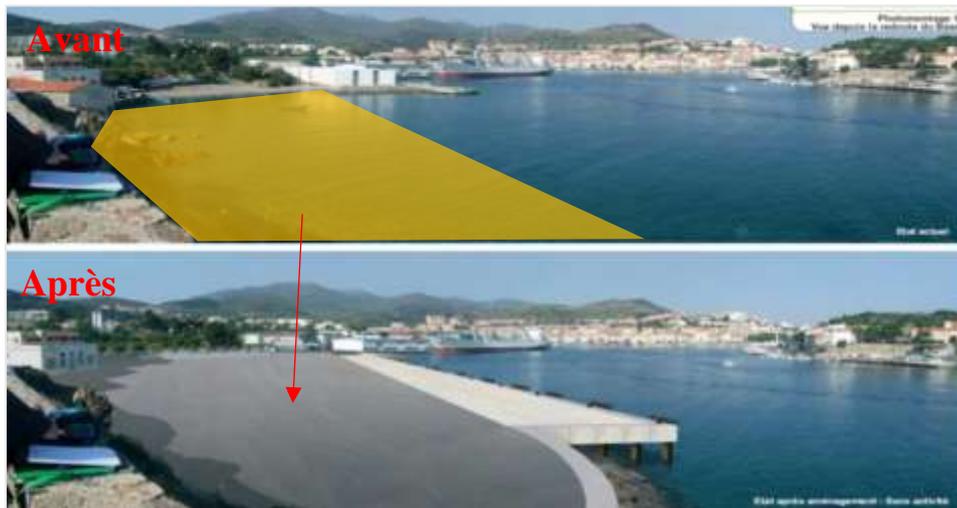
Le projet de requalification du quai Dezoums se fait en 24mois, qui souhaite engager pour la revitalisation du port de Port-Vendres. Il s'agit d'investir pour maintenir les recettes du port de façon à pérenniser la solidarité entre les diverses activités portuaires. Le port de Port-Vendres a la caractéristique d'être un port complet avec beaucoup d'activités, c'est un port dans la ville.

Etat de connaissances

L'histoire de la ville est indissociable de celle du port, l'objectif n'est pas de faire un projet pharaonique, mais un projet équilibré. Port-Vendres a un outil avec le port de commerce qui fonctionne puisque le trafic s'est maintenu malgré la crise. Le réaménagement du quai Dezoums est une composante de cette politique de consolidation de toutes les activités portuaires. Trois types d'objectifs guident cette opération : des objectifs économiques, territoriaux et environnementaux. Les matériaux de démolition des anciens bâtiments seront évacués en dehors du site pour être recyclés.

Les déblais, c'est-à-dire les matériaux extraits par dragage des fonds meubles et durs, ou issus de la démolition du quai Dezoums existant, représentent 35 500 m³. Ils seront intégralement réutilisés pour combler l'anse des Tamarins et ainsi constituer le remblai du terre-plein. Il est important de noter qu'aucun matériau extrait ne sera immergé en mer. Les remblais représentent 54 300 m³. Les remblais complémentaires au comblement de l'anse et les enrochements nécessaires seront amenés par camion sur le site. Ils représentent environ 15 500 m³.

Le projet consiste 9 phases comme suivant :



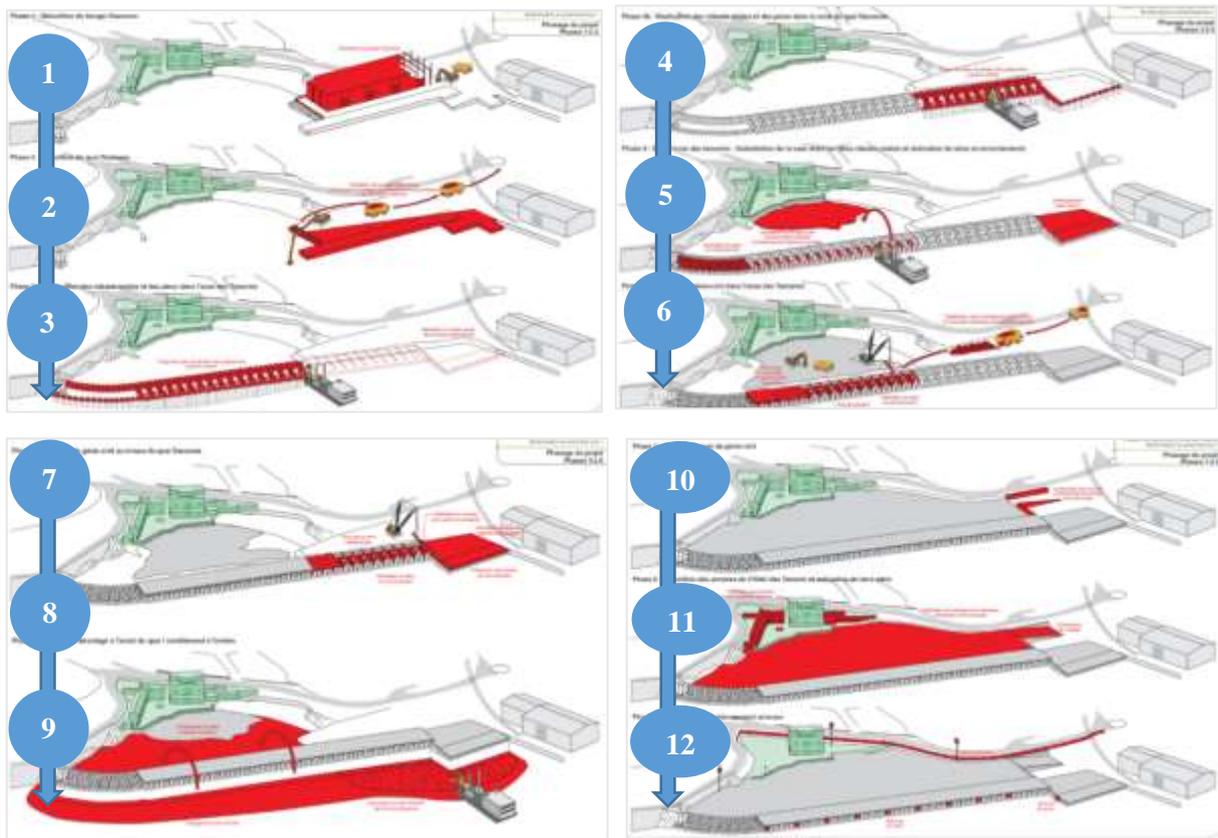


Figure60 : Le phasage du projet de requalification du port

Source : Résumé non technique de l'étude d'impact, département des Pyrénées Orientales

Action de rénovation : Une destruction partielle ou complète des ouvrages existants vétustes et leur remplacement par des constructions neuves, tout en essayant de respecter le contexte spatial ou culturel auquel elles font référence sans leur perdre son empreinte principale. Cette action peut signifier de rebâtir à neuf « À travers la rénovation urbaine, on assiste à une démolition-reconstruction de l'État qui ne délègue et ne décentralise qu'en apparence ». ²⁵

Action de réhabilitation : C'est une forme d'action implique d'importants changements susceptibles de remettre à niveau la construction ainsi que de l'adapter aux standards actuels (aussi bien dans le domaine du logement que dans celui de l'espace public). « Plutôt que de détruire des tours on pourrait les réhabiliter, parce que l'histoire de l'architecture de la ville est faite de la modification de l'architecture et de sa réinterprétation ». ²⁶

²⁵ **Renaud Epstein**, *La rénovation urbaine. Démolition-reconstruction de l'Etat*, Paris, Les Presses de Sciences Po, coll. « Sciences Po Gouvernances », 2013, 377 p

²⁶ **Patrick Bouchain** : une architecture humaniste et libertaire-Article : Article publié le 26/06/2007 Dernière mise à jour le 26/06/2007 à 15:14 TU

Etat de connaissances

Le port de Sainte-Maxime a connu ce genre d'action plus d'autres différentes actions et stratégie d'aménagement cité avant « réhabilitation, rénovation, restructuration » :

Le port de Sainte-Maxime se trouve dans une petite ville littorale Française, située dans le département du Var en région française d'Azur, entre Saint-Raphaël et Saint-Tropez, au sud de Draguignan. Sainte-Maxime a plus de 11 km de littoral dont 5 km de plage. Son port est dédié à l'activité de pêche.

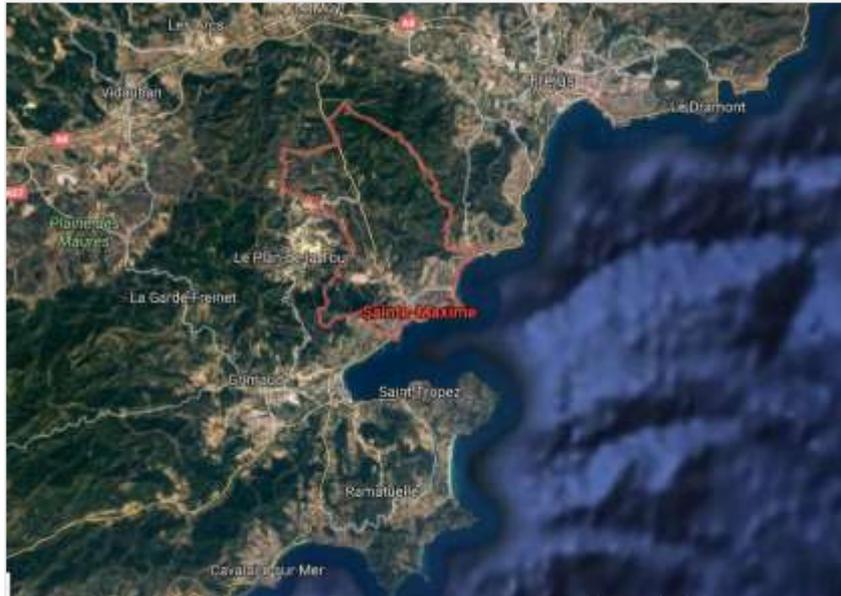


Figure61 : La situation géographique de la ville Sainte-Maxime

Source : Google maps

Un petit aperçu sur le front de mer de Sainte-Maxime :

Au XVIII^e siècle, le front de mer de sainte –maxime était très délaissé sans aucun aménagement, et son port était modeste permettant le chargement des marchandises venant du forêt des maures. Le vin, l'huile, le liégé bois, les grains, les légumes étaient embarqués sur les tartanes, bateaux capables de transporter à moindre cout le fret d'un port à l'autre.

A la fin des années 30, le port de commerce laissa la place au port de plaisance .en 1972 le front de mer était mal aménagé et le port était agrandi.

Le projet de requalification de son front de mer : L'aménagement du front de mer sera réalisé, phase par phase, selon les possibilités de financement de la commune. Le 15 octobre 2012, démarraient les travaux d'aménagement et de sécurisation du trottoir commerçant de la promenade qui se sont achevés en avril 2013.

Les objectifs de ce réaménagement sont :

- Améliorer la sécurité sur cet axe principal.
- Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles, aux enfants.
- Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace et enfin insuffler un vent de modernité sur une promenade aujourd'hui vieillissante.

Consécutivement à la phase diagnostic, qui a permis de bien cibler les atouts et dysfonctionnements du site, l'équipe du projet a élaboré un projet d'aménagement urbain de requalification du front de mer de Sainte-Maxime. Le projet est bien une requalification urbaine qui tient compte de la spécificité portuaire et littorale du site, du capital architectural et paysager ainsi que des activités commerciales ou culturelles déjà existantes. La surface d'aménagement totale est de 55 000 m², elle s'étire longitudinalement d'Est en Ouest sur 900 m de littoral. La réussite du projet de requalification s'exprime également sur la qualité de l'aménagement "transversal" entre le centre-ville et la mer dans le but de bien créer une forte liaison entre ces deux entités. Le front de mer est délaissé depuis un temps dont il est mal exploité malgré sa richesse paysagère, on le remarque à travers la photo qui montre l'occupation d'un espace important face à la mer par un parking qui devient souterrain également sur le long de front de mer on distingue le manque des activités d'attractivités, des espaces de rassemblement et de regroupement...etc. (Figure)



Figure62 : Le front de mer de Sainte-Maxime délaissé (Avant l'aménagement)

Ils ont commencé par la rénovation et mise en conformité :

- Du trottoir commerçant de la promenade, pour améliorer le confort des promeneurs. Le trottoir devant les commerces a été élargi pour assurer une largeur de 5 mètres.

Etat de connaissances

- Les voies de circulation ont été légèrement décalées et les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière sur cet axe.
- Les commerçants ont eu la possibilité de faire évoluer leur devanture dans l'esprit de la charte des terrasses tandis que les réseaux d'assainissement ont été rénovés (Figure6).
- L'entrée de la ville sera aménagée par une dalle végétalisée et créée en lieu et place du parking souterrain qui va recevoir des voitures et répondra aux problèmes de stationnement. (Figure7)
- Sur l'avenue Charles de Gaulle, la Place Victor Hugo sera requalifiée avec un revêtement de sol particulier pour créer une unité. Les trottoirs seront élargis pour donner de l'espace aux piétons et sur le côté mer, des jeux pour enfants seront installés. Par ailleurs, la pose de jets d'eau complètera cet embellissement. (Figure8)

Concernant l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer, également pour les personnes installées sur la plage. Cela renforcera le lien de proximité en centre-ville.(Figure9)

A la surface, la place Louis Blanc c'est un véritable espace de respiration au cœur de ville qui verra le jour avec un aménagement paysager sur plusieurs niveaux en légère dénivellation et la création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants...(Figure10)

Le théâtre de la Mer, une place de forte animation, sera doté en configuration maximum de 1500 places. Il se transformera en un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Pour sa part, le boudrome ne subira pas de modifications et devrait même voir sa surface agrandie. Au niveau de l'actuel Théâtre de la Mer, une grande place sera conservée pour accueillir des cérémonies patriotiques et des expositions à ciel ouvert (Figure11). Un agrandissement du port sera projeté afin de répondre à la demande croissante de places de la part des plaisanciers , avec redistribution des places pour accueillir des bateaux plus grands (20 mètres maximum).

Etat de connaissances



Figure63 : Le trottoir commerçant de la promenade



Figure64 : L'entrée de la ville Sainte-Maxime



Figure65 : La place de Victor Hugo



Figure66 : L'avenue de Jaurès donnant sur la mer



Figure66 : La place de Louis Blanc



Figure67: Le théâtre de la mer

Source : ville-sainte-maxime.fr/amenagement_du_front_de_mer.html



Figure68 : Illustration du nouvel aménagement du front de mer de Sainte-Maxime



Figure69 : La 3d de l'aménagement du front de mer de Sainte-Maxime.

Source : agence-guillermin.fr/References/indexFiche.php?Theme=DATA&Rep=Amenagements-Urbains&Fiche=Sainte-Maxime

Le Barcarès : le port dans un nouveau pôle urbain

Ce port se trouve à Barcarès à l'extrême Nord du département des Pyrénées-Orientales, sur une bande littorale séparant la Méditerranée et l'étang de Salses. Il s'agit du prolongement de la ville du Barcarès et se poursuit vers le Nord par la station de Leucate, dans l'Aude.

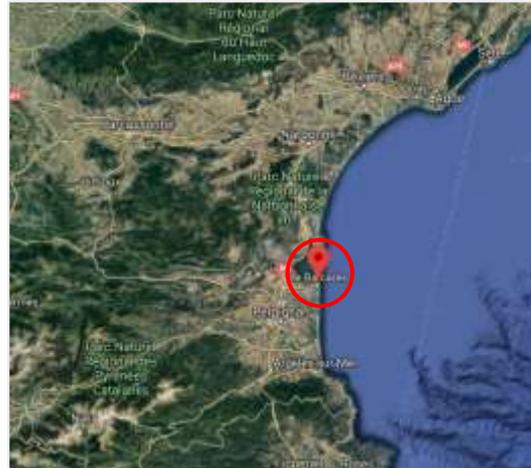


Figure70 : La situation géographique de Barcarès-
France

Source : Google Earth

Présentation du projet : La municipalité du Barcarès, dans les Pyrénées-Orientales a engagé un vaste projet d'aménagement et de requalification de son port sous le titre de « **un nouveau port d'exception méditerranéen** », qui verra à terme l'émergence d'un nouveau pôle urbain. Ce projet lancé le 30 mars 2016 ,basé sur le principe d'écoconception ambitieuse de réunir la mer, la plage, la lagune, le village et le nouveau port afin de tisser des liens entre les activités traditionnelles liées à la pêche et les activités de plaisance, sportives, culturelles, touristiques et commerciales.

L'objectif du programme est de résoudre :

- La problématique de la circulation des voitures permettant à la fois la fluidité des déplacements maritimes et privilégiant les mobilités douces par la création de nouvelles passerelles et de quais redessinés pour les piétons, d'un circuit cyclable reliant le port et la ville.
- Plusieurs ouvrages portuaires sont projetés visant à améliorer le confort et la sécurité de navigation et à augmenter la capacité du port, notamment pour de plus grands gabarits avec l'élargissement de la passe d'entrée du port, l'agrandissement de l'avant-port avec la création de 1500 anneaux supplémentaires qui permettront d'accueillir des bateaux de 6 à 24 mètres de long et donc améliorer l'activité touristique.

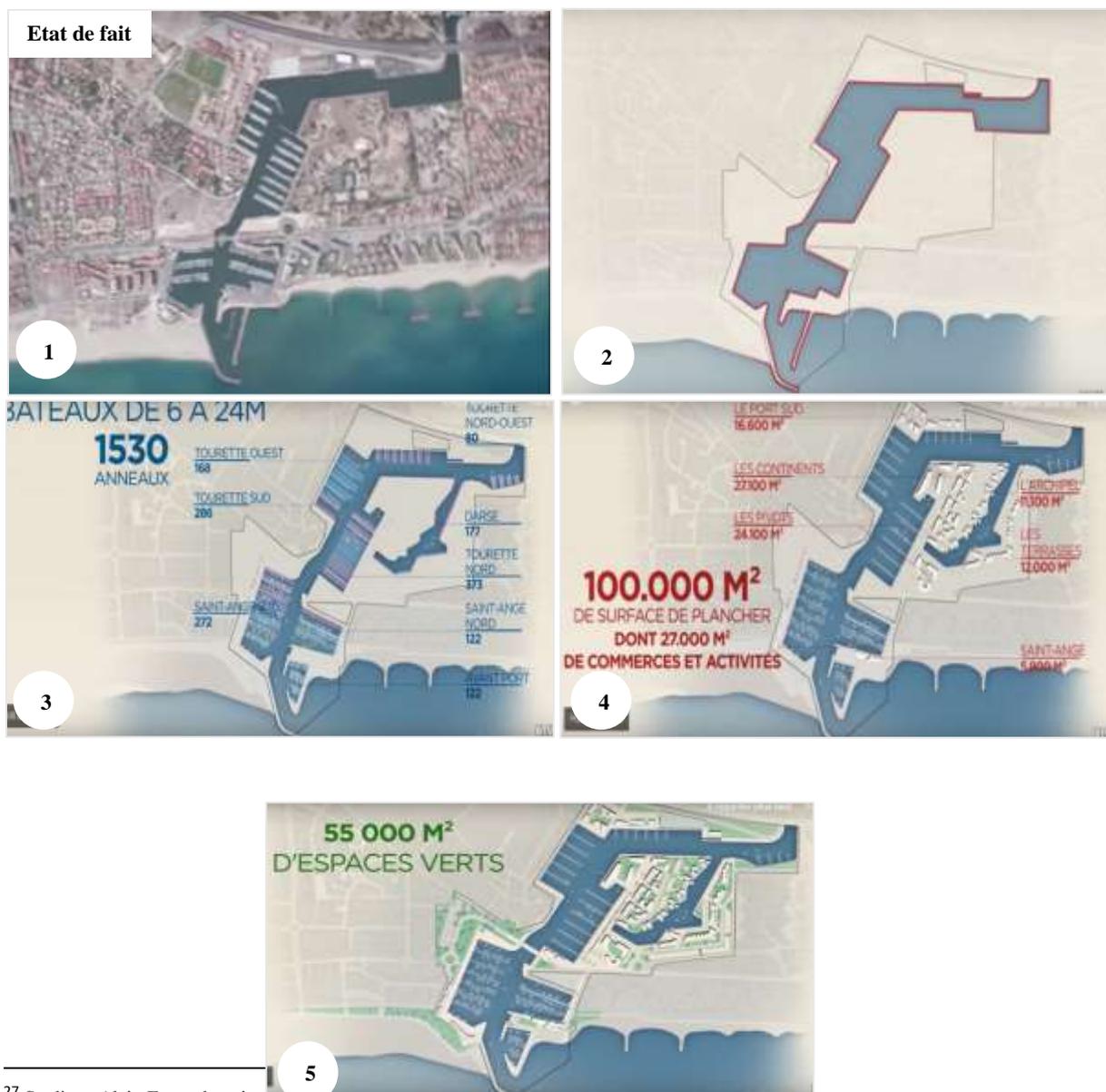
Ces aménagements visent à donner un nouveau souffle à l'activité de plaisance du port du Barcarès, le différenciant ainsi de l'offre portuaire concurrentielle. « *Un des principaux*

Etat de connaissances

objectifs à moyen terme est de générer de l'activité économique qui stimule la croissance pérenne de la ville »²⁷.

De nouveaux équipements, des logements et une nouvelle capitainerie, visant à devenir une icône de l'architecture de la ville sont prévus. L'amélioration du rapport entre la ville et la mer, le partage et l'animation des espaces publics portuaires, ainsi que l'optimisation des conditions de navigation et d'accueil de la plaisance ont fixé les enjeux de qui constitue une pièce essentielle du Projet de territoire porté par la Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée.

Le projet englobe aussi la création du nouveau quartier en cœur de ville qui comprend 100.000m² de surfaces de plancher, dont 27.000 m² dédiés aux activités commerciales. Un pôle « *recherche et développement* » est également prévu.



²⁷ Souligne Alain Ferrand, maire de Perpignan

Figure71: Les étapes de travaux de l'aménagement et de la requalification urbaine du port de Barcarès



Figure72 : Illustration du projet d'aménagement du port de Barcarès montrant le programme(le résultat final)

Source : Photos prises d'une vidéo sur site : lebarcares.fr/developpement/projet-portuaire/

On résume ces actions la par ce simple schéma explicatif les différentes stratégies urbaines d'aménagement d'un front de mer délaissé et abandonné:

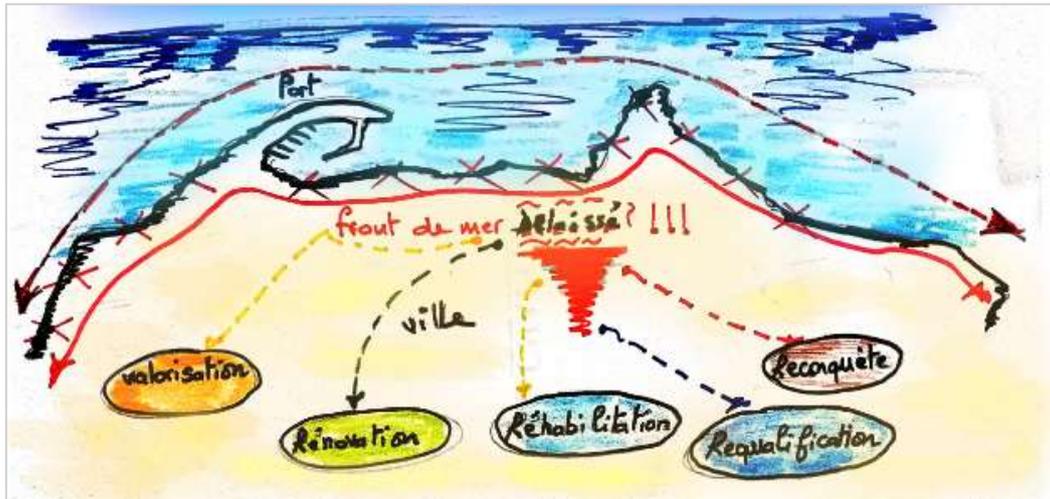


Figure73 : Schéma des différentes opérations d'aménagement d'un front de mer

Source : Fond travaillé par BENAZIZA et SMAILI

b- Les typologies d'aménagement du front de mer :

L'aménagement des fronts de mer a évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement :

Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping : Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces waterfronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction.

Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien : Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions.

Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques.

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

Le type d'aménagement extravagant : l'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisi d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'artificiel.

c- **Les principes d'aménagement du front de mer :**

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements de ces dernières années. Voici plusieurs principes d'aménagements qui peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération et également pour avoir un aménagement raisonné tout en basant sur la politique de développement durable et que d'après les résultats de ces études font l'objet de compte-rendu :

Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte, c'est bien :

- **D'étude du site :** Les principales études reposent sur : La topographie, c'est en effet la géographie qui détermine la position de l'espace du front de mer par rapport à la ville et les liens qui peuvent exister entre eux. Ensuite, la forme du front de mer. Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconverter...etc.
- **La géographie urbaine :** Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif. L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il

suscite chez les habitants et les étrangers. Le positionnement du site à aménager par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...

L'étape suivante c'est bien qu'il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette **remaritimisation**²⁸ peut avoir plusieurs formes :

- D'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime, c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle...
- D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts de mer centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout pris la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front de mer comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions.
- Les croisières (voyage effectué par navire spécialisé dans le transport des gens), qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées. Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents entités du front de mer. Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche. Des activités récréatives comme la promenade et la baignade ...etc. Cette remaritimisation vraiment maritime trouve vraiment son sens à Tokyo. En effet les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités.

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations de relier la ville à son arrière-plan passant d'abord de la relier avec son front de mer. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euro-méditerranéen réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires.

Arrivant sur un point très indispensable et fragile c'est l'environnement : **La protection de l'environnement** s'est manifestée sous différentes formes. Tout d'abord en mettant en place

²⁸ « La remaritimisation est un processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime qui s'accélère depuis les années 1970... » geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/maritimisation

Etat de connaissances

des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de la mer dans les ports. Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires. D'autres aménagements, tels que l'opération Grand Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale (HQE).

SCHEMA D'INTERPRETATION DE L'AMENAGEMENT RAISONNE DE WATERFRONT



Figure74 : Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné de front de mer

Source : Fichier PDF « A l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires » agence d'urbanisme de Cean Normandie Métropole

III. Conclusion générale :

Dans le cadre général de ce mémoire de fin d'étude et à partir de la recherche théorique effectuée on a pu démontrer l'importance du milieu littoral et apprendre et comprendre ses spécificités et particularités. Et savoir également comment l'architecture des villes littorales se présente en termes de production architecturale et urbanistique.

La ville littorale séduit par la beauté de ses sites. La mer lui donne notoriété et attractivité, ce qui conduit au phénomène de dégradation de littoral sur toute sa bande, « *L'espace méditerranéen s'est construit autour des activités marchandes qui sont articulées par les routes maritimes. La ville est un fait permanent de l'histoire de la méditerranée, les organismes urbains ont connu réussites et abondances spectaculaires durant les temps.* »²⁹

L'état d'abandon actuel des fronts de mer dans certaines villes littorales a apporté un impact négatif sur le développement de cette dernière, qui poursuivra par la suite la perte de son identité et donc son attractivité au tant qu'une ville littorale. Cela a mené à la rupture ville-mer, qui s'est traduite par différentes manières selon l'importance et l'envergure de la ville et son arrière-plan.

A travers les exemples cités auparavant on est censé à dire qu'il s'agit de différentes manières et stratégies de renouvellement urbain de cet espace naturel. Qui peuvent contribuer à la mise en valeur du front de mer dans le cas des villes littorales du bassin méditerranéen. Nous avons l'exemple étudié avant du front de mer de Saint Maxime, qui reprend sa place dans la mer méditerranéenne et cela est matérialisé par les différentes opérations qui ont contribué à lui faire une véritable attraction touristique et rendre l'attractivité urbaine par le fait de recréer une nouvelle façade et belle image littorale. Et avoir même que ce mode des opérations affectent sur le plan environnemental, le plan économique, social...etc.

Un nouvel aménagement urbain se considère comme outil de revalorisation des fronts de mer, qui participe en matière de production et d'organisation de l'espace bâti, notamment dans le renouvellement du cadre physique du bâti. Et enfin participe dans l'amélioration de l'activité touristique et urbaine de la ville littorale.

²⁹ https://www.researchgate.net/.../304525246_Urbanisation_du_littoral_mediterraneen

Liste des Figures

| | |
|--|-------|
| <u>Figure 01</u> : les composants du littoral..... | ..... |
| <u>Figure02</u> : Illustration des espaces donnant sur le milieu littoral..... | ..... |
| <u>Figure03</u> : La relation entre les deux processus..... | ..... |
| <u>Figure04</u> : Des villes littorales méditerranéennes. .... | ..... |
| <u>Figure05</u> : Saint Sébastien- Espagne, ville touristique de merveille..... | ..... |
| <u>Figure06</u> : Des villes littorales méditerranéennes. .... | ..... |
| <u>Figure07</u> : Port du Havre –France..... | ..... |
| <u>Figure09</u> : La présence des terres agricoles –Bousmail- Tipaza..... | ..... |
| <u>Figure10</u> : Terrasses agricoles du secteur du Canebas. Commune de Carqueiranne ..... | ..... |
| <u>Figure11</u> : Evolution urbaine de Toulon à travers le temps..... | ..... |
| <u>Figure 12</u> : Illustration du développement parallèle à la mer, ville de Marseille, France..... | ..... |
| <u>Figure 13</u> : Illustration du développement perpendiculaire à la mer Cinque terres, Italie..... | ..... |
| <u>Figure 14</u> : Développement perpendiculaire à la mer, ville d’Azzeffoune, Algérie..... | ..... |
| <u>Figure 15</u> : La barrière de l’extension de la ville formée par les terres agricole. Zeralda. Algérie..... | ..... |
| <u>Figure16</u> : Une grande percée urbaine qui marque l’espace urbain, la Rambla Nova de Tarragone, Espagne..... | ..... |
| <u>Figure17</u> : L’aménagement des balcons et places publiques ..... | ..... |
| <u>Figure18</u> : Le contact visuel et physique avec la mer assuré par la percée, la Rambla, Barcelone..... | ..... |
| <u>Figure19</u> : Benidorm. Espagne..... | ..... |
| <u>Figure20</u> : Orientation favorable des espaces de vie..... | ..... |
| <u>Figure21</u> : Utilisation des grandes ouvertures baies vitrées..... | ..... |
| <u>Figure22</u> : Centre Botin-donnant sur la mer..... | ..... |
| <u>Figure23</u> : Les maisons en couleur en Italie..... | ..... |
| <u>Figure24</u> : Tunisie Sidi Bou-Said..... | ..... |
| <u>Figure25</u> : Des immeubles blancs au boulevard Zighout..... | ..... |
| <u>Figure26</u> : Les immeubles blancs de la façade Youcef. Alger centre. Algérie maritime..... | ..... |
| <u>Figure27</u> : Le musée MUCEM –Marseille-France et la forme dentelle réalisée en béton..... | ..... |
| <u>Figure28</u> : L’utilisation des panneaux solaires pour l’économie..... | ..... |
| <u>Figure29</u> : L’utilisation du bois dans l’isolation..... | ..... |
| <u>Figure30</u> : La situation géographique du musée Mucem..... | ..... |
| <u>Figure31</u> : Implantation du projet Mucem-Marseille..... | ..... |
| <u>Figure32</u> : La terrasse du musée protégée par des barrières de moucharabieh ..... | ..... |
| <u>Figure33</u> : La 1ere passerelle qui relie le fort au musée ..... | ..... |
| <u>Figure34</u> : La 2eme passerelle qui relie le fort l’esplanade de la Tourette..... | ..... |
| <u>Figure35</u> : Les espaces intérieurs du musée..... | ..... |
| <u>Figure36</u> : Plan du sous-sol..... | ..... |
| <u>Figure37</u> : Plan RDC..... | ..... |
| <u>Figure38</u> : Plan 2eme étage..... | ..... |
| <u>Figure39</u> : Plan 3ème étage..... | ..... |
| <u>Figure40</u> : La volumétrie du projet de Mucem-Merseille-France..... | ..... |
| <u>Figure41</u> : L’utilisation de l’éclairage artificiel sur la façade du Mucem-Marseille-France.... | ..... |

| | |
|--|--|
| <u>Figure42</u> : La situation géographique du centre..... | |
| <u>Figure43</u> : Le centre Botin..... | |
| <u>Figure44</u> : Les jardins de Perada -Santander-Espagne..... | |
| <u>Figure45</u> : Les 2 volumes composants le projet..... | |
| <u>Figure46</u> : L'utilisation des pilotis « le bâtiment ne touche pas la terre »..... | |
| <u>Figure47</u> : Continuités des percés visuelles et physique | |
| <u>Figure48</u> : La terrasse qui offre des vues spectaculaires sur la mer et les passerelles | |
| <u>Figure49</u> : Cinéma en plein air sur la mer et les passerelles | |
| <u>Figure50</u> : Le RDC (Façade transparente donnant sur la mer..... | |
| <u>Figure51</u> : Les sols extérieurs en béton bleu | |
| <u>Figure52</u> : Utilisation des disques de céramique | |
| <u>Figure53</u> : La situation géographique du proje..... | |
| <u>Figure54</u> : Le projet d'auditorium de ténériffe..... | |
| <u>Figure55</u> : l'intégration d'une grande terrasse (cafétéria) | |
| <u>Figure56</u> :Des grandes terrasses donnent sur la mer..... | |
| <u>Figure57</u> : L'auditorium donne sur la mer et la ville au même temps..... | |
| <u>Figure58</u> : L'utilisation du ciment blanc (couleur blanche)..... | |
| <u>Figure57</u> : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-..... | |
| <u>Figure58</u> : La localisation du port avec ses activités mixtes (commerce, croisière et pêche)..... | |
| <u>Figure59</u> : Vue panoramique des éléments structurants du port de Port-Vendres..... | |
| <u>Figure60</u> : Le phasage du projet de requalification du port..... | |
| <u>Figure61</u> : La situation géographique de la ville Sainte-Maxime..... | |
| <u>Figure62</u> : Le front de mer de Sainte-Maxime délaissé (Avant l'aménagement)..... | |
| <u>Figure63</u> : Le trottoir commerçant de la promenade..... | |
| <u>Figure64</u> : L'entrée de la ville Sainte-Maxime..... | |
| <u>Figure65</u> : La place de Victor Hugo | |
| <u>Figure66</u> : L'avenue de Jaurès donnant sur la mer | |
| <u>Figure67</u> : Le théâtre de la mer | |
| <u>Figure68</u> : Illustration du nouvel aménagement du front de mer de Sainte-Maxime | |
| <u>Figure69</u> : La 3d de l'aménagement du front de mer de Sainte-Maxime. | |
| <u>Figure70</u> : La situation géographique de Barcarès- France | |
| <u>Figure71</u> : Les étapes de travaux de l'aménagement et de la requalification urbaine du port de Barcarès..... | |
| <u>Figure72</u> : Illustration du projet d'aménagement du port de Barcarès montrant le programme(le résultat final)..... | |
| <u>Figure73</u> : Schéma des différentes opérations d'aménagement d'un front de mer..... | |
| <u>Figure74</u> : Schéma d'interprétation de l'aménagement raisonné de front de mer | |

Les Lois utilisées : -Loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. Journal officiel [En ligne], URL : www.joradp.dz/jo2000/2004/051/FP3.pdf

-Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Journal officiel [En ligne], URL : www.enssmal.dz/fr/images/Relementation_milieux_marin/Loi_littoral_02-02.pdf

-Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages. Journal officiel [En ligne], URL : www.andi.dz/PDF/legislation/develop_tourism/03-03.pdf

-Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques. Journal officiel [En ligne], URL : www.andi.dz/PDF/legislation/develop_tourism/03-03.pdf

Les sites Internet :

-https://www.researchgate.net/.../304525246_Urbanisation_du_littoral_mediterraneen

-Site : webtenerifefr.com/propos-tenerife/lile/communes/santa-cruz-tenerife/lieux-interessants/auditorio-tenerife.htm

- Site : fr.wikiarquitectura.com/bâtiment/auditorium-de-teneriffe/

-https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1379044/aq_oldcol_23.pdf

-Site visité : www2.ggl.ulaval.ca/personnel/bourque/s3/littoral.html

-Site : geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/littoralisation-ou-maritimisation

-Site : www.pac.dfo-mpo.gc.ca (les zones littorales)

Les Mémoires et thèses :

-Mémoire Vigarié. A. (2000), transport maritime, p22 CNUCED, (2004) L'organisation d'un système portuaire, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genève.

-(Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie université du québec à montréal). Adeline Béoutis, Insee - 2009

-THESE Pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DU HAVRE .Spécialité : Géographie et Aménagement Présentée et soutenue publiquement au Havre par : César DUCRUET (Le 27 novembre 2004).

-Mémoire : Revalorisation des fronts d'eaux comme un processus de métropolisation , cas d'Alger. Mr AOUISSI K.B (architecte, urbaniste et doctorant).

Les Ouvrages :

-Ouvrage **Renaud Epstein, *La rénovation urbaine. Démolition-reconstruction de l'Etat***, Paris, Les Presses de Sciences Po, coll. « Sciences Po Gouvernances », 2013, 377 p

-Article : La population du bassin méditerranéen par Anne-Marie Sahl

-Ouvrage de Portfolio Mucem.

-Ouvrage :Urban Waterfront Revitalization T.R. Hudspeth Environmental Program, University of Vermont, Burlington, vr 05401, USA (traduit en FR par nous même) .

-Ouvrage : BOUBACHA, E .D, DAVOULT, 1997. Ville et port ; mutation et recomposition note de synthèse et de bibliographie. Paris. Editions villes et territoires. 31p

Rapport explicatif du PFE :

Un nouvel aménagement urbain pour une meilleure articulation urbaine (la relation ville/mer)

Projet: Aménagement de la falaise-ville de Cherchell



Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction..... | 65 |
| Choix du site d'étude et motivations du choix : La ville de Cherchell..... | 65 |
| I-Présentation du site d'étude | 66 |
| <u>1-Présentation du site d'étude sur le plan naturel</u> | 66 |
| 1-1-Présentation de la ville..... | 66 |
| 1-2-Situations géographiques de la ville..... | 66 |
| 1-3-Accessibilité..... | 67 |
| 1-4-Le périmètre urbain de la ville..... | 67 |
| 1-5-Données climatiques | 68 |
| 1-6-Données morphologiques | 68 |
| <u>2-Présentation de la ville de Cherchell sur le plan architectural et urbanistique à travers l'histoire</u> .. | 69 |
| 2-1-La synthèse | 73 |
| II- Constat | 73 |
| 1-Les différentes entités de la ville de Cherchell..... | 74 |
| 2-Constat sur le plan urbanistique..... | 75 |
| III- Le périmètre d'intervention | 76 |
| 1- Etat de fait..... | 77 |
| ➤ Les potentialités du site d'intervention | 77 |
| ➤ Les contraintes du site d'intervention..... | 77 |
| 2-Le plan d'actions..... | 78 |
| 3- Le schéma de principes d'aménagement..... | 79 |
| 4- Le plan d'aménagement..... | 80 |
| ➤ Les étapes d'élaboration du plan d'aménagement..... | 80 |
| 5- Projet architectural : Aménagement de la falaise -ville de Cherchell..... | 81 |
| ➤ Présentation du projet architectural | 81 |
| ➤ Principes de réflexion..... | 81 |
| ➤ L'idée du projet | 81 |
| ➤ Programme..... | 82 |
| ➤ Les façades..... | 84 |
| ➤ La structure..... | 85 |

Introduction :

Dans ce rapport nous présenterons d'abord la partie analytique qui portera sur l'étude du notre site choisi, cette dernière nous permettra de définir clairement les orientations premières de la ville. Egalement, elle permettra d'identifier les caractères fondamentaux de site donné en terme de paysage, d'urbanisme et d'architecture , de mettre en évidence les pièces constructives de ce site (les contenus), de montrer ses évolutions et enfin de mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger et régler. Nous nous intéressons dans un moment aux évolutions et aux développements urbains de la ville, notamment on cherchant les causes du délaissement de son front de mer et cela par l'établissement d'un état des lieux de la ville. Et cela sera fait suite à un constat établi, des actions urbaines seront projetées sur un périmètre d'intervention par rapport aux principes de notre thématique générale architecture en zone urbaine littorale A.Z.U.L, à la thématique spécifique développée auparavant « revalorisation et aménagement urbain des fronts de mer ».

Choix du site d'étude et motivations du choix : La ville de Cherchell

Notre choix du site d'étude s'est porté sur la ville de Cherchell, ce choix est motivé par les richesses multiples qu'elle présente : paysage naturel tel que la mer, les montagnes, les plages et les forêts, ainsi que les richesses patrimoniales qui témoignent des civilisations antiques d'Iol la phénicienne, de Césaréa la cité romaine puis Cherchell la ville arabe. Malgré tout le potentiel naturel qu'elle possède et son histoire riche, Cherchell est l'image des villes côtières Algériennes qui souffrent de l'hétérogénéité de son tissu urbain et du délaissement de son interface portuaire, d'où la rupture très apparente entre la ville et la mer. Pour ces raisons, nous avons choisi la ville de Cherchell comme cas d'étude pour refléter les enjeux de notre étude qui se résume dans l'aménagement, la revalorisation et la requalification de l'interface ville-port.

I- Présentation du site d'étude :

1-Présentation du site d'étude sur le plan naturel :

Introduction :

Cherchell fut une des plus importantes villes du littoral occidental de l'Afrique du nord antique elle est l'une des plus anciennes villes d'Algérie, avec sa beauté naturelle, sa richesse patrimoniale unique.

1-1-Présentation de la ville :

Cherchell est caractérisée par une position stratégique entre la mer et la verdure avec la présence des ressources hydrographiques et naturelles, elle a une richesse artistique offrant à la ville un cachet qui lui appartient à elle seule.

1-2-Situations géographiques de la ville :

Le territoire de la commune de Cherchell est situé à l'ouest de la wilaya de Tipaza. Cherchell est une ville côtière de la mer Méditerranée, située à environ 90 km à l'ouest d'Alger, à 20 km à l'ouest de Tipaza et à 90 km à l'est de Ténès, à 73 km au nord de la ville de Khemis Miliana.

Elle est limitée : Au nord par la mer méditerrané, au sud par : les terres agricoles et la montagne, à l'Est par : les terres agricoles et la ZET de oued Bellah, à l'ouest par : les terrains agricoles.



Figure01 : photo présente la situation géographique de la ville de Cherchell

1-3-Accessibilité :

Cherchell est traversée d'Est en Ouest par un axe routier d'importance régionale (la RN 11). Les autres voies de communication qui sont le chemin wilaya CW109 et 103 assurant la liaison de Cherchell aux villes intérieures de la même région, (Blida, Médéa et Miliana). Et prpar la voie expresse qui relie Alger et Cherchell.

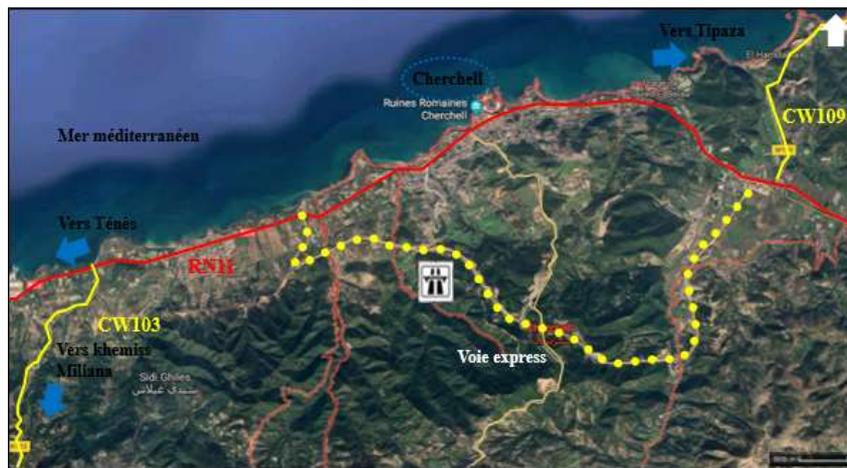


Figure02 : Carte de délimitation du périmètre urbain actuel de la ville de Cherchell.

Source : Fond Google Maps traité par BENAZIZA et SMAILI.

1-4-Le périmètre urbain de la ville :

Le périmètre urbain actuel de la est délimité par : au Nord, la Mer Méditerranée, au Sud le relief montagneux, à l'Est les terres agricoles et oued El Bellah et à l'Ouest les terres agricoles du Cap rouge.



Figure03 : Carte de délimitation du périmètre urbain actuel de la ville de Cherchell

Source : Fond Google Maps traité par BENAZIZA et SMAILI

1-5-Données climatiques :

La ville de Cherchell par sa situation jouie d'un climat très agréable caractérisé par l'alternance d'une saison chaude et sèche et d'une saison froide et humide.

Les vents dominants : Pour les vents, ils sont généralement de direction nord-ouest, les mois de novembre à avril (vents d'hivers) et des vents nord-est les mois d'été.



Figure04 : Carte montre les directions des vents à Cherchell

Source : Fond Google Maps, modifié par BENAZIZA et SMAILI

1-6-Données morphologiques :

Cherchell est implantée sur un replat qui forme une étroite bande entre la mer et la montagne. Elle est limitée par la mer au Nord et par un massif montagneux au Sud. Ce dernier couvre la majeure partie de sa superficie (85% ayant des pentes supérieures à 20%). (Voir figure)

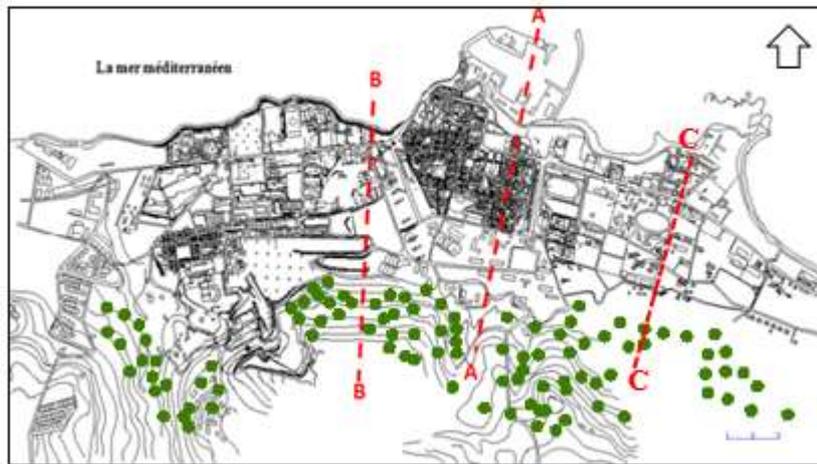
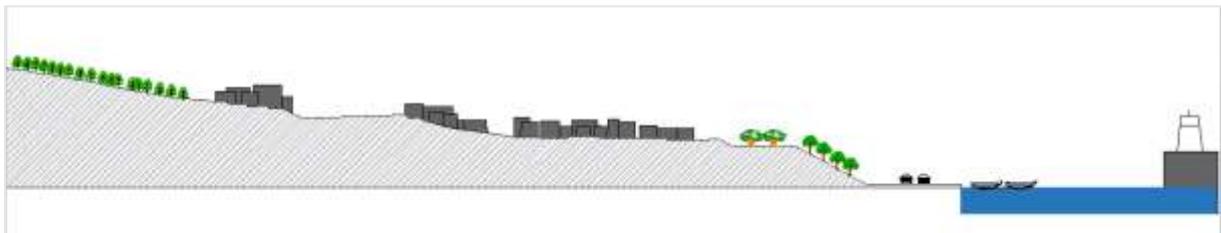
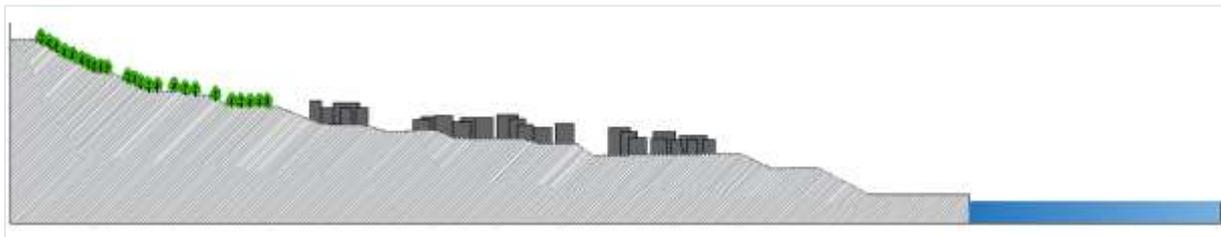


Figure05: carte de Cherchell qui montre les traits de coupes.

Source : PDAU de Cherchell, image traitée par Benaziza et Smaili.



Coupe A-A



Coupe B-B

Figure06 : Des coupes schématiques montrent la topographie de la ville de Cherchell

Source : Coupes schématiques faites par BENAZIZA et SMAILI

Présentation de la ville de Cherchell sur le plan architectural et urbanistique à travers l'histoire :

Rapport explicatif du PFE

Cherchell a vu défiler plusieurs civilisations sur son site, laissant à chaque passage des témoignages concrets, qui constituent un patrimoine universel de valeur inestimable et qui peuvent contribuer à l'essor économique de la ville

L'espace urbain actuel représente la synthèse de l'ensemble de ces civilisations, ou chaque étape a laissé ses traces.

Cette lecture vise à faire ressortir le processus de formation et de transformation de la ville dans le temps et le contrôle du développement de la ville.

Le fondement de la ville :

Les phéniciens installèrent des comptoirs sur la cote septentrionale de l'Afrique ceux-ci étaient distants de 30 à 70 km l'un de l'autre, suivant à cet intervalle ils ont placé dans ce site, Et depuis là la ville est née.

L'évolution historique de la ville :

Période Phénicienne du 4ème au 1er Siècle av.-j .c :

*L'établissement d'un port, qui par la suite a donné naissance à un petit noyau primitif nommé « IOL ».

*Ils ont placé à ce site pour abriter et pour des raisons défensives.

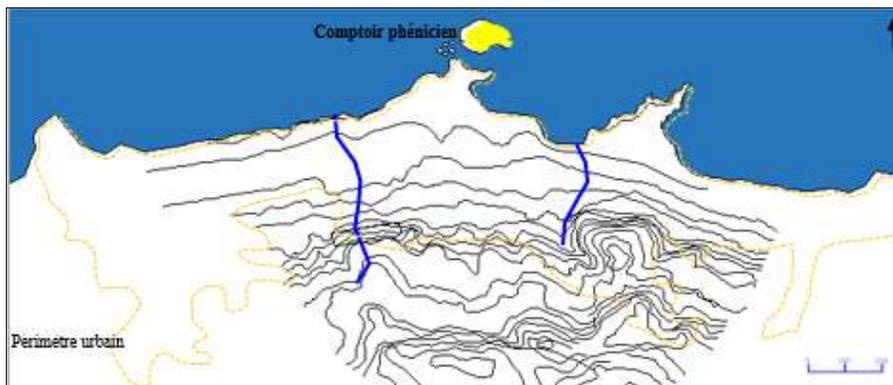


Figure07 : carte présente le comptoir de la ville «IOL» dans la période phénicienne

Source : carte faite par Benaziza et Smaili.

Période romaine du 1er au 6ème S :

C'est la période la plus importante dans l'histoire de Cherchell

Rapport explicatif du PFE

*Ils ont occupé l'intérieur de la ville et ils l'ont nommé CAESAREA.

*Tracer perpendiculairement deux axes Crado et Décumans.

*Tracer le site en damier et la construction des édifices publics.

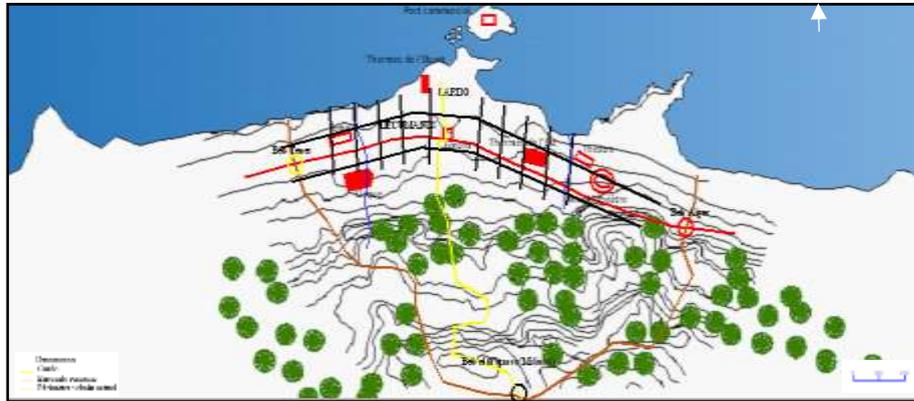


Figure08 : carte présente le comptoir de la ville «CAESAREA» dans la période romaine.

Source : carte faite par les auteurs.

Période Arabo-musulmane « Du 6ème au 13ème siècle - du 13ème siècle a 1830 » :

ANDALOUS-BYZANTINE Du 6ème au 13ème siècle :

Cette période constitue pour Cherchell une phase de recul et d'abandon.

*C'est la période de la stagnation et la dégradation à cause d'un fort séisme celui du 10^e siècle.

ANDALOUS-OTTOMANE Du 13ème siècle à 1830 :

*La ville était nommée CHERCHELL

*La fondation d'une ville musulmane avec une mosquée au centre.

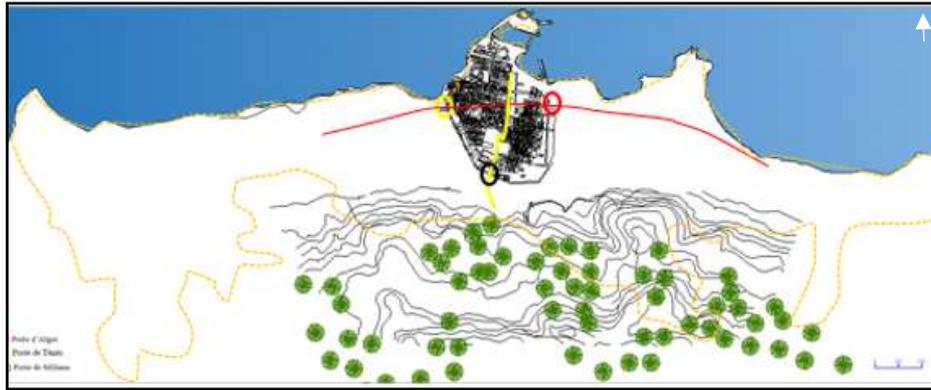


Figure09 : carte présente le comptoir de la ville de Cherchell dans la Période Arabo-musulmane

Source : carte faite par Benaziza et Smaili.

Période coloniale Française de 1830-1962 :

*L'installation de l'académie militaire avec la construction de nouveaux édifices et la création de trois portes, porte d'Alger porte de Ténès et porte de Miliana.

* Interventions (Extensions intra et extra muros) avec un grand développement au niveau du port

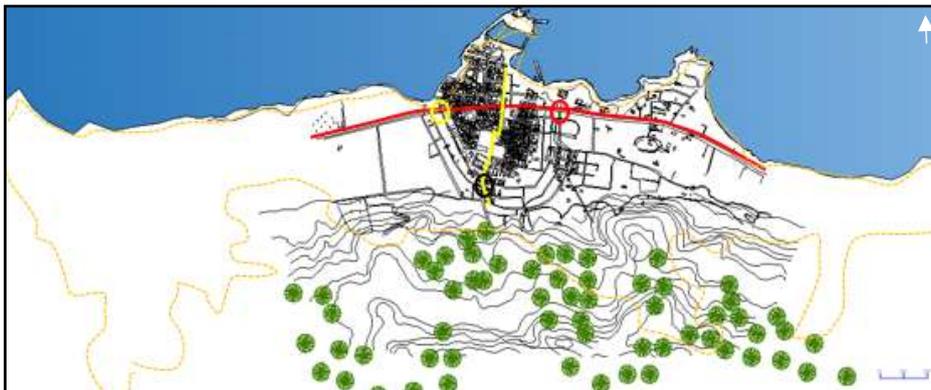


Figure10 : carte présente le comptoir de la ville de Cherchell dans la période coloniale.

Source : carte faite par les Benaziza et Smaili

Période contemporaine de 1962 à nos jours :

*La ville a connu son extension Est et Ouest avec un urbanisme en opposition avec la continuité historique du tissu urbain d'origine.



Figure11 : carte présente le comptoir de la ville de Cherchell dans la période contemporaine.

Source : carte faite Benaziza et Smaili

La synthèse :

La ville de Cherchell a commencé son évolution depuis son noyau historique en une croissance multipolaire mais ce développement a du changer le mode et il est devenu linéaire dès que le tissu urbain a rencontré les barrières naturelles Qui sont : la cote au nord-ouest et le relief montagneux au sud –est, à ces éléments morphologiques s’ajoute la barrière artificielle de la caserne militaire au sud-est . Pendant cette croissance, le tissu urbain de la ville de Cherchell se transformait, mais a gardé des éléments, qui ont joué un rôle dans la détermination de sa forme actuelle qui sont les éléments de permanence (en couleur rouge sur la carte)..

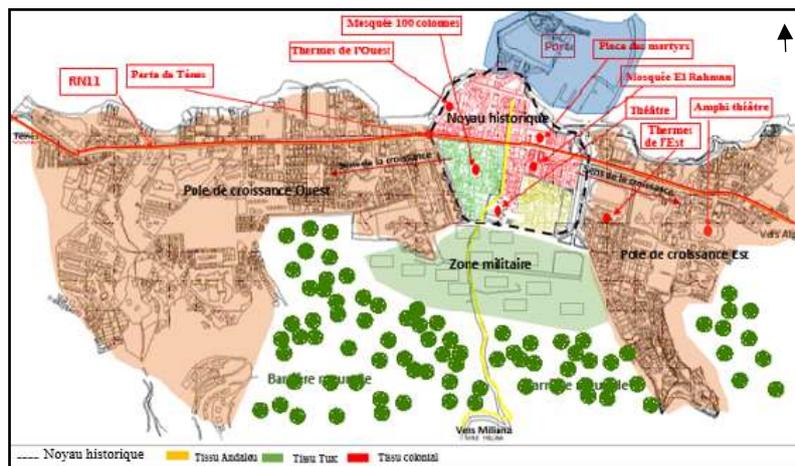


Figure12 : carte synthétique de croissance de la ville de Cherchell.

Source : mémoire de fin d'étude cas d'étude la ville de Cherchell 2011 retravaillé par Benaziza et Smaili.

II- Constat : Après avoir étudié notre site à travers la lecture historique et déduire son évolution et son développement urbain nous passons maintenant à analyser le site à partir d'un constat qui sert à ressortir les points forts et les points faibles de notre site au même temps de faire un diagnostic sur les différentes entités de la ville de Cherchell. Il se présente comme suivant :

1/ Les différentes entités de la ville de Cherchell :

Après avoir faire une lecture historique sur notre site, la ville de Cherchell, nous sommes ressorti par une synthèse qui montre le développement urbain et l'évolution de la ville de Cherchell, dont elle se présente en différente entité, nous avons principalement 4 entités :

Le centre historique : C'est par là que la ville est créé et par là qu'elle a commencé de se développer.

Les deux extensions (Est /Ouest) : C'est un prolongement du tissu urbain existant celui du centre historique. Qui sont nées selon des besoins intenses de la population locale, cela se justifie par la croissance démographique élevée et également pour satisfaire les besoins des habitants en matière de logements et d'équipements divers.

Le front de mer : C'est la partie qui relie la ville avec son arrière-plan, dont il se présente en 3 parties selon sa situation.



1 : Centre historique. **2a :** Extension Ouest. **2b :** Extension Est. **3a :** Front de mer centre. **3b :** Front de mer Ouest. **3c :** Front de mer Est.

Figure11 : Les différentes entités de la ville de Cherchell.

Source : Fond Google Maps traité par BENAZIZA et SMAILI

2- Constat sur le plan urbanistique :

Manque de centralité :

Les nouvelles extensions de la ville faites avec une urbanisation envahissante ayant pour conséquence une occupation anarchique, menant vers la perte de la centralité de la ville.

La rupture ville-port :

La ville de Cherchell souffre d'une rupture physique et fonctionnelle très apparente avec son port de pêche causée par la morphologie du site et la fonction du port et également le manque d'accessibilité, pour accéder au port de pêche il faut faire tout un tour pour y accéder.

La rupture ville-mer :

Causede par le manque d'aménagements adéquats : aménagement d'esplanades et d'infrastructures touristiques tout au long du front de mer qui vont renforcer le lien entre la ville et la mer.

Problème de mobilité et le manque des espaces de stationnement :

La RN11 (ancien Décumanus) comme un seul axe de transit qui relie la ville avec les autres villes.

La présence de la zone militaire :

Qui représente une barrière physique très forte entre le centre historique et son extension, ainsi c'est une barrière de croissance pour la ville.

-Héritage architectural historique dévalorisé avec un cadre bâti dégradé.

-Sites archéologiques non exploités et dévalorisés et non mise en valeur de ces richesses patrimoniales.

-Malgré les potentialités naturelles (plages, forêts), un nombre insuffisant de touristes par rapport à ces potentialités, c'est-à-dire la fonction touristique est exploitée de manière non judicieuse.



Figure12 : Carte qui montre le constat établi sur la ville de Cherchell

Source : Fond Google Maps traité par BENAZIZA et SMAILI

Périmètre intervention :

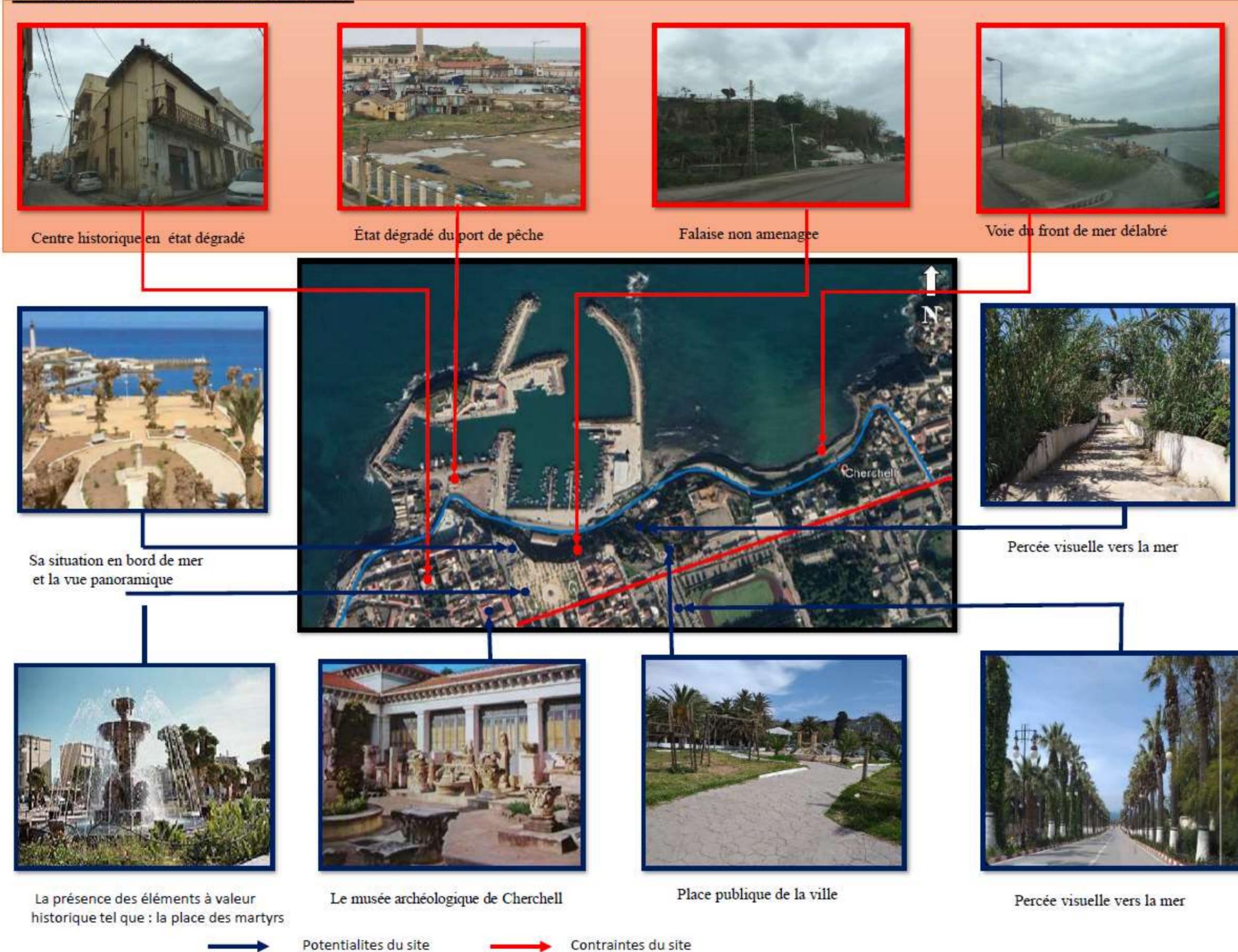
Après l'analyse faite sur la ville, nous avons trouvé plus judicieux d'intervenir sur la partie centrale du front de mer celle qui reprend à notre problématique globale et spécifique qui est de relier la ville à la mer.

L'aire d'intervention englobe la zone portuaire, son interface avec la ville ainsi que la partie du noyau historique attachée au port. Il est limité: Au nord par la mer au sud par la RN11 à l'est par la plage Tizirine et à l'ouest par le centre historique.



- | | | | | | |
|---|--------------------|---|---------------------|---|-----------------------------|
|  | Air d'intervention |  | Falaise de la ville |  | Percée visuelle vers la mer |
|  | Centre historique |  | Zone militaire |  | RN11 |
|  | Places publiques |  | Equipment culturel |  | La voie du front de mer |

Potentialités et contraintes du site



Le plan d'actions

Suite au constat établi, des actions à mener seront arrêtées par rapport aux principes de notre thématique générale AZUL, à la thématique spécifique aménagement urbain des fronts de mer. Notre objectif d'intervention est de relier la ville avec la mer par une continuité fonctionnelle et physique.



Figure : Carte de la ville de Cherchell qui montre la délimitation du site d'intervention

Source : Fond Google Maps traité par BENAZIZA et SMAILI

Le schéma de principes d'aménagement :



Figure : Carte de la ville de Cherchell qui montre les limites du site d'intervention

Source : Fond Google Maps traité par BENAIZIA et SMAILI

Notre intervention dans le front de mer de Cherchell sera fondée sur les objectifs suivants :

- Relier la ville avec son port par une continuité fonctionnelle et physique.
- L'aménagement de la falaise va être un point d'articulation entre la ville et la mer.
- Proposition d'un port de plaisance comme extension du port existant, avec des activités touristiques et de loisirs.
- Assurer la liaison longitudinale entre les différentes entités qui composent le front de mer.
- Redonner la centralité à cet espace si important de la ville qui est le front de mer.
- Développement de l'activité touristique sur le front de mer qui va assurer l'attractivité vers ce dernier.

Le plan d'aménagement :

Les étapes d'élaboration du plan d'aménagement



Source : carte faite par Benaziza et Smaili

Le programme proposé :



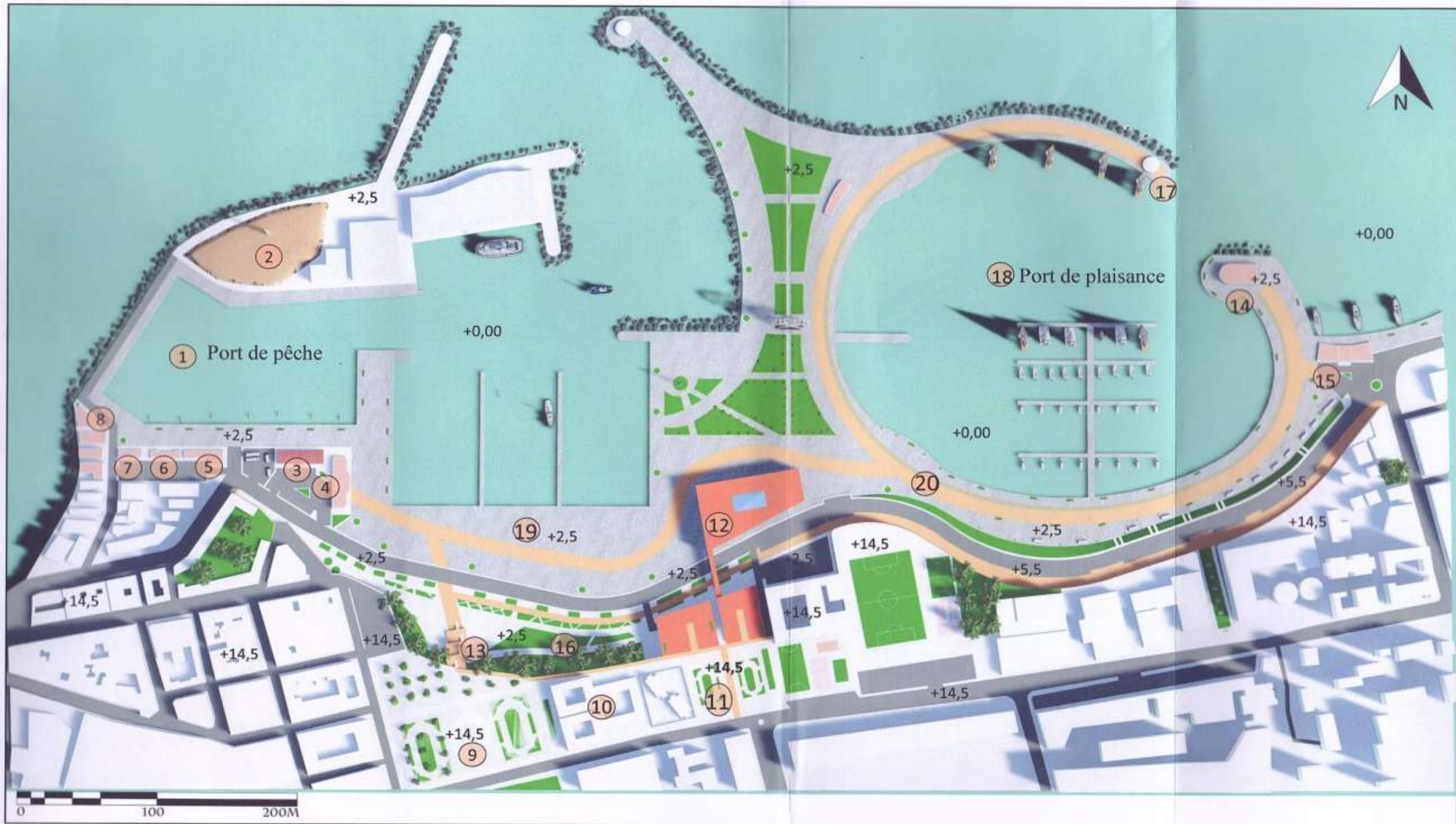
Source : carte faite par Benaziza et Smaili

Dans le but d'avoir une meilleure image urbaine et touristique de cette petite ville littorale Cherchell. Notre projet consiste de redonner à Cherchell son identité touristique

perdue à travers un nouvel aménagement du front de mer pour recréer la relation entre ville et mer tout en basant sur :

- Aménagement de la falaise du port par terrasse en gradins tout en préservant la flore qui se trouve au pied de la falaise « Belombra » protégée par l'UNESCO. Afin d'assurer l'accessibilité et la continuité entre la ville et le port.
- Réaménagement du port de pêche en donnant une nouvelle façade aux bâtiments qui sont en état dégradés et proposer d'autres bâtiments adéquats pour de meilleures conditions de travail tels un coin pour les cabanes de pêcheurs, un coin technique, des équipements administratifs, un marché de poissons et des restaurants de spécialité poissonnerie. Ces opérations proposées vont conduire à développer le port de pêche qui est une ressource d'économie pour la ville de Cherchell.
- Création d'un port de plaisance possédant des activités touristiques, de détente et de loisirs, des activités de commerce : des restaurants, esplanades et des terrasses... Egalement une station maritime pour profiter des balades vers d'autres ports
- la création d'une promenade maritime longeant toute la partie du front de mer afin de bénéficier davantage des vues vers la mer et assurer la continuité entre les différentes entités du front de mer
- Proposition d'avoir deux percées physiques (escaliers urbains aménagés) menant de la RN11 (tissu urbain) jusqu'au front de mer pour assurer une continuité physique et visuelle depuis la ville sachant que cette partie est en hauteur ce qui bénéficie de partager des vues spectaculaires depuis la ville.
- Proposer un circuit touristique afin de permettre aux touristes de visiter les différents monuments ayant une valeur historique dans la ville ainsi que les nouveaux équipements que nous avons proposé.

Plan d'aménagement



- | | | | | |
|-----------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|------------------------------|
| ① Port de pêche | ⑤ Protection civile | ⑨ Place des martyres | ⑬ La falaise du port | ⑰ Capitainerie du port |
| ② Le phare du port de pêche | ⑥ Infirmierie | ⑩ Musé archéologique | ⑭ Restaurant panoramique | ⑱ Port de plaisance |
| ③ Marche de Poisson | ⑦ Coin technique | ⑪ Place publique | ⑮ Station maritime | ⑲ Esplanade du port de pêche |

5- Projet : Aménagement de la falaise-ville de Cherchell :

➤ Présentation du projet architectural :

Notre projet choisi se présente comme une réponse à la thématique spécifique citée avant : aménagement urbain du front de mer. Ce choix donc a été motivé suite à une reconnaissance environnementale de la falaise, qui se situe dans un point stratégique de valeur. Alors notre première réflexion commençais par ce point (falaise) menant à l'élaboration et percevoir un projet architectural, qui pourra établir la relation entre ville/mer, et rendre a Cherchell son image au sens correct perdue dans le temps, à travers la matérialisation de ses potentialités et mise en valeur de son contexte. Qui portera le nom d'un centre multifonctionnel dans le but de répondre et satisfaire les besoins de la ville de Cherchell en termes de projet de genre.

➤ Principes de réflexion (Objectification architecturale) :

Notre projet témoigne des principes fondamentaux, qu'on les a suivis pour le concevoir :

-Assurer une continuité fonctionnelle et physique entre la ville et la mer, ainsi les différentes parties du front de mer.

-Assurer une accessibilité fiable, offrant une mobilité efficace et des parcours aux piétons (remise en valeur l'accès existant).

-Redonner la centralité à la ville de Cherchell par la liaison entre ses entités, et répondre à ses besoins sociaux, commerciaux... en termes de projet.

-Donner l'importance à l'espace extérieur par la situation stratégique que notre site le présente dans ses limites.

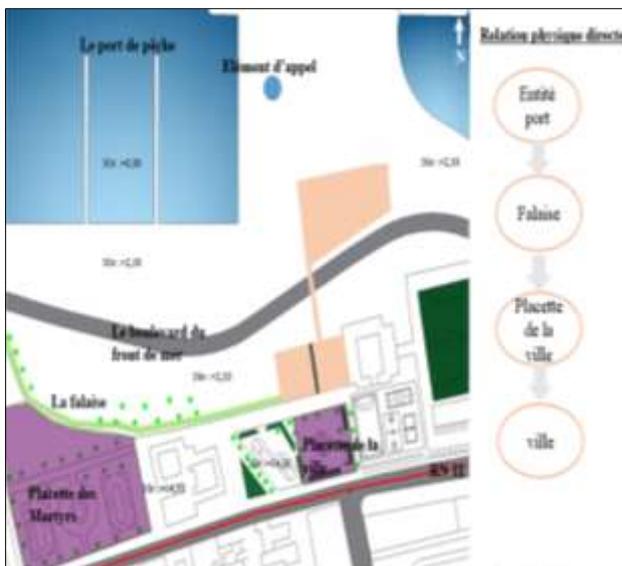
-Orienté le projet vers un sens précis d'une manière de le connecter parfaitement avec son environnement. On lui permettant de participer activement et d'être un milieu de vie pour la ville grâce aux potentialités existantes.

➤ L'idée du projet :

Notre première décision de planification a été d'intégrer le projet dans un point articulateur entre ville/mer, tout on offrant à cette partie une image de marque à travers un projet qui sera considéré comme un projet d'appel prendra naissance de notre problématique citée auparavant. Notre réflexion se présente comme suivant :



1. Le projet s'intègre dans le site parfaitement suivant des éléments permanents de la ville et des potentialités qu'il les présente : Les deux percées, physique (escalier urbain) et visuelle, la falaise et les deux places.
2. Le projet prendra : le sens ville-mer (assurant la continuité de la ville vers la mer) et le sens longitudinal du front de mer (assurant une continuité entre les différentes entités du front de mer).



3. Le projet se présente en deux parties (partie port et partie ville) relier par une passerelle qui servira d'offrir une accessibilité directe à la mer depuis la ville passant par plusieurs séquences.
4. Le projet contient dans sa conception un prolongement de l'espace extérieur assurant par ça une succession de places publiques, on donnant l'importance à ces espaces de valeur.

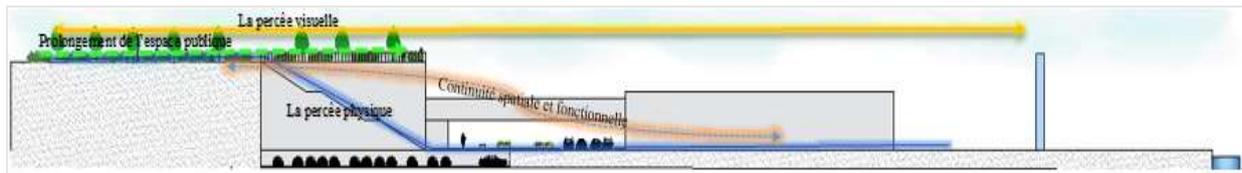


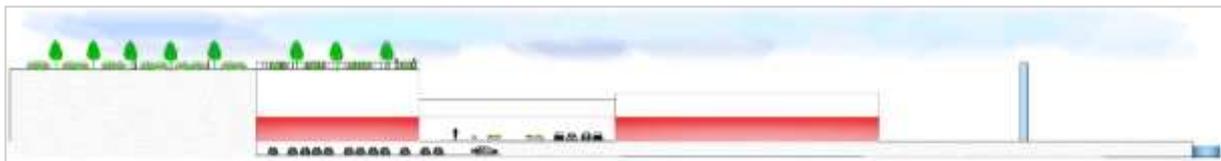
Figure13 : Coupe schématique de l'idée du projet

Source : Coupe faite par BENAZIZA et SMAILI

➤ **Programme :**

Le programme est ouvert à tout type de profil, dédié aux activités commerciales, consommation, loisirs et même aux évènements divers...etc.

RDC : Ce niveau a une relation directe avec le boulevard du front de mer et avec l'arrière-plan de la ville, port de pêche et de plaisance. Il comporte des espaces commerciaux, des espaces de consommation. Ces derniers vont avec l'activité principale touristique du deux ports, dégagant des vues de 360° vers la mer. Ces différentes propositions d'activité visent à répondre aux besoins de la ville en termes de surfaces commerciales. Egalement pour la création d'une certaine attractivité sur le boulevard projeté du front de mer.



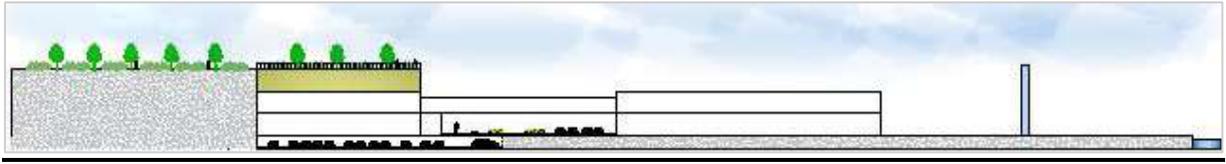
Etage-1*- : Ce niveau dédié pour accueillir des activités culturelles travaillant avec la ville. Occupé par une salle de lecture, de conférence, projection documentaire, salle de musique et un open space pour l'exposition occupant la passerelle arrivant à la mezzanine qui donne sur le hall. Tout créant une continuité fonctionnelle de la mer vers la ville (étage commun). Ainsi la présence d'une terrasse en plein air donnant sur la mer, réservée aux fêtes d'andalousie vue que Cherchell organise chaque été ce genre de fête.

Etage-1- : Cet espace sera occupé par des activités attractives, loisirs, désertes...etc. Il s'agit des salles de jeux, salle de projection, cinéma, salle de bowling, salon de beauté et salle de sport...



Rapport explicatif du PFE

Etage -2- : Il sera occupé par des bureaux avec quelques espaces de consommation.



Toit terrasse :

Toit terrasse (dernier étage) du projet sera le prolongement de la place publique aménagée par des bancs, des tables, des balcons, des petits espaces de consommation.

Exemples de référence :



Figure14 : Le projet de rénovation de Freeport Lisboa Fashion Outlet promu

Source : [l35.com/fr/nouvelles/l35-actualites/premiere-realisation-de-l35-au-portugal.html](https://www.l35.com/fr/nouvelles/l35-actualites/premiere-realisation-de-l35-au-portugal.html)



Figure15 : La Rambla Nova de Barcelone animée par commerce

Source : hotellacasadelisol.com/la-rambla-barcelona/



Figure16: Exemple s'une mezzanine qui donne sur espace de consommation

Source : <http://www.msv-au.ch/architecture/>



Figure17: Tower Bridge passerelle Londres

Source : nouvelle-attraction-londonienne-sol-transparent-du-tower-bridge.com



Figure18 : Salle de bowling, le Centre de quilles

Source : quillesduvanier.com



Figure19 : Salle de Spectacles Léon-France

Source : univ-tours.fr/campus/culture/theleme-salle-de-spectacle

Les façades :

Nous avons choisi pour les façades du projet, un traitement transparent pour avoir le contact direct avec l'environnement (la mer). Rajoutant une touche décorative et esthétique comme brise-soleil qui va donner une ambiance et une animation à la façade. Cette exceptionnelle animation de façade va jouer avec l'ombre et la lumière, à dire aussi qu'elle est une brise soleil très efficace contre les rayons de soleil.



Figure20 : Utilisation des brises soleil pour se protéger du soleil

Source : terrealfacade.com/fr/produits/brise-soleil/



Figure21 : Brises soleils on créant une ombre – Mucem

Source : pinterest.fr/pin/525795325228410754/?lp=true

➤ **La structure :**

La structure choisie de type mixte (acier-béton) poteaux en béton de dimensions (60*30) dans le sens porteur, poutres en métal et les planchers en béton collaborant. Le choix s'est porté sur mixte en fonction des caractéristiques qu'elle présente (avoir une grande portée) et aussi pour l'économie. Suivant une trame de 10*12m dont la trame se varie dans une partie selon le tracé et la forme du projet.

Pour la passerelle nous avons proposé un plancher de type préfabriqué, composé de 2 profilés relié par un système en treillis.

Conclusion :

A travers une lecture sommaire de la ville de Cherchell, nous avons mis en évidence ce qui suit :

D'après les points négatifs et les points positifs de la ville de Cherchell cités auparavant, nous avons retenus qu'il fallait réaménager et mettre en valeur les potentialités existantes vu que leur importance. Cependant, nous avons pris notre périmètre d'étude en focalisant ces problèmes. Notre intervention vise à revaloriser les potentialités, qui sont actuellement des entités négligés.

Nous espérons avoir pu répondre à ces insuffisances à travers un projet qui prendra naissance et répondra à notre majeure problématique.

Liste des Figures

| | |
|---|----|
| <u>Figure01</u> : photo présente la situation géographique de la ville de Cherchell..... | 67 |
| <u>Figure02</u> : Carte de délimitation du périmètre urbain actuel de la ville de Cherchell..... | 67 |
| <u>Figure03</u> : Carte de délimitation du périmètre urbain actuel de la ville de Cherchell..... | 67 |
| <u>Figure04</u> : Carte montre les directions des vents à Cherchell..... | 67 |
| <u>Figure05</u> : carte de Cherchell qui montre les traits de coupes..... | 67 |
| <u>Figure06</u> : Des coupes schématiques montrent la topographie de la ville de la ville de Cherchell..... | 69 |
| <u>Figure07</u> : carte présente le comptoir de la ville «CAESAREA» dans la période romaine... | 71 |
| <u>Figure08</u> : carte présente le comptoir de la ville de Cherchell dans la période coloniale..... | 72 |
| <u>Figure09</u> : carte présente le comptoir de la ville de Cherchell dans la période contemporaine | 72 |
| <u>Figure10</u> : carte synthétique de croissance de la ville de Cherchell..... | 72 |
| <u>Figure11</u> : Les différentes entités de la ville de Cherchell..... | 74 |
| <u>Figure12</u> : Carte qui montre le constat établi sur la ville de Cherchell..... | 75 |
| <u>Figure13</u> : Coupes schématiques montrent la morphologie de la ville de Cherchell..... | 83 |
| <u>Figure14</u> : Coupe schématique de l'idée du projet..... | 84 |
| <u>Figure16</u> : La Rambla Nova de Barcelone animée par le commerce..... | 84 |
| <u>Figure17</u> : Exemple s'une mezzanine qui donne sur espace de consommation..... | 84 |
| <u>Figure18</u> : Tower Bridge passerelle Londres..... | 85 |
| <u>Figure19</u> : Salle de bowling, le Centre de quilles Anjou-sur-le-Lac..... | 85 |
| <u>Figure20</u> : Salle de Spectacles Léon-France..... | 85 |
| <u>Figure21</u> : Utilisation des brises soleil pour se protéger du soleil..... | 85 |
| <u>Figure22</u> : Brises soleils on créant une ombre Mucem..... | 85 |