

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique

Université de Blida 1

Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2

ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Thème

**Projet urbain et zones littorales :
Réaménagement du front de mer de la ville de Bou Ismail**

Projet architectural

Centre multifonctionnel

Etudiant (s) :

ROUABHIA Mériem

GHALIB Fatiha

Encadreur : Mr. BEN OUARED. D

Co-Encadreurs :

Mr. SAFAR ZITOUNE Jaafar

Mr. SASSANI Ahmed

2014-2015

CHAPITRE 01: CHAPITRE INTRODUCTIF

Introduction à la thématique générale du master ‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN.....	01
Introduction au thème spécifique‘ PROJET URBAIN ET VILLES LITTORALES	04
Présentation du cas d’étude.....	05
Présentation de la Problématique.....	06
Présentation de la démarche méthodologique.....	07
Structure du mémoire	
CHAPITRE 02:ETAT D’ART	
Introduction	09
Origines et significations du terme « Littoral »	10
Présentation de ville littorale	11
Présentation de ville littorale algérienne	11
Classification des villes littorales	12
La Ville littorale portuaire	12
Les ports de plaisance	12
Les ports militaires	12
Les ports de commerce	12
Les ports de pêche	12
La Ville littorale touristique	13
Définition du Tourisme	13
Le tourisme balnéaire	14
Le tourisme scientifique	14
Rôle du Truisme	15
La Ville littorale industrielle	16
Zone industrielle	16
Zone industrielle portuaire	16
Problématiques des villes littorales	17
Problématiques des villes littorales algériennes	17
Le renouvellement urbain	18
La requalification urbaine	19

SOMMAIRE

La réhabilitation	19
La démolition	19
La densification urbaine	20
La restructuration	20
Exemple 01 : LA PROMENADE DES ANGLAIS, NICE (FRANCE)	20
Aperçue Historique sur la promenade des anglais	21
EXEMPLE 02 : LA RECONVERSION DU PORT DE TANGER (MAROC)	23
Synthèse de la problématique	24
Synthèse du programme de principe	24
Les grandes vocations du Projet de reconversion	24
LE REAMENAGEMENT URBAIN	25
Définition	25
Exemple 03 : LA CITE DE LA MEDITERRANEE, UNE PROMENADE LITTORALE DU FORT SAINT-JEAN A ARENC(FRANCE)	25
La rénovation urbaine	26
LA CITE DE LA MEDITERRANEE : Une promenade littorale entre le Fort Saint-Jean et Arenc	29
EXEMPLE 04 : LES TOURS MULTIFONCTIONNELLES EN ILE-DE-FRANCE (FRANCE)	30
Chronologie de l'approche de la grande hauteur dans le monde	31
Une nouvelle génération de tours : plus multifonctionnelles et plus urbaines	31
Définitions de tour et tour multifonctionnelle	31
Les tours multifonctionnelles en Ile-de-France	31
Conclusion	33
CHAPITRE 03: LE CAS D'ETUDE	
Présentation du cas d'étude	35
Choix du site de la ville de Bou-Ismaïl	35
Présentation de la ville de Bou-Ismaïl	36
Délimitation de la ville	36
Situation géographique	37
Accessibilité	37

SOMMAIRE

Les caractéristiques naturelles de la ville de Bou-Ismaïl	37
Topographie	38
Climatologie	38
Sismicité	38
Hydrologie	39
La croissance de la ville à travers l'Histoire sur le plan architecturale et urbanistique	39
Introduction	39
Période coloniale	39
Période avant 1848	39
Période entre 1848 - 1865	41
Période 1865 – 1962	41
Période postcoloniale	41
Période entre 1962 -1972	41
Période entre 1972 -1980	42
Période entre 1980 à nos jours	42
Synthèse de la croissance urbaine	42
Synthèse de la structure urbaine	43
Présentation de la problématique	47
Intervention.	47
Les objectifs	47
Les principes d'aménagement	48
Schéma de la structure	48
Schéma des principes d'aménagements	48
Le site d'intervention	48
Choix et délimitation de l'aire d'intervention	49
Les caractéristiques morphologiques de l'aire d'intervention	49
Anlyse de l'aire d'intervention	50
La problématique spécifique	53
Schéma d'aménagement de front de mer	54
Les principes d'aménagement	55
Le plan d'aménagement	57

SOMMAIRE

Le projet architectural « Le centre multifonctionnel »	57
Le choix du projet architectural	57
Genèse de la forme	58
La forme du site	58
Principe de composition	58
Volumétrie du projet	58
Les entrées	58
Le programme	58
L'affectation des fonctions mères	59
L'affectation des espaces	58
Des vues 3D représente l'affectation des fonctions	60
Les façades	60
Conclusion	62

COCLUSION GENERALE

LISTE DES FIGURES

Les figures

Figure 3.1: Photo aérienne de la ville montre les terrains agricoles	35
Figure 3.2: Vue sur le front de mer	35
Figure 3.3: Vue sur les terres agricoles	35
Figure 3.4 : La ville de Bou- Ismail en 2014	35
Figure 3.5: La ville de Bou- Ismail en 2014	36
Figure 3.6 : Situation de Bou mail à la wilaya de Tipaza	36
Figure 3.7 : photo aérienne présente la ville de Bou-Ismail	36
Figure 3.8 : Diagramme des températures et pluviométrie	38
Figure 3.9 : Unique toile réalisée à Bou-Ismail (1920-1950) représente le bord de mer et le mont Chenoua vue de Bou-Ismail	39
Figure 3.10 : Vue aérienne de la ville Bou-Ismail 1950.....	39
Figure 3.11: L'église et la terrasse de la mairie	40
Figure 3.12: La rue nationale 11	40
Figure 3.13 : La plage	40
Figure 3.14 : Le boulevard de front de mer	40
Figure 3.15 : La rue nationale 11	40
Figure 3.16 : La rue nationale 11	40
Figure 3.17 : La rue nationale 11.....	40
Figure 3.18 : Castiglione 1950-1952	40
Figure 3.19: présente la problématique d'extension urbaine	43
Figure 3.20: Schéma de structure de la ville de BOU-ISMAIL	44
Figure 3.21 : Maison coloniale en état dégradé	44
Figure 3.22 : Poche vide/Source : Prise par l'auteur.....	44
Figure 3.23 : représente des maisons de la façade du front de mer.....	44
Figure 3.24 : Des décharges industrielles	45
Figure 3.25: montre l'état de la galerie sous les escaliers	45
Figure 3.26 : La partie inférieure du boulevard	45

Figure 3.27 :Vue sur la partie Ouest	45
Figure 3.28 :Vue sur l'entrée Est de la ville de Bous mail	45
Figure 3.29 : Vue sur le dernier épi de la partie centrale	45
Figure 3.30 : Bidonville	46
Figure 3.31 : Bidonville	46
Figure 3.32:Vue sur la partie Ouest	46
Figure 3.33 : Habitat collectif dans la partie de front de mer	46
Figure 3.34 : Habitat collectif dans la partie Sud –Est	46
Figure 3.35 : Délimitation de l'aire d'intervention.	48
Figure3.36 : Technicom	49
Figure 3.37 : Le lycée	49
Figure 3.38:L'aquarium	49
Figure 3.39 : la plage avant 1902	51
Figure 3.40 : la plage en 1902	51
Figure 3.41 : le front en 1937	51
Figure 3.42 : la plage en 1938	51
Figure 3.43 : le front en 1942	51
Figure 3.44: le front en 1958	51
Figure 3.45 : La plage en 1988	51
Figure 3.46 : le front en 2007	52
Figure 3.47 : La plage en 2015	52
Figure 3.48 : Le front en 2015	52
Figure 3.49 : Le front en 2015	52
Figure 3.50: Le front en 2015	52
Figure 3.51: schéma de l'aire d'intervention	57
Figure 3.52: schéma de l'aire d'intervention représente l'élément de repère.....	57
Figure 3.53: Le volume général du projet	58

Figure 3.54: schéma de l'aire d'intervention représente les entrées	58
Figure 3.55: représente l'affectation des fonctions mères	58

Les cartes

Carte 3.1 : présente la structure viaire	37
Carte 3.2 : présente la topographie de Bous mail	37
Carte 3.3 : présente les risques majeurs	38
Carte3.4 : présente la période avant 1848	39
Carte3.5 : présente la période entre 1848-1865	40
Carte3.6: présente le plan du noyau colonial	40
Carte 3.7 : présente les périodes entre 1848-1873	41
Carte 3.8 : présente les périodes entre 1848-1933	41
Carte 3.9 : présente les périodes entre 1848-1952	41
Carte 3.10 : présente les périodes entre 1848 à nos jours	41
Carte 3.11 : Etat actuel de Bous mail	42
Carte 3.12 : Plan de situation de l'aire d'intervention	48
Carte 3.13 : Plan d'état actuel	49
Carte 3.14 : présente la synthèse de l'analyse du site d'intervention	50

I-Introduction à la thématique générale du master 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique à la ville et au territoire. Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes. Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects ³:

- Le premier concerne une théorie de la forme urbaine : la ville considérée comme un espace stratifié, c'est-à-dire constitué de différents niveaux de projet correspondant à autant

d'échelles spatiales (réseau viaire, îlot, unité parcellaire...) et de réalisations relevant chacune d'acteurs et de logiques spatiales différents.

- Le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, et reprend en écho aux qualités de la forme urbaine traditionnelle, l'idée de décomposition des temps et des acteurs de projets en fonction de deux échelles : celle de la définition du fragment urbain et celle de la conception de l'édifice.
- Le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

L'auteur se livre à une critique en règle de l'urbanisme opérationnel et pointe l'absence de vision spatiale, l'abstraction du règlement par rapport à la notion traditionnelle de règle ; une nuance qu'il illustre par l'évolution des notions d'alignement et de gabarit. C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain. « Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

2. Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également : Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

3. Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

4. Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo -Bulletin, 1995, n° 118

Dans la démarche du master ‘Architecture et Projet Urbain’, le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l’enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur ‘Contribution au projet urbain’, qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d’assurer la ‘conformation’ du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l’industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L’histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l’obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d’aujourd’hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d’œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l’origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d’origine publique et privée. Cette tentative d’actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L’objectif principal du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans une construction théorique qui fait de l’abandon de l’utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l’acceptation de la ville concrète héritée de l’histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l’histoire est le contexte obligé d’inscription de l’architecture. En retour l’architecture... construit la ville. Le retour à l’histoire ne signifie cependant pas le rejet ‘simpliste’ de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l’année universitaire 2014/2015 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, on citera :

- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie
- Le Projet Urbain et les Instruments d’urbanisme
- Le Projet Urbain et les nouvelles centralités
- Le Projet Urbain et le développement durable

A travers le thème du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d’expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka

Porteur du master ‘Architecture et Projet Urbain’

Mai 2015

II- Introduction au thème spécifique

‘ PROJET URBAIN DANS LES VILLES LITTORALES ’

Le paysage littoral est constitué d'entités multiples, non seulement par la variété des configurations des espaces naturels, mais également par celle des espaces construits et des ensembles cultivés. Les cônes de visibilité permettent de mieux appréhender ces paysages singuliers. Patrimoine bâti, cultures agricoles et maritimes tirent leur diversité de la façon dont ils se sont référés à la mer et à la géographie pour s'organiser. La spécificité littorale vient du fait que toutes ces structures paysagères ont, dans leur diversité, une référence commune majeure : la présence de la mer. À la fois limite, contrainte, espace nourricier et horizon, la mer a conditionné les paysages à travers l'organisation particulière des villes, villages et des activités qui leur sont liées.

Ce façonnage est une histoire de temps, de négociation avec le paysage, d'adaptation et d'ajustements entre activités transformatrices de l'homme sur l'espace et la réponse des écosystèmes à la recherche de nouveaux équilibres. Il en résulte une variété extrême de paysages agricoles et urbains dont les caractéristiques sont issues de cette histoire locale.

Le littoral n'est pas un espace comme les autres, il est lisible de tous les côtés : depuis la mer la lisibilité est complète et donne à voir, d'un coup de regard, l'ensemble composé des profils construits et des espaces naturels, ainsi que du relief ; depuis la terre cette visibilité est multiple avec une particularité forte qui est la perception de la mer, ou du paysage qu'elle suggère.

De cette double relation terre/mer et d'extrême visibilité, l'aménagement de l'espace, la qualité architecturale et l'organisation urbaine (bâtiments agricoles, villages et hameaux, extensions urbaines, fronts urbains, etc.), les rapports avec les paysages, le relief, la mer, posent un certain nombre d'exigences et une responsabilité particulière pour les élus. L'espace littoral doit garder ses spécificités, son identité qui allie le paysage au patrimoine construit dans un dialogue permanent avec la mer. Cela exige une compréhension de lieux qui fait appel aux compétences de professionnels, paysagistes, architectes, urbanistes, aux missions de conseil telles que les CAUE (conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement), les architectes et paysagistes conseil.

Les élus doivent se poser la question de l'identité de leur territoire et s'entourer des compétences nécessaires pour mieux maîtriser leurs projets d'aménagement, d'extension et veiller à l'intégration des nouvelles constructions dans leur contexte.⁵

5. Les principes d'aménagement du littoral. Ministère. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. France

III- Présentation du cas d'étude

Bou-Ismaïl, est située sur le littoral à 45 Km à l'Ouest d'Alger et à 25 km à l'Est du chef-lieu de wilaya Tipaza. La commune de Bou-Ismaïl est limitée à l'Est par la commune de Fouka, au sud par les communes de Koléa et Chaïba et enfin à l'Ouest par les communes de Khemisti et de Bou Haroun : petites villes portuaires. Durant la période coloniale, Bou-Ismaïl portait le nom de « Castiglione ». Chef-lieu de Daïra (sous-préfecture), Bou-Ismaïl est la plus importante agglomération de cette Wilaya touristique ; ville qui avant 1962 comptait intra-muros, pas plus de 6000 habitants (Population 7530 habitants en 1958 d'après le dernier recensement réalisé par l'autorité coloniale), en a aujourd'hui, dix fois plus.

Bou-Ismaïl se présente comme une ville pittoresque aux richesses agricoles, touristiques et manufacturières multiples. Suspendue au penchant Nord du plateau qui surplombe la vallée de la Mitidja et le mont Chréa du massif de l'Atlas Tellien, la ville s'étend sur un énorme rocher de travertin aux contours abrupts qui se prolonge jusqu'au rivage de la Méditerranée. Les hauteurs de la ville domine à pic la mer, à l'Est une vue globale sur la baie de Douaouda-Zeralda et à l'Ouest une superbe vue sur le mont du Chénoua et sur la baie de Tipaza. Les rues de la partie coloniale de la ville sont plantées de Platanes et de bigaradiers.⁶

Bou-Ismaïl est séparée en deux secteurs, le nord et le sud de la route nationale. Elle est connue par :

-Son magnifique Boulevard Front Mer, et l'accueil chaleureux de sa population.

-Sa prestigieuse Ecole Nationale Supérieure Maritime ENSM (ex ISM Institut Supérieur Maritime) a accueilli plusieurs générations d'étudiants de la marine nationale marchande Algérienne et d'autres pays amis fut la première du genre en Afrique. La formation à l'école est désormais reconnue par l'Organisation maritime internationale (OMI), A cet effet, il deviendra **l'unique établissement public de formation** à avoir pu décrocher cette certification en Algérie à ce jour. Ce n'est pas un hasard, si cet établissement qui jouissait d'une notoriété internationale a reçu au mois d'avril 1977 le célèbre **commandant J. Y. Cousteau** et la **reine Elizabeth II d'Angleterre** le 26 octobre 1980.⁷ Son aquarium abrite des laboratoires de recherche en aquaculture.

- Sa clinique médico-chirurgicale infantile (CMCI), la seule en Algérie et en Afrique qui traite la maladie de Ross.

6. Site internet : www.bouismail.com

7. Entretien avec Bruno GUILLAUMIE, réalisé par Sophie Nick au CEASM (Association pour le Développement des Activités Maritimes) dans le cadre de la capitalisation d'expérience de cette association.

Bou-Ismaïl abrite aussi quatre centres de recherches :

- **Centre National de Recherche et de Développement de la Pêche et l'Aquaculture (CNRDPA).** Le Centre est chargé de contribuer à l'élaboration et la réalisation des programmes nationaux de recherche scientifique et le développement technologique dans le domaine de la pêche et de l'aquaculture.
- **Centre de Soudage et de Contrôle (CSC)** qui dépend du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique (MESRS) est spécialisé dans le soudage et contrôle non-destructifs. Une équipe de jeunes ingénieurs chercheurs fabriquent actuellement le premier prototype de drone algérien.
- **Unité de Développement des Equipements Solaires UDES,** affiliée au CDER, dépend du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique (MESRS). La vocation de l'UDES, c'est la recherche et le développement des équipements de l'énergie solaire.
- **Centre Pilote Conchylicole (élevage des bivalves : huîtres et moules),** dépend du ministère de la Pêche et des Ressources halieutiques.

Bou-Ismaïl qui avait une vocation agricole et touristique, était connu uniquement pour son Boulevard de front mer et son aquarium. Aujourd'hui, Bou-Ismaïl plus connu pour son école Supérieure Maritime de notoriété internationale maintient toujours son héritage agricole mais s'est engagée durant cette dernière décennie à un développement industriel et manufacturier. Bou-Ismaïl s'est métamorphosée depuis l'implantation de la Zone d'activité industrielle au Sud -Est de la ville sur la route de Koléa. Plusieurs activités économiques stratégiques se sont implantées dans cette immense et dynamique zone dans le secteur de la transformation du papier, du fer et de l'aluminium, celui du céramique bâtiment, de la meunerie, de la chimie et de la plasturgie.⁶

IV- Présentation de la Problématique

-Le village colonial de Castiglione a été bâti au sud de la route nationale n°11 au pied de la source Bou Ismaïl (La RN11 est actuellement un axe structurant d'une nature commerciale, cette nature a engendré un problème de circulation). Ce n'est que vers la fin du 19e siècle que la station balnéaire de Castiglione Plage est créée avec un boulevard front de mer à près de 500 mètres du village d'origine. Les indigènes habitaient au sud sur les contreforts de la plaine sahélienne.

-Après l'indépendance la ville s'est développée vers le sud-est et le Sud-Ouest sur la plaine haute, tournant le dos à la ville française. Actuellement c'est la **zone d'activités** Derdjine, située le long de la route de Koléa. Ce pôle a induit un important **accroissement de la population** et un besoin supplémentaire en matière de : **logements et d'équipements**. Ce dernier a causé une abondance du front de mer, qu'il a été le refuge pour la population coloniale cherchant le loisir, la chose qu'on le trouve pas actuellement à cause du manque pour ne pas dire l'absence d'infrastructures hôtelières ou bien toute activité touristique, de loisir ou d'attraction soit pour les habitants ou les estivants, notamment en période estivale.

6. Site internet : www.bouismail.com

Parmi les résultats ou les conséquences de cette négligence du front de mer est la disparition de la plage qu'a été bien fréquentée durant la période coloniale, et aussi considérée comme un lieu de détente.

-La façade maritime (le tissu d'habitat) actuelle de la ville ne possède aucune cohérence, en outre la présence des clôtures le long du boulevard et l'étroitement des trottoirs.

Certaines parties de ce front de mer sont en état dégradé et même sont devenu des lieux de décharge et de débauche (sous les escaliers du boulevard "les voûtes"). En outre l'existence d'un problème de pollution (les ordures jetées un peu partout le long du boulevard).

Une partie des plages de Bou Ismaïl connaissent une situation déplorable. Elles sont littéralement transformées en poubelles à ciel ouvert et en déversoir pour toutes sortes de déchets toxiques au vu et au su de tout le monde. Le hic est que Bou Ismaïl abrite aujourd'hui un des plus prestigieux établissements universitaires de recherche dans le domaine de l'océanographie et des sciences de la mer. Le pire est que personne ne semble s'en soucier parmi les élus locaux et les responsables sur place.

A ce propos **Houari Larbi** journaliste à Le Soir d'Algérie mentionne dans son article : BOU ISMAÏL ; Le front de mer dans tous ses états publié le 26/05/2015 :

« La ville de Bou Ismaïl, (....)son boulevard Front de mer, juché sur une petite falaise, attenante à une plage familiale et qui fut, jadis, réservée aux seules familles coloniales. (....). Ainsi, ce boulevard Front de mer fut un véritable havre de paix, avec une large promenade piétonne qui, quoique remise en état, se trouve malheureusement aujourd'hui agressée par des déchets jetés le long de la plage qui y est attenante.

Bou Ismaïl reçoit des centaines de touristes étrangers dont certains viennent la visiter par nostalgie, à l'instar des pieds-noirs italiens, espagnols et français. Selon plusieurs riverains, outrés par cette agression de l'environnement «balancer ses ordures à côté ou sur la plage semble être devenu une seconde nature, geste provoquant la dégradation de notre littoral». Plus grave est la déclaration d'un autre riverain qui affirme que «des monticules d'ordures sont visibles au bord ou dans la mer auxquels s'ajoutent les exutoires de canalisations d'égouts qui souillent l'eau de mer par des déchets plastiques et autres détritiques charriés par le déversement des eaux et déchets ménagers. Des odeurs pestilentielles se dégagent alors de ces déchets», clame cet habitant. Certains habitants de Bou Ismaïl dénoncent «l'incivisme de la population et un manque d'intérêt de la part de l'administration en charge des services publics de collecte et de ramassage des déchets». »

A travers ce travail, nous allons essayer de reprendre à **la problématique** suivante :

- **Comment faire requalifier et renaître la vie urbaine dans le front de mer de la ville de Bou Ismaïl afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et valoriser son image touristique à travers une opération de réaménagement ?**

V- Présentation de la démarche méthodologique

Etude analytique du cas d'étude :

- I- La situation
- II- Les interventions à l'échelle Historique de la ville
- III- Schéma de synthèse historique
- IV- Schéma de synthèse de la structure urbaine
- V- Problématique à l'échelle de la ville

Etude analytique de l'aire d'intervention

- I- Situation de l'aire d'intervention
- II- Les caractéristiques morphologiques de la zone d'intervention
- III- Le plan parcellaire
- IV- Les permanences
- V- Plan de structure viaire
- VI- Les équipements
- VII- Le bâti : (a- état de bâti ; b -Le gabarit ; c-La typologie)
- VIII- Problématique spécifique

Etude thématique

Intervention

- Choix et délimitation de l'aire d'intervention
- Schéma de structure
- Les objectifs d'aménagement
- Schéma de principe d'aménagement
- le plan de composition
- le plan d'aménagement
- le projet architectural

VI- Structure du mémoire

Chapitre 01 : c'est un chapitre introductif qui se compose d'une introduction à la thématique générale du master et d'une présentation succincte du thème de recherche, pour notre étude il comporte la problématique, la méthodologie de recherche ainsi que la structure du mémoire.

Chapitre 02 : l'état de l'art ou de la connaissance en relation avec la thématique développée. Ce chapitre consiste en la compréhension des différents concepts et notions clés liés à notre recherche, elle découle d'une recherche bibliographique sur le thème recherché.

Chapitre 03 : analyse du cas d'étude, en faisant ressortir clairement l'application de la méthode citée précédemment, et présenter le projet architectural.

Et à la fin, une conclusion générale du mémoire et au thème de recherche.

Introduction

A l'échelle de la planète, les littoraux comptent parmi les milieux présentant les plus grands enjeux en matière de conservation de la biodiversité et de gestion des interactions hommes-milieux. Les zones côtières sont des Interfaces entre le domaine terrestre et le domaine marin, les littoraux sont des espaces attractifs de l'œcoumène ce qui se traduit par une concentration des activités et du peuplement humain (littoralisation). Un chiffre, souvent cité mais rarement étayé, estime à environ 60% la proportion de la population mondiale résidant à moins de 100 km des côtes ; selon une évaluation plus fiable, la part de la population du globe habitant à moins de 15 km d'un rivage marin se situerait entre 15 et 20%. Cette pression anthropique permanente, complétée par les flux saisonniers liés au tourisme, représente un facteur déterminant de l'évolution des milieux côtiers. Sa manifestation la plus poussée est l'urbanisation et l'artificialisation des rivages.⁸



**** La Côte d'Azur** est la partie orientale du littoral méditerranéen français et inclut la côte monégasque. C'est une destination touristique préférée par tous les touristes du monde entier.



**** Naples est une ville d'Italie** a depuis longtemps été un carrefour méditerranéen incontournable et est le point de départ de nombreux ferries pour les îles environnantes mais aussi pour la Sardaigne, la Sicile, les îles Éoliennes, les îles Pontines, la Corse et la Tunisie.



**** Littoral de Cancun au Mexique :** **Cancún** est une ville côtière dans la destination touristique populaire appelée les Caraïbes mexicaines, à savoir l'état de Quintana Roo, sur la péninsule mexicaine du Yucatan. Cancún est un lieu de villégiature populaire sur la côte des Caraïbes.



8. Samuel ROBERT/ Projet d'OHM « Littoral méditerranéen » - Note d'opportunité : Création d'un Observatoire Hommes-Milieux (OHM)

I- Origines et significations du terme « Littoral » :

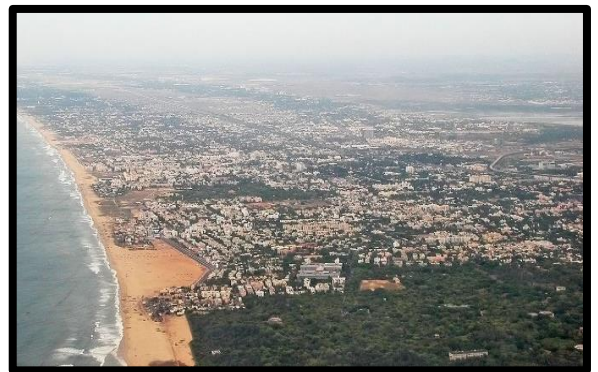
Apparu en 1752, le mot « littoral » n'a pas toujours la même signification selon l'époque et selon celui qui l'emploie. Au milieu du XVIIIe, il qualifia ce « qui vit dans les eaux proches du rivage » citant BERTRAND E, dans son Mémoire sur la structure intérieure de la Terre, p. 31, Entre terre et mer, les 250 ans du littoral, 2003.

En 1793, il prend son sens moderne pour qualifier ce « qui est situé au bord de la mer » puis est substantivé à partir de 1828 obtenant alors le sens voisin de celui de « côte ».

** Le littoral est riche en paysages exceptionnels qui en font un atout touristique (ici, sur le littoral Ouest de Suðuroy, archipel des Féroé), souvent au risque de sa propre dégradation par la surfréquentation. Le paysage est l'enjeu d'un des équilibres que cherchent à trouver les schémas de développement intégrés du littoral.



** Sur toute la planète, les littoraux tendent à s'artificialiser, et ils sont souvent menacés par la montée des océans (ici : Besant Nagar, Inde)



Selon la Loi n° 02-02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral :

Le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant :

- les versants de collines et montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale.
- les plaines littorales de moins de trois kilomètres (3 km) de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes.
- l'intégralité des massifs forestiers.
- les terres à vocation agricole.
- l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes tel que défini ci-dessus ;
- les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique.

II- Présentation de ville littorale

À l'aube du XXI^e siècle, les littoraux (villes littorales) constituent l'un des espaces géographiques les plus peuplés. La raison de ce succès est claire : aux fonctions traditionnelles de production économique (agriculture littorale, pêche, cultures marines, commerce transocéanique) sont venues s'ajouter de nouvelles activités (tourisme, industries côtières).⁹



III- Présentation de ville littorale algérienne

Le littoral algérien s'étend sur près de 1200 km de la côte, ce dernier est caractérisé par les côtes rocheuses, côtes sableuses et quelques lagunes. Il est également caractérisé par la rareté des îles tout en étant riche en zones humides. Jusqu'aux années 1980, l'urbanisation du littoral algérien se limitait à l'extension des villes côtières existantes et à l'émergence de rares nouveaux organismes urbains. Depuis, des espaces littoraux, occupés initialement par quelques résidences estivales ou secondaires, accueillent de nombreux projets immobiliers et touristiques, réalisés dans la perspective du désengorgement des villes, souvent les plus importantes du pays.¹⁰



Tipaza

Outre la dégradation de l'environnement, l'urbanisation du littoral donne naissance à des rapports conflictuels entre différents usagers. Les tensions ont pour objet l'appropriation du foncier littoral et suscitent l'adoption, à l'échelle de l'individu ou du groupe, de stratégies diverses et de pratiques souvent à la limite de la légalité. Celles-ci façonnent l'espace littoral et modifient profondément la perception des habitants et usagers, de leur propre cadre de vie.¹¹



Sidi Fredj (Alger)

La frange côtière algérienne subit directement l'influence d'une pression démographique sans cesse croissante, un trafic maritime et des activités portuaires intenses. Cette pression se traduit par des conséquences directes sur l'environnement marin à travers l'apport des bassins versants et des plus importants cours d'eau, drainant vers la mer les eaux usées créées par les activités humaines terrestres. **10**



Skikda

9. Alain Miossec / Les littoraux - entre nature et aménagement _ Armand Colin/3^e édition

10. BOUTARCHA Fahima, r Mohand Chrif Aïnouche/ l'apport de la politique environnementale algérienne pour l'activité de la pêche: Cas de la Wilaya de Bejaia.

11. Ghodbani Tarik eT Semmoud Bouziane / Urbanisation côtière en Algérie, Processus et impacts sur l'environnement: Le cas de la baie d'Aïn el Turck

IV- Classifications des villes littorales

IV.1- / La Ville littorale portuaire :

Un port est une infrastructure située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau et destiné à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.¹²



Le port de Nice (France)



Le port de Nice (France)

IV.1.1- Les ports de plaisance :

accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille, et les places de port sont standardisées.

IV.1.2- Les ports militaires :

(ou bases navales) accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public pour des raisons de



Le port de Nice (France)



Le port de Nice (France)

IV.1.3- Les ports de commerce :

servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo.

IV.1.4- Les ports de pêche :

ces dimensions sont souvent les plus réduites. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le

12. HADJ Abderrahmane Saida/MEMOIRE DE MAGISTER : ETUDE DE L'INTERACTION D'UN RIDEAU DE PALPLANCHES AVEC LE SOL DE FONDATION POUR LES OUVRAGES PORTUAIRES (2012).

IV.2- / La Ville littorale touristique :

Le bassin Méditerranéen offre un cadre particulièrement favorable au tourisme. Le climat ainsi que le caractère pittoresque des côtes ont été valorisés dès le début du siècle par l'aménagement de nombreux sites. Les atouts de notre pays que ce soit naturel, culturel, historique et civilisation, offrent une gamme riche et variée de produits de haute valeur touristique, mais la réalité est que le secteur touristique en Algérie n'est pas bien structuré et son niveau reste loin du marché international. Le tourisme prend de plus en plus d'ampleur actuellement du fait de la création d'emplois. Le tourisme est une activité pluridisciplinaire à l'échelle mondiale, il inclut des dimensions économiques, sociales, culturelles, scientifiques, éducatives et culturelles.¹³

IV.2.1- Définition du Tourisme :

Le tourisme, ensemble des activités liées au déplacement des personnes sur une certaine distance dans le cadre d'une activité de loisir. Le tourisme est un terme inventé par Stendhal écrivain Français, il est considéré au XX^{ème} siècle comme « l'action de voyage pour son agrément » cette notion s'est développée pour devenir : « L'art satisfaire les aspirations, les plus divers qui incitent l'homme à se déplacé hors de son univers quotidien ». Aujourd'hui, le tourisme n'est plus considéré seulement comme une activité d'agrément, mais il peut comprendre l'idée de déplacement à finalité professionnelle ou culturelle.¹⁴

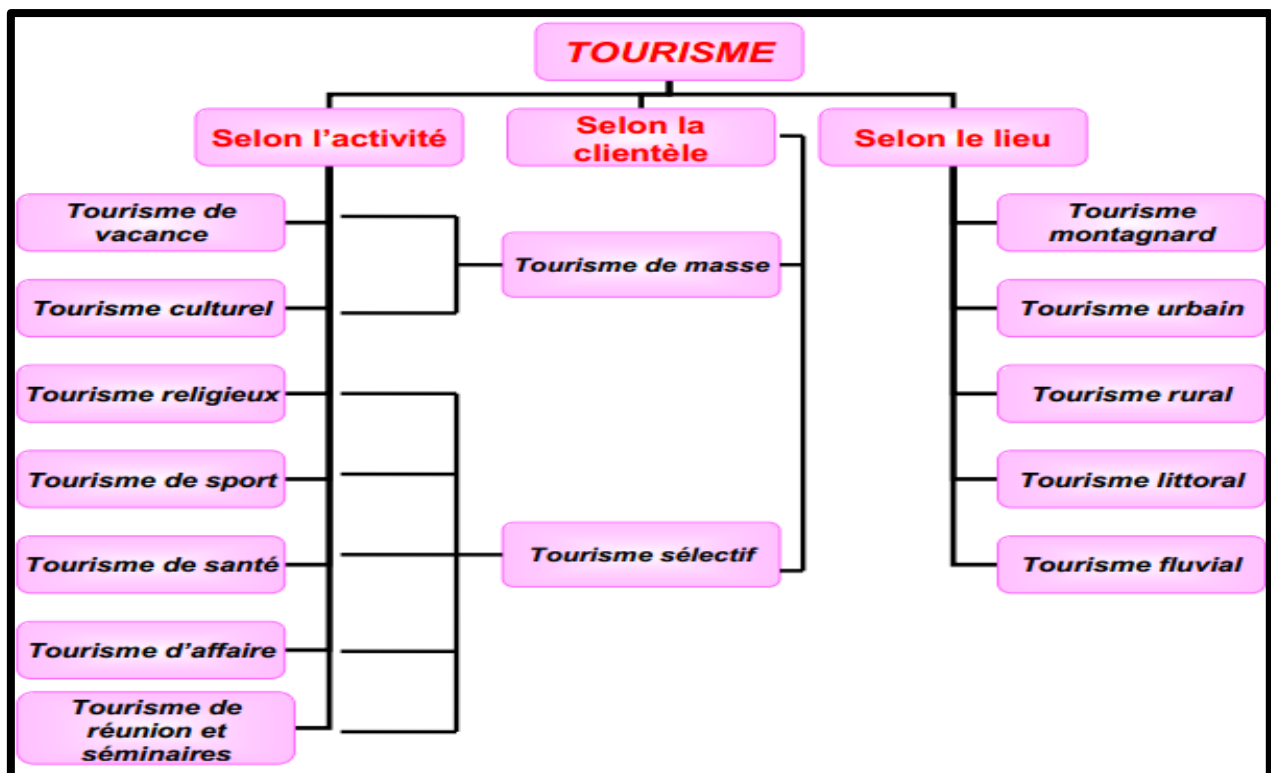


schéma montrant la classification du Tourisme

13. Mme IZNASNI Meriem et Mlle BENZAGHOU Nouhed / MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE L'INGINIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2014)/ Thème : Tourisme balnéaire.

14. BENAMAR AMMAR et GEUNINECH SIDI MOHAMED// MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE L'INGINIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2012)/ Thème : Tourisme d'affaire.

IV.2.2- Le tourisme balnéaire :

Le tourisme balnéaire est le fait de séjourner en bord de mer, où les touristes disposent, en plus des loisirs de la mer, d'autres activités liées à l'animation en milieu marin. Il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde. La côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes. Dans la nomenclature, la dénomination « tourisme littoral » est souvent utilisée, afin de ne pas inclure seulement les stations balnéaires, mais aussi les villes un peu plus dans les terres. **14**

Le tourisme balnéaire est la première forme touristique apparue, transformé dans le milieu du 20ème siècle en tourisme de masse et devenu abordable pour presque chacun. En effet, il est parmi les principales et importantes formes de tourisme les plus répandues dans le monde par leur niveau de fréquentation et leur extension géographique, ceux qui sont à la fois polyvalentes et accessibles à tous.

C'est le secteur qui s'adresse aux personnes souhaitant passer des vacances au bord de la mer et pratiquer des activités nautiques. Il devient de plus en plus compétitif. Le soleil, la cote, la plage, la mer, l'eau, les vues scéniques exceptionnelles et la diversité biologique riche (les oiseaux, les baleines...) constituent des attraits indéniables pour les touristes. **13**

IV.2.3- Le tourisme scientifique :

Est le plus souvent associé au tourisme culturel. Cependant, ces deux formes de tourisme se distinguent par le fait que l'offre proposée en matière de tourisme scientifique est moins enracinée dans la culture générale et ne s'adresse par conséquent qu'à un public limité d'initiés ou de scolaires. Il inclut les sites dont l'objectif est la diffusion de la culture scientifique auprès du public : musées scientifiques, sites de patrimoine scientifique, cités scientifiques, centres de culture scientifique, centres de sciences. **15**

On trouve 4 formes du tourisme scientifique :

1. Tourisme d'aventure à dimension scientifique
2. Tourisme culturel à contenu scientifique
3. L'écovolontariat scientifique
4. Tourisme de recherche scientifique. **16**

14. BENAMAR AMMAR et GEUNINECH SIDI MOHAMED// MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE L'INGINIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2012)/ Thème : Tourisme d'affaire.

13. Melle HAROUAT Fatima Zohra/ Mémoire pour l'obtention d'un magister en marketing des services : COMMENT PROMOUVOIR LE TOURISME EN ALGERIE ?(2012)

15. Nicolas Kramar /Le tourisme scientifique en question : vers de nouvelles potentialités

16. Pascal MAO et Fabien BOURLON/ Le tourisme scientifique : un essai de définition

IV.2.4- Rôle du Truisme

Le rôle économique :

- Rentrée de devises et circulation des monnaies.
- Création d'emplois et donc la lutte contre le chômage.
- Développement économique du pays.
- Apport positif dans l'aménagement du territoire

Le rôle social :

- Echange de cultures et de savoir du au contact des personnes des différents recoins du monde.
- Diminution des pensées racistes et ouverture sur le monde extérieur.

Le rôle culturel

- Faire connaître aux touristes les traditions, l'histoire, La culture d'un peuple.
- Développement de l'artisanat et de l'art.
- La mise en valeur des potentialités du pays en matière de patrimoine historique et architectural

Le rôle médical :

- Qui prend en charge les soins et les repos grâce aux stations thermales et autres

Le rôle écologique :

- Est celui de sauvegarder l'environnement et les ressources naturelles

Le rôle politique :

- Valoriser l'image du pays au monde extérieur, c'est le synonyme de stabilité et de sécurité pour un pays.
- Favoriser par les biais de « l'expérience » une prise de connaissance internationale, ainsi que l'importance d'échange politico-économique.¹³

13. Mme IZNASNI Meriem et Mlle BENZAGHOU Nouhed / MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE L'INGENIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2014)/ Thème : Tourisme balnéaire.

IV.3- La Ville littorale industrielle :

IV.3.1- Zone industrielle : site caractérisé par une zone réunissant plusieurs dizaines d'usines et employant quelques centaines de milliers de personnes. Un complexe industriel peut également être caractérisé par la densité des implantations, leur proximité d'un centre industriel ou d'une métropole industrielle.



Un terre-plein industriel et portuaire dans la baie de Tokyo



Port : Buenos Aires (Argentine)



Zone industrielle d'Arzew à Oran (Algérie)



Zone industrielle de Skikda (Algérie)

IV.3.2- Zone industrielle portuaire: est un espace côtier associant des fonctions industrielles et portuaires; c'est une zone spécialement équipée et localisée sur l'eau et au bord de l'eau, avec à la fois un port en eau profonde qui permet d'accueillir d'énormes bateaux chargés à ras bord de marchandises et une plate-forme multimodale qui permet à ces marchandises de repartir extrêmes rapidement par d'autres moyens de transport, soit vers des lieux de consommation, soit encore vers des lieux de stockage. 17

V- Problématiques des villes littorales

La bande côtière séduit d'emblée par la beauté de ses sites, la mer lui confère notoriété, attractivité, et un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses particularités paysagères, socio-économiques et ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables. En effet le littoral abrite un grand nombre d'écosystèmes parmi les plus complexes, les plus divers et les plus productifs de notre planète. Si le littoral concentre de nombreuses ressources et opportunités, il est aussi exposé aux pollutions, nuisances et autres dégradations dues au développement des activités économiques.

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et la gestion de son développement. L'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques dont la survie dépend de ses écosystèmes.¹⁸

VI- Problématiques des villes littorales algériennes

Le littoral algérien s'étend sur 1200 km. Il 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 seulement), des activités économiques et des infrastructures le long de la bande côtière).¹⁹

A cette forte concentration de la population permanente s'ajoute une population estivale supplémentaire. A ce propos, il faut signaler qu'en Algérie il n'existe aucune politique visant à gérer et à promouvoir le tourisme balnéaire, encore moins d'une manière durable, même si actuellement, on assiste à une prise de conscience de la part des pouvoirs publics : les thèmes «environnement, aménagement du territoire et développement durable du tourisme» sont au cœur des débats. La majorité des Zones d'expansion Touristique (ZET) ont été détournées de leur vocation initiale, leurs terrains d'assiettes ont servi pour implanter des lotissements et des coopératives immobilières.²⁰

Par ailleurs le développement économique et social en Algérie a négligé l'environnement marin bien que le monde s'accorde à admettre que la mer et les zones côtières sont d'une importance vitale. Il en résulte de graves atteintes à l'environnement, favorisées par une réglementation générale qui ne tient pas compte des spécificités des régions. En effet L'intérêt accordé à la protection et à la valorisation du littoral en Algérie est récent, la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral a été promulguée en février 2002. Le littoral en Algérie est donc confronté à des problèmes multiples. On constate l'absence d'une prise en charge effective et d'une gestion appropriée.²¹

18. Paskoff, R., (1993). Les littoraux, Impact des aménagements sur leur évolution, éd. Masson.

19. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (M.A.T.E.), (2000), Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement.

20. Tessa, A., «Economie touristique et aménagement du territoire», O.P.U, 1993

21. Marcadon, J., et al (1999). Les littoraux espaces de vies, SEDES.)

VII- Le renouvellement urbain

Le **renouvellement urbain** est, en urbanisme une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment).

-Le renouvellement urbain a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'habitat dense concentré, notamment pour diminuer l'empreinte écologique des habitats, et par suite de la ville elle-même. La ville peut être renouvelée sur des quartiers anciens, mais aussi sur des zones industrielles ou friches industrielles.²²

-Il désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, c'est pour changer la vie des habitants. ²³

- Une pluralité de termes : **requalification** urbaine, régénération urbaine, **réhabilitation** urbaine. « Le terme de renouvellement renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de **rénovation**. Celui de requalification caractérise une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti. » ²⁴

- Le renouvellement urbain = mixer **réhabilitation**, **démolitions**, constructions neuves, **densification**, résidentialisation, refonte des espaces publics.

22. Sylvaine Le Garrec, Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, 92p.

Pôle de compétence en urbanisme à Lyon, Bibliographie « Patrimoine et renouvellement urbain », Lyon, Ed du Certu, mars 2006, 58p.

CERTU, Renouvellement urbain - Tome 1 et 2 : Tome 1 Analyse globale et thématique

Tome 2 Fiches d'opération, CERTU, septembre 2004 (ISBN 2-11-094104-9).

Olivier Piron, Renouvellement urbain, PUCA, juillet 2002 (ISBN 2-11-085652-1)

23. Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social Dossier réalisé par Marion Desjardins

24. Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n 97

VII.1- La requalification urbaine :

D'après le sens du verbe « qualifier » [donner une nouvelle qualification, aptitude, qualité ou valeur] la requalification d'un quartier paupérisé ou d'une ville dégradée désignera l'action par laquelle ce quartier ou cette ville reprennent leur dynamique et retrouvent leurs aptitudes à jouer pleinement leurs fonctions en tant qu'espaces urbains épanouis. Ces fonctions peuvent être perdues comme le cas d'une ville historique ou d'un quartier ancien dévitalisé et qu'on cherche à remettre en valeur, comme elles peuvent ne jamais exister et qu'on cherche, dans ce cas, à créer.

-C'est une opération de repérage des qualités et des capacités humaines, techniques, juridiques, institutionnelles nécessaires pour restituer ou pour faire renaître des aptitudes et des qualités disparues. De cette définition se dégage une grande carence dans les opérations de requalification urbaine quand elles se limitent aux aspects purement techniques de l'urbanisme et de l'aménagement. ²⁵

VII.2- La réhabilitation :

Selon le Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin, 2003 :

Elle consiste en une « opération de rétablissement d'un édifice ou d'un ensemble d'immeubles dans ses capacités à abriter des activités et des habitants. Les principales caractéristiques héritées de l'objet traité sont alors préservées et insérées dans un nouveau fonctionnement mieux adapté au présent. » La réhabilitation d'un immeuble consiste en sa remise en état. Deux types de travaux sont possibles :

- des travaux de mise en normes,
- Des travaux d'amélioration du confort pour faciliter la remise en location.

VII.3- La démolition :

La décision de démolir apparait en premier lieu au prioritaire bailleur. L'opération étant partenariale (état collectivités locales), la décision, liée à la politique de la ville et à la stratégie patrimoniale de l'organisme sera souvent prise collégalement. Appuyée sur une étude technique, elle peut avoir une ou plusieurs raisons :

- Bâtiment vétuste plus cher à **réhabiliter** qu'à reconstruire,
- Logement dont les normes de confort dépassées conduisent à des **restructurations** coûteuses pour un résultat peu satisfaisant,
- Composition urbaine empêchant le développement d'une vie de quartier satisfaisante,
- Diversification du produit logement par reconstitution d'un patrimoine adapté aux besoins actuels (taille, confort, statut).²⁶

25 .La requalification urbaine : "Recommencer la ville à zéro" entre exigences sociales et impératifs techniques ; SADKI Aba.

26. Jean BELMER. Pour un urbanisme de projet : de l'Aménagement au Renouvellement Urbain .éd ELLIPSES, , 2011.

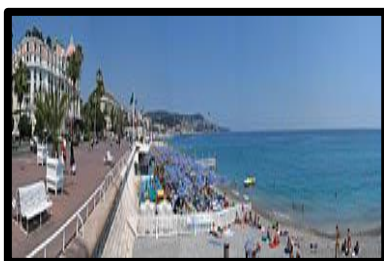
VII.4- La densification urbaine :

C'est un concept qui consiste à faire vivre davantage de population sur un même espace urbain. C'est ainsi, par exemple, que lorsqu'on passe d'un quartier en habitat individuel (petites maisons unifamiliales) à un quartier d'habitat collectif (avec des immeubles où les gens partagent un immeuble en plusieurs appartements) on effectue une densification urbaine.²⁷

VII.5- La restructuration :

C'est est une opération par laquelle un ensemble organisé voit sa structure organisationnelle remaniée en vue d'atteindre une nouvelle configuration. Le terme est principalement utilisé en urbanisme et en architecture, pour désigner le réaménagement d'un espace, d'un quartier ou d'un bâtiment.²⁸

XIII- Exemple 01 : LA PROMENADE DES ANGLAIS, NICE (FRANCE)



27. Yves Roulet Délégué à l'énergie et au développement durable/ La densité est-elle «durable» ? Retour sur quelques expériences pratiques.

28. <http://dictionnaire.education>.

X111.1- Aperçue Historique sur la promenade des anglais :

L'actuelle renommée de Nice s'est construite, en deux siècles, sur son rapport particulier au rivage de la mer qui la borde. Particulier, car novateur : devant la ville, la mer n'était plus objet de crainte ou bien outil de production, comme partout ailleurs dans le monde. Elle devenait un sujet de contemplation. Ce rapport novateur a engendré, nécessairement, une forme urbaine originale, un nouveau rivage dont la vocation n'était plus seulement militaire ou économique.

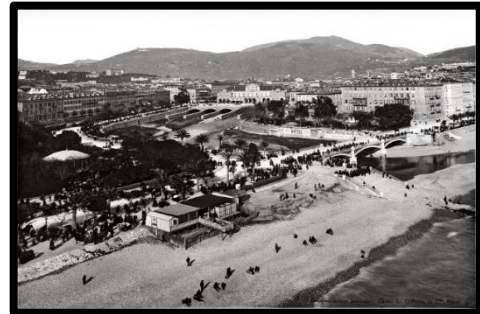
C'est cette forme urbaine historique, inventée ici, sous l'aspect d'un chemin littoral sans autre utilité que la promenade, qui a donné naissance, à travers le monde, à l'archétype de la ville balnéaire puis, par extension, au tourisme moderne, fait de sports et de loisir avec la mer comme instrument.

-La Promenade des Anglais est née très précisément en 1822. Ce lieu mythique a été créé tel "un balcon sur la mer". Un lieu hygiénique, balnéaire et d'agrément, à l'image du Pier-Promenade de Brighton, la station anglaise réputée.



Un épisode climatique va accélérer la réalisation de la Promenade avec le gel des orangers mettant une importante main d'œuvre au chômage. L'abbé Lewis Way décide alors de lever une souscription auprès de la colonie anglaise et de faire construire une promenade entre la rue Meyerbeer et le jardin Albert-1er.

Mais c'est en 1824 qu'est construite la première route carrossable sur le bord de mer. Elle ne fait alors que quelques mètres de large. En 1844, avec le plan de la ville moderne, elle s'élargit. En 1856, elle passe à 10 m.



-En 1875, année où a été pris ce cliché ci-dessus, l'express Paris-Nice met 18h pour relier la capitale à la Riviera. Le développement accru de la cité est désormais irréversible.

-En 1884, le pont des Anges, construit enjambe le Paillon. La Promenade est un lieu animé où des concerts, donnés régulièrement dans le kiosque à musique, attirent les foules. C'est désormais du ce côté du fleuve, que se joue la vie sociale.



-En 1925, face à l'intensification du trafic automobile, le maire de l'époque Jean Médecin, va donner à la Promenade son visage d'aujourd'hui avec la construction de deux voies de 10 m de largeur, séparées par un terre-plein fleuri et arboré.



-au cours du XXe siècle, et surtout à partir des Années Trente, **La ville se transforme et les immeubles vont remplacer les villas. La Promenade change définitivement de visage, au tourisme élitiste succède celui de masse.**



-De nos jours, la promenade des Anglais est un des lieux de visite incontournables à Nice. Elle est devenue un lieu de rendez-vous pour tous les amateurs de rollers. Bénéficiant d'une légère brise du large quasi constante, c'est un lieu privilégié pour les adeptes du jogging. Une piste cyclable ayant été tracée sur le trottoir sud, c'est la voie à vélo la plus rapide pour traverser la ville d'est en ouest.

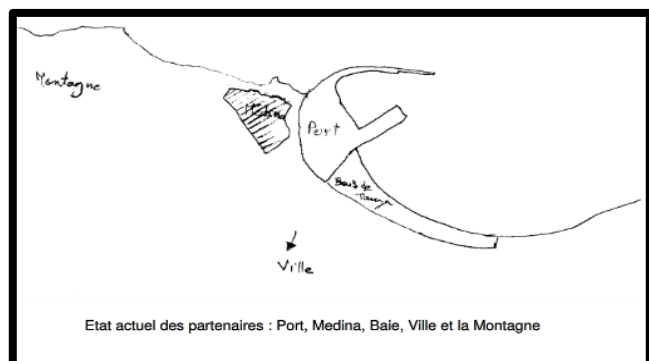


IX- EXEMPLE 02 : LA RECONVERSION DU PORT DE TANGER (MAROC)



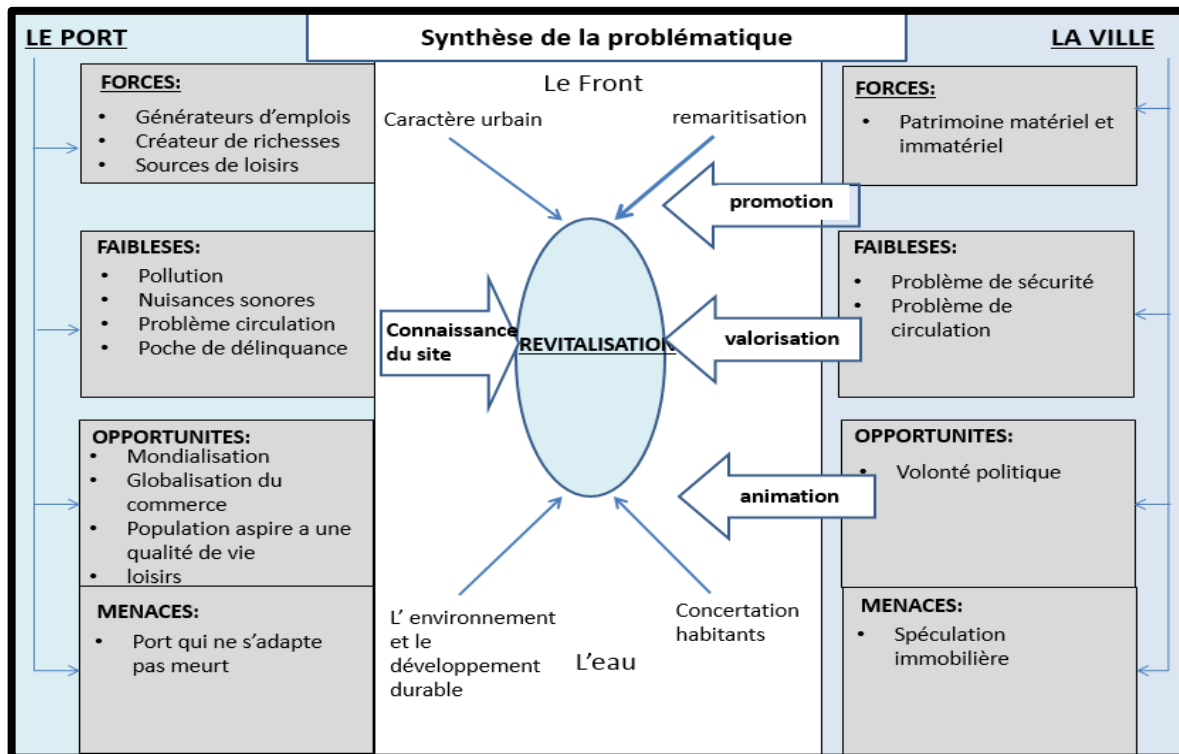
-La situation du port adjacente à l'espace urbain, est hormis le perpétuel conflit constaté entre eux, lui confère un attrait bien particulier, la médina, la casbah, la ville coloniale, la baie, l'espace maritime sont autant d'éléments qui enrichissent l'espace et le rendent plus attractif en vue d'accueillir principalement les croisiéristes et les plaisanciers en plus des touristes venant soit par voies maritimes, terrestres ou aériennes.

-Depuis le « môle des Anglais » de 435 mètres de longueur construit dans la seconde moitié du 17^{ème} siècle et détruit quelques années plus tard, le port a constamment évolué au gré des nécessités du trafic maritime et dans une relation harmonieuse entre la ville et la Médina.



Dans la 2^{ème} moitié du 20^{ème} siècle, par la mécanisation liée à l'arrivée des conteneurs et la création de la zone franche, le port s'est progressivement refermé. Les camions et les zones de service se sont appropriés l'espace jusqu'au pied de la médina et la zone franche a élevé ses murs en isolant la plage du port et de la médina.

IX.1- Synthèse de la problématique



IX.2- Synthèse du programme de principe :

Le port de Tanger occupera 160 hectares dont 76 hectares de bassin et 84 hectares de terres pleines. Ces espaces retrouveront le lien direct entre la Médina et la Ville dans une zone de contact longue de 2 400 mètres depuis le pied de la kasbah jusqu'à la fin de la plage. , Le projet a un caractère urbain, il vise à reconverter le site en un port de plaisance et de croisière tout en préservant l'activité de pêche.

Ce projet a pour objectifs de :

- Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle internationale.
- Assurer une reconversion optimale du site en :
 1. créant un lieu de vie pour tous et le faire dans le respect de la riche histoire de ce site.
 2. assurant une bonne intégration du port dans la ville.
 3. garantissant un développement respectueux de l'environnement.

L'objectif principal : élaborer une démarche globale pour passer du concept classique <port de la ville> au concept <ville-port>



IX.3- Les grandes vocations du Projet de reconversion :

- Réaliser des plates-formes d'accueil portuaires d'envergure (Un grand Port de Croisières ; Une méga Marina pour Tanger et sa région ; Un nouveau port de pêche ; Un terminal passager Fast Ferry).

- Renforcer le positionnement touristique et culturel de la ville

- Offrir des lieux publics de grande qualité environnementale

- Améliorer la mobilité et la fluidité du transport

- Offrir des espaces tertiaires de grande qualité

- Respecter l'environnement et valoriser le patrimoine bâti



Le projet d'aménagement du site repose sur **deux principes fondateurs** :

1- Rendre l'eau à la cité ;

L'eau reprend ses limites d'antan -avant les extensions successives des terre-pleins portuaires- au niveau de trois endroits emblématiques :

- La darse intérieure, abritant le quai de plaisance actuel. Cette darse, qui correspond au bassin portuaire du début du siècle dernier, est approfondie, élargie et rapprochée de la médina et du monument de la Porte de la Douane ;

- La nouvelle darse créée au Sud d'ancien bassin de pêche, ramenant l'eau à la place de l'ancienne gare ferroviaire ;

- Le nouveau bassin de plaisance dont le quai intérieur longera le Boulevard Mohammed VI

2- Unir le port et la ville ;

Est la deuxième idée qui découlera du fait que, dans un territoire exceptionnel mais d'une taille limitée, l'enjeu ne sera pas quantitatif mais qualitatif. C'est ainsi que cinq démarches seront mises en œuvre pour construire ce nouveau lieu de vie :

- Ouvrir complètement le port sur la ville ;

- Trouver le meilleur équilibre de surface et d'organisation entre les espaces publics et les espaces privés ;

- Disposer les espaces bâtis en fonction de leur impact dans le paysage de la Ville et du Port ;

- Restaurer et reconvertir tous les bâtiments emblématiques du port actuel afin de sauvegarder l'esprit du site ;

- Equilibrer les fonctions urbaines pour en faire un « lieu de destination » vivant et animé.

X-Le réaménagement urbain

Réaménagement : Action de réaménager (Aménager d'une autre façon, apporter des modifications à quelque chose.)

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement :

- L'aménagement est l'ensemble d'actions concentrées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue du territoire.

- L'aménagement est une action volontaire, impulsée par les pouvoirs publics (gouvernants ou élus selon l'échelle du territoire concerné) qui suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs (population, entreprise, élus locaux, administrations).

- L'aménagement peut se concevoir à des échelles très diverses : du territoire d'un pays jusqu'à une ville ou un quartier.

L'aménagement est par essence global. Il en est ainsi lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, de grands aménagements régionaux, d'aménagement urbain.

- Une opération d'aménagement a pour but la production de foncier constructible. Alors que d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) a pour objet la réglementation de l'utilisation du sol (c'est de l'urbanisme réglementaire), une opération d'aménagement aboutira à la réalisation d'un projet (c'est de l'urbanisme opérationnel).

XI- Exemple 03 : LA CITE DE LA MEDITERRANEE, UNE PROMENADE LITTORALE DU FORT SAINT-JEAN A ARENC(FRANCE)

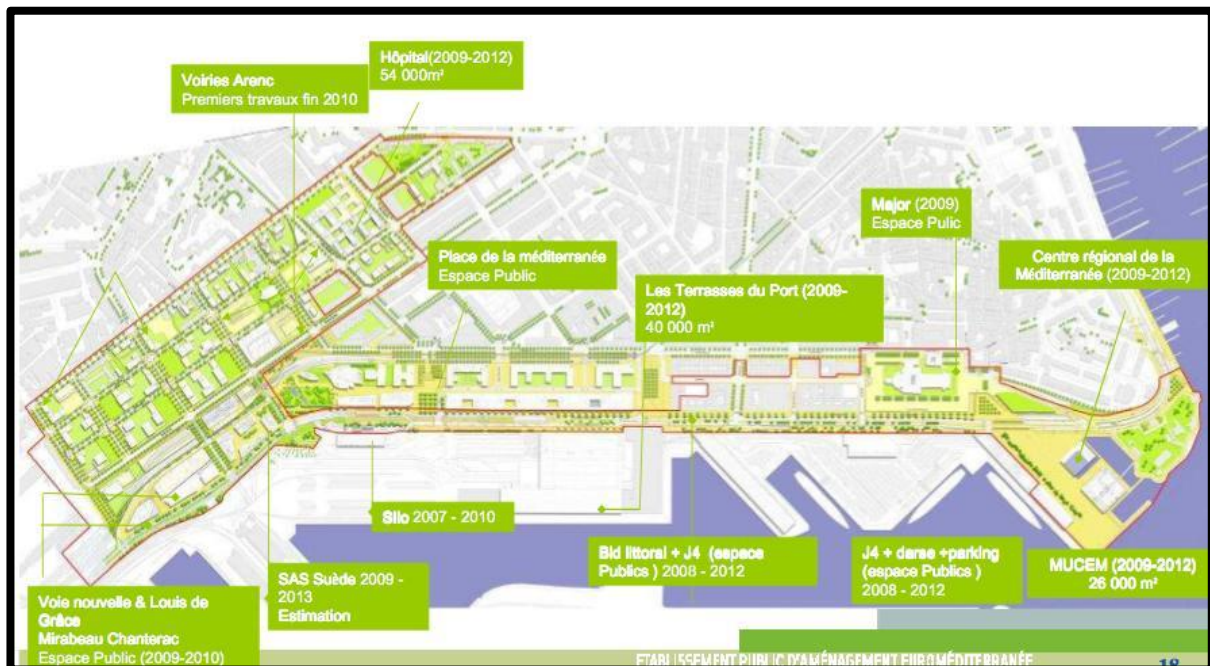


Euroméditerranée: est une opération de rénovation urbaine en cours à Marseille visant notamment à créer un quartier d'affaires à La Joliette.

XI.1- La rénovation urbaine :

selon le Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin, 2003 :

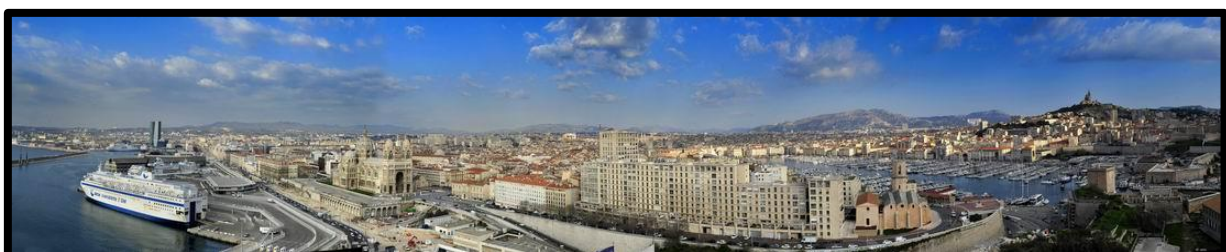
Fait du passé table rase pour édifier selon les normes en vigueur. (...) La rénovation - alias démolition-reconstruction - se fait presque toujours au détriment des populations en place et il en résulte d'importants changements de statuts fonctionnel et social de l'espace. »



La date de livraison de certains projets

La Cité de la Méditerranée est l'un des programmes les plus ambitieux d'Euroméditerranée et constitue une nouvelle étape du développement de la métropole marseillaise.

Le **réaménagement** de la **façade maritime** est un enjeu urbain majeur d'Euroméditerranée car il permet de **redynamiser le centre-ville et le port** en recréant des connections entre ces deux éléments. La Cité de la Méditerranée prévoit la transformation du front de mer, sur près de 3 km de long et 60 hectares (du Fort Saint- Jean à Arenc). La transformation de la façade maritime de l'opération marque la réouverture de la Métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique. Elle transforme également la silhouette de la ville notamment par **la création d'une « skyline »**. Un nouveau quartier où il fait bon vivre, sortir et travailler est en train de voir le jour, entre la façade maritime et le cœur de ville.





Trois tours de 135, 113, 99 mètres de hauteur devraient, dit-on, avec la tour CGA-CGM, dessiner d'ici 2013 la « Skyline » marseillaise par Zaha Hadid. Une tour de bureaux culminant à 135 mètres de hauteur, dessinée par Jean Nouvel (36500 m²). Deux tours de logements, l'une de 113 m de hauteur (26000 m²) dessinée par Yves Lion et l'autre de 99 m de hauteur dessinée par Jean-Baptiste Pietri (18000 m²). Une cinquième tour, la tour d'Icade Peyssonnel, haute de 140 m, un projet porté par la caisse des dépôts, a été abandonnée l'été dernier (vue la crise économique).

-La tour de l'architecte Jean Nouvel est la plus haute du projet, un peu plus basse, cependant que la tour CMA-CGM qui mesure 147m. Le bâtiment offre une vue exceptionnelle sur la mer, dispose de jardins suspendus, offre un restaurant d'une capacité de 2100 couverts par jour.

-La tour de l'architecte Yves Lion sera une tour mixte, qui abritera un hôtel, une résidence de tourisme et des logements de haut standing dans ses derniers étages disposant de larges loggias panoramiques et de jardins d'hiver périphériques.

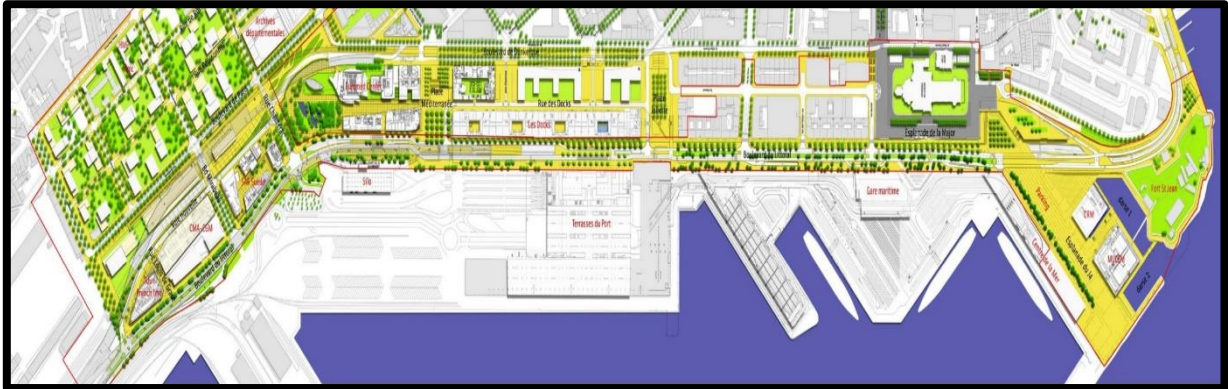
-La tour de Jean-Baptiste Piétri est d'une architecture plus innovante. Elle abritera 128 appartements aux prestations de grand standing, salles de gym, spa, deux piscines, un bar panoramique ...

Autre fois, on réservait les tours aux HLM et les maisons de ville aux bourgeois. Aujourd'hui, comme à Dubaï, les tours, toujours plus hautes, accueillent non seulement des bureaux, mais des appartements de grand standing pour les plus fortunés. Espérons simplement que dans quelques décennies, lorsque le ciel du centre de Marseille accueillera quelques buissons de tours modernes, on y trouve aussi encore des logements modestes, porteurs de l'âme de la ville.

XI.2- LA CITE DE LA MEDITERRANEE :

Une promenade littorale entre le Fort Saint-Jean et Arenc:

-La requalification du boulevard du Littoral est une des composantes essentielles du programme de réaménagement de la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Cité de la Méditerranée mené par Euroméditerranée.



Le plan du boulevard du Littoral

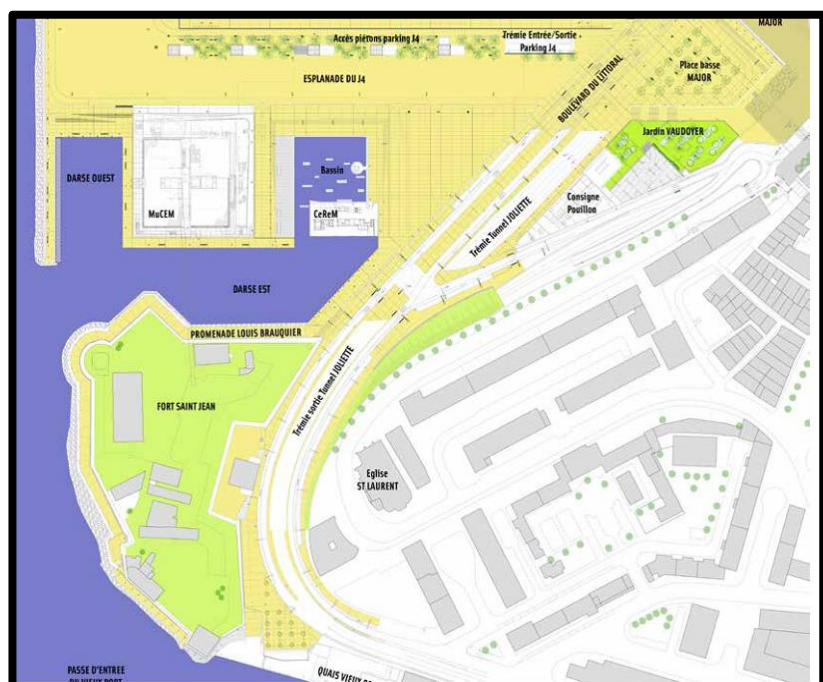
Un nouvel espace de promenade entre culture et loisirs :

-L'aménagement du boulevard Outre l'aménagement des espaces publics et de la voirie, l'idée directrice du projet consistait à ré-ouvrir le littoral aux marseillais. D'une longueur de 2,5 km, cet aménagement du front de mer va de la tour CMA CGM jusqu'au Vieux Port.

Sur le plan fonctionnel, le boulevard du Littoral est constitué de trois séquences majeures :

La séquence Saint Jean-boulevard des Dames, la séquence boulevard des Dames-Place Méditerranée et la séquence Place Méditerranée-Anthoine.

- **La première séquence :** correspond à la fois à des espaces entièrement libérés de l'impact du viaduc et également à la création de l'esplanade du J4, vaste relation transversale entre la Major et le MUCÉM. Entre le fort Saint Jean et le boulevard des Dames, le boulevard du Littoral se résume à une voie dans chaque sens et un TCSP (Transport en Commun en Site Propre).



• **La deuxième séquence :**
 La place de la Joliette a été modifiée dans son fonctionnement puisque seule la branche le long des Docks est conservée. Cette disposition a permis de simplifier le carrefour Joliette Schuman-République.
 L'aménagement a prévu un terre-plein central élargi le long des terrasses du Port.



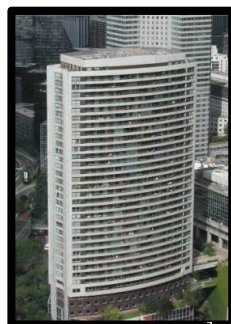
La troisième séquence :
 la porte du Port est reconfigurée. Au Nord de ce carrefour, le boulevard du Littoral favorise les programmes importants programmés en rive Est (CMA CGM et Quais d'Arenc) en dégagant autant que possible un trottoir côté ville. Le boulevard fonctionne en deux fois deux voies, organisées de part et d'autre des piles du viaduc. La piste cyclable bidirectionnelle a été prolongée jusqu'à la rue Chanterac puis se dirige vers l'Est en direction du quartier du «Parc Habité».



XII- EXEMPLE 04 : LES TOURS MULTIFONCTIONNELLES EN ILE-DE-FRANCE (FRANCE)



Défense 2000-1974- Puteaux



Eve- 1974- Courbevoie



Boucry - 1974 Paris



Montparnasse - 1973 - Paris



Les Poissons- Ciel -Courbevoie

XII.1- Chronologie de l'approche de la grande hauteur dans le monde :

Depuis le début de la société urbaine, le statut et le rôle des édifications en hauteur ont grandement évolué. D'abord, et jusqu'à très récemment (fin du XIX^{ème} siècle), les tours ou constructions hautes étaient exclusivement réservées à l'expression d'un pouvoir supérieur, politique ou religieux. Au début des années 1900, un tournant s'opère en Amérique du Nord avec les premières tours habitables dédiées aux activités du secteur tertiaire : elles deviennent alors un outil de travail symbolique de la puissance de grands groupes économiques américains. Ensuite, dans les années 1950, les tours renouent avec le pouvoir politique en jouant un rôle dans l'affrontement idéologique entre les Etats-Unis et le bloc soviétique. Comme une acceptation de l'idéologie capitaliste qu'illustrent à présent les gratte-ciel, les pays s'affrontent alors pour établir des records de hauteur toujours plus impressionnants. Aujourd'hui la tour représente plus que jamais la force et la modernité d'une nation, sa puissance économique et son acceptation des modes de vie mondialisés des villes globales (Didelon, 2010; Firley & Gimbal, 2011).

XII.2- Une nouvelle génération de tours : plus multifonctionnelles et plus urbaines :

La tour répond à un nouvel enjeu dans un contexte de pression sur le foncier et de besoin de densification. La tour peut alors être considérée comme solution pour reconstruire la ville sur la ville si elle crée une possibilité de faire intense en regroupant des fonctions urbaines sur une surface restreinte tout en assurant une continuité dans l'espace et dans le temps. Dans cette optique, une nouvelle génération de tours voit le jour dans le monde et en France.

Depuis le début du XXI^{ème} siècle, un nouveau concept de bâtiment apparaît, aux Etats-Unis et en Chine en particulier : l'émergence du bâtiment multifonctionnel ou Hybride est fortement lié à un contexte de densification des villes et une rareté du foncier toujours plus pesante pour le développement de celles-ci. Le bâtiment hybride a la particularité de mixer plusieurs fonctions urbaines dans une enveloppe unique à une échelle qui rompt avec les proportions de la ville traditionnelle tout en s'intégrant parfaitement dans celle-ci. Cette rupture d'échelle est particulièrement vraie pour les tours multifonctionnelles appliquant les mêmes principes de mixité et de densité en superposant les fonctions à la verticale, elles sont alors des cas particuliers de bâtiment hybrides (A+T & Holl, 2011; Schwanke & et al., 2003).

XII.3- Définitions de tour et tour multifonctionnelle :

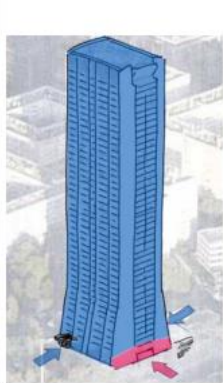

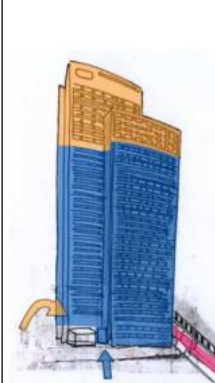
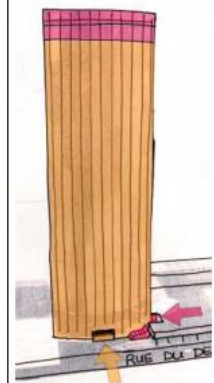
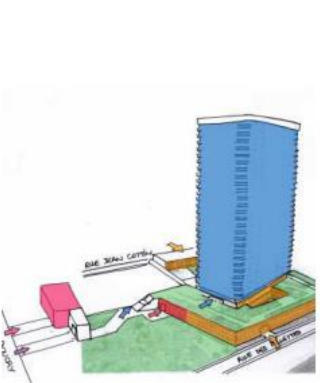
Il n'existe pas une définition internationale ni même française du mot tour. En France, le seul terme reconnu et utilisé dans les textes réglementaires est immeuble de grande hauteur (IGH). Il désigne toute construction dépassant les hauteurs maximales accessibles aux engins de secours incendie : 50 mètres pour les immeubles d'habitation et 28 mètres pour tous les autres. De la même manière, il n'existe pas une définition de la tour multifonctionnelle ou tour mixte mais plusieurs. Nous prenons le parti de considérer comme tour mixte toute tour superposant au moins deux fonctions urbaines principales (bureaux, logements, commerces, hôtels ou services) à la verticale.

XII.4- Les tours multifonctionnelles en Ile-de-France :

Depuis une dizaine d'années, en France, de plus en plus de projets de tours multifonctionnelles sont soumis, ils proposent des programmes « imbriquant de plus en plus

de fonctions tout en rivalisant d'espaces publics ou communs, afin de convaincre les investisseurs et les citoyens de l'attrait qu'ils représentent ».

Nous dénombrons 5 tours superposant au moins deux fonctions urbaines (sans considération des proportions de répartition) sur plus d'une centaine construites en Ile de-France : La tour Montparnasse, la tour Les Poissons (future tour Ciel), la tour Eve, la tour Défense 2000 et la tour Boucry.

				
Défense 2000 - 1974	Eve - 1974	Les Poissons - Ciel - 1974	Montparnasse - 1973	Boucry - 1974
Puteaux	Courbevoie	Courbevoie	Paris	Paris
136 m	109 m	128 m	210 m	99 m
Logements + maternelle	Logements + bureaux	Logements + bureaux	Bureaux + restaurant panoramique + belvédère touristique	Logements + bureaux + enseignement supérieur + cabinet médical
Légende : bleu = logement, orange = bureaux, rose = services				

Les 5 tours existantes dans l'Ile -de-France

Nous observons, dans un premier temps, une certaine homogénéité dans les types de mixité des tours existantes : rare sont les cas de « réelle » multifonctionnalité mixant plusieurs fonctions, on constate plutôt une seule fonction principale à laquelle est ajoutée une activité annexe de commerce ou de services. En revanche, des différences se remarquent entre les tours mixtes existantes et les tours en projet : les nouvelles générations de tours ont tendance à être, premièrement, moins monofonctionnelles : sur plus d'une centaine de tours franciliennes (de plus de 90m), seulement 5 sont multifonctionnelles, alors qu'aujourd'hui sur moins d'une vingtaine de projets de tours, 7 sont multifonctionnels. Deuxièmement, nous constatons que les nouveaux projets mixtes ne superposent pas forcément beaucoup plus de fonctions. En revanche, là où les tours des années 1970 séparaient complètement les flux et les entrées des différents programmes, les nouveaux projets ont pour objectif d'en mélanger les usagers dans des espaces communs intérieurs ou extérieurs souvent ouverts au public. W

Enfin, Au vue de la nouvelle vague de construction de tours mixtes des années 2010 et des différences observées avec les anciennes générations des années70, on constate bien une réelle demande sociale en Ile-de-France pour de nouvelles formes de tours plus urbaines et plus mixtes fonctionnellement permettant d'imaginer la ville intense. Si leur objectif est de faire intense, alors on peut souligner l'importance de la continuité urbaine, de la qualité des espaces publics ainsi que l'urbanité dans l'atteinte de cet objectif .

XIII- Conclusion

L'histoire des villes anciennes est presque toujours liée avec l'aménagement du territoire près de l'eau, soit près d'un fleuve, d'un lac, de la mer ou de l'océan. Et c'est naturel car c'est de l'eau que dépendait le développement économique et commercial des villes, leur ravitaillement régulier en eau et un bon système de canalisation. De plus, la zone littorale, ou la soi-disant « hydrofaçade » joue un rôle important dans l'aspect architectural et urbaniste de n'importe quelle ville.²⁹

L'évolution des milieux côtiers est un phénomène mondial. Ces milieux, constituent des environnements fragiles dans lesquels se manifestent de multiples facteurs. Ils relèvent des compétences variées, d'où la nécessité de mettre en place d'une structure spécialisée, pour assurer la protection du littoral.³⁰

L'urbanisation ne touche pas l'ensemble des littoraux du monde de la même façon, elle en a même encore épargné un certain nombre.

L'absence ou presque d'urbanisation est observable sur de nombreux littoraux sur tous les continents et sous toutes les latitudes : particulièrement ceux situés trop loin des grands centres d'émission du tourisme international.

Dans les pays du Sud notamment, les formes de développement touristique sont souvent de moindre importance et sont faible impact, et même quelques fois totalement absentes sur de grandes façades littorales.³¹

Afin d'assurer une gestion intégrée, prospère et cohérente ; le conservatoire du littoral doit faire face à un double compromis :

- préserver le patrimoine naturel et culturel du littoral et protéger le domaine public maritime contre les occupations illicites.
- valoriser le littoral et veiller à son intégration dans l'environnement régional par le maintien des activités traditionnelles de bord de mer et assurer le suivi du développement touristique. **30**

Les opérations de réaménagement désignent des programmes de travaux qui modifient en profondeur la vie et l'aspect d'un quartier : démolition et construction de logements, modification de voies, aménagement ou modification d'espaces publics....

29. Artdeco : Projets d'aménagements urbains de villes en bord de mer.

31. Patrick POTTIER problématiques et enjeux de l'urbanisation du littoral

La situation qui nous préoccupe en France ou sur certaines façades de la méditerranée ne sont pas forcément la règle universelle qui s'applique dans le monde entier. De nombreux littoraux sont épargnés d'une pression touristique, qui reste le privilège malheureux des pays développés.³¹

Les zones littorales sont attractives et concentrent de fortes densités humaines nécessitant une organisation adaptée en particulier pour les aménagements littoraux. Elles accueillent en moyenne cinq fois plus de population que le reste des territoires. Cette forte anthropisation associée au changement climatique accroît les conséquences des risques naturels.³²

Les zones littorales ayant de riches ressources sont historiquement des territoires bien exploités et favorables aux investissements. On peut y distinguer deux types d'organisation de l'espace : la zone industrielle (inclut le portuaire) ou commerciale (touristique), Le quai de transport ; ou la zone de plages et de promenades, pleine de lieux de repos et la rue la plus pittoresque où on organise des événements culturels différents. D'habitude, les villes en front de mer réunissent les deux fonctions de la zone littorale en les divisant du point de vue territorial. Mais il faut comprendre que leurs fonctions doivent correspondre aux besoins des citoyens, justifier les dépenses d'investisseurs et conserver le milieu naturel.²⁹

29. Artdeco : Projets d'aménagements urbains de villes en bord de mer.

31. Patrick POTTIER problématiques et enjeux de l'urbanisation du littoral

32. [http://www.polemermediterranee.com/Environnement et aménagement du littoral](http://www.polemermediterranee.com/Environnement%20et%20aménagement%20du%20littoral)

I-PRESENTATION DU CAS D'ETUDE

I-1-Choix du site de la ville de Bou-Ismaïl :

Notre choix s'est porté sur la ville de BOU-ISMAIL, une petite ville littorale du sahel algérois, Pour les motivations suivantes :

- Son ancienne richesse touristique (Castiglione)
- Sa situation géographique qui est à proximité des grandes villes (Alger, Blida, et Tipaza).
- Ses potentialités naturelles qui se traduisent par : les terres agricoles (**la surface agricole utile étant de 857 Ha (60 %)**), les plages, une morphologie qui donne une très belle vue sur la ville et la mer, et son domaine littoral d'étend (soit **52,42%** de la surface communale).
- Sa façade littorale s'étend sur un linéaire côtier de **5,87 Km**.
- La présence de l'école nationale maritime et l'aquarium.



I-2-Présentation de la ville de Bou-Ismaïl :

La zone objet de cette étude fait partie de la wilaya de Tipaza. Elle représente l'une des 28 communes de cette wilaya, et même un de ces chefs-lieux de daïra ; Il s'agit de la commune de Bou- Ismaïl.

Située dans la partie centrale de la plaine de la Mitidja à 45 km à l'ouest d'Alger et 25 km à l'est de son chef-lieu de wilaya de Tipaza.

Le périmètre d'étude du territoire communal s'étend sur une superficie globale d'environ 1419 Ha, dont 895 Ha sont des terrains agricoles (la surface agricole utile étant de 857 Ha (60 %)) et regroupe une population estimée à environ 51 892 habitants.



Figure 3.4 : La ville de Bou- Ismaïl en 2014

Source : Google Earth

1- Délimitation de la ville :

La ville de **Bou- Ismail** est limitée au **Nord** par la mer méditerranéenne ; et par des terrains agricoles au **Sud**, à l'**Ouest** et à l'**Est**.

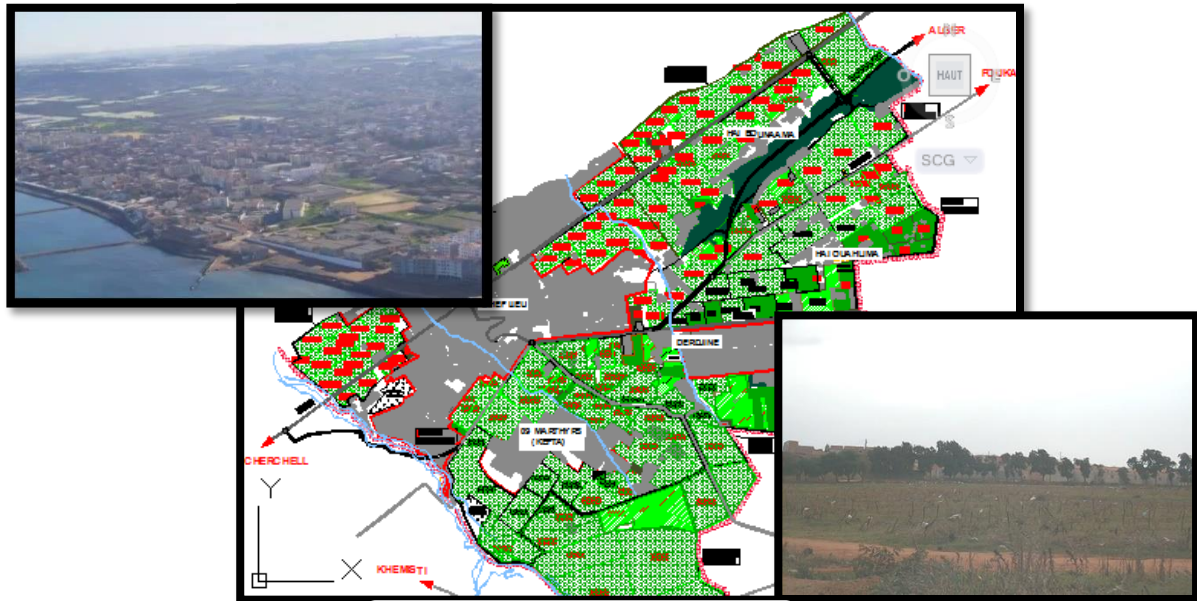


Figure 3.5 : La ville de Bou- Ismail en 2014

Source : PDAU de Bou- Ismail (révision)

2- Situation géographique :

A l'échelle territoriale :

Au Nord : la mer méditerranéenne.

Au Sud : Blida et Koléa.

A l'Est : Alger.

L'Ouest : Tipaza

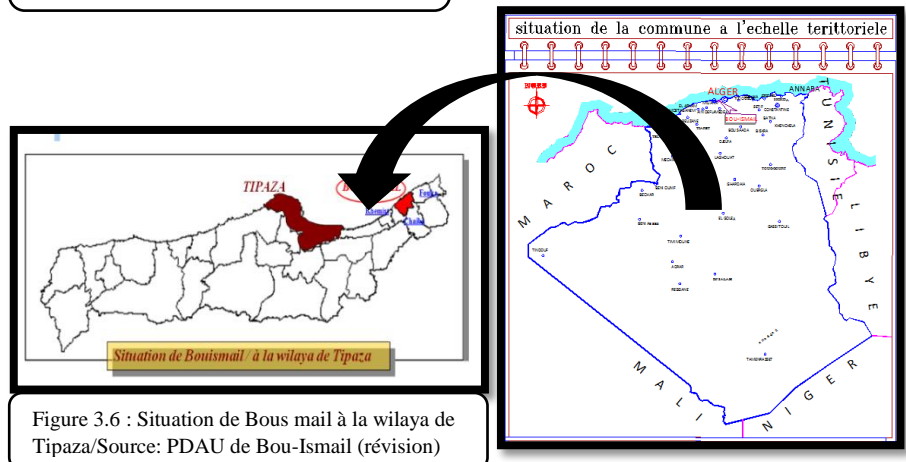


Figure 3.6 : Situation de Bou-Ismaïl à la wilaya de Tipaza/Source: PDAU de Bou-Ismaïl (révision)

A l'échelle régionale :

Au Nord : la mer méditerranéenne.

Au Sud : La commune de Chaïba.

A l'Est : La commune de Fouka et Fouka marine.

L'Ouest : La commune de Khemisti et Khemisti port

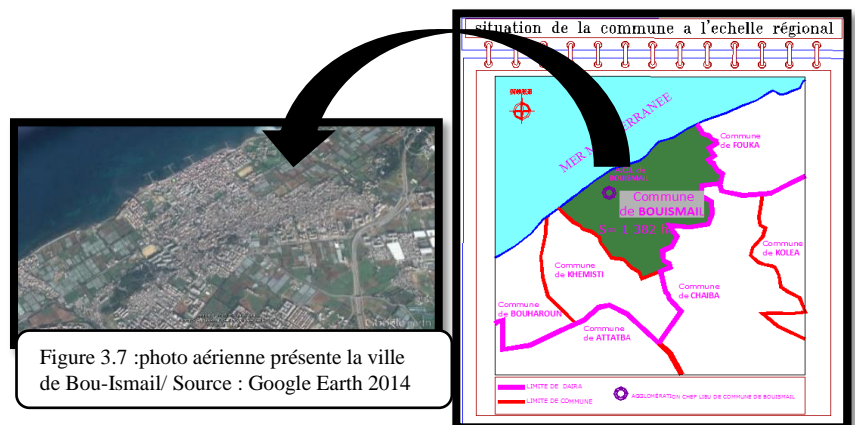


Figure 3.7 : photo aérienne présente la ville de Bou-Ismaïl/ Source : Google Earth 2014

3- Accessibilité :

La ville de Bou- Ismail est traversée d'Est en Ouest par deux axes routiers d'importance régionale:

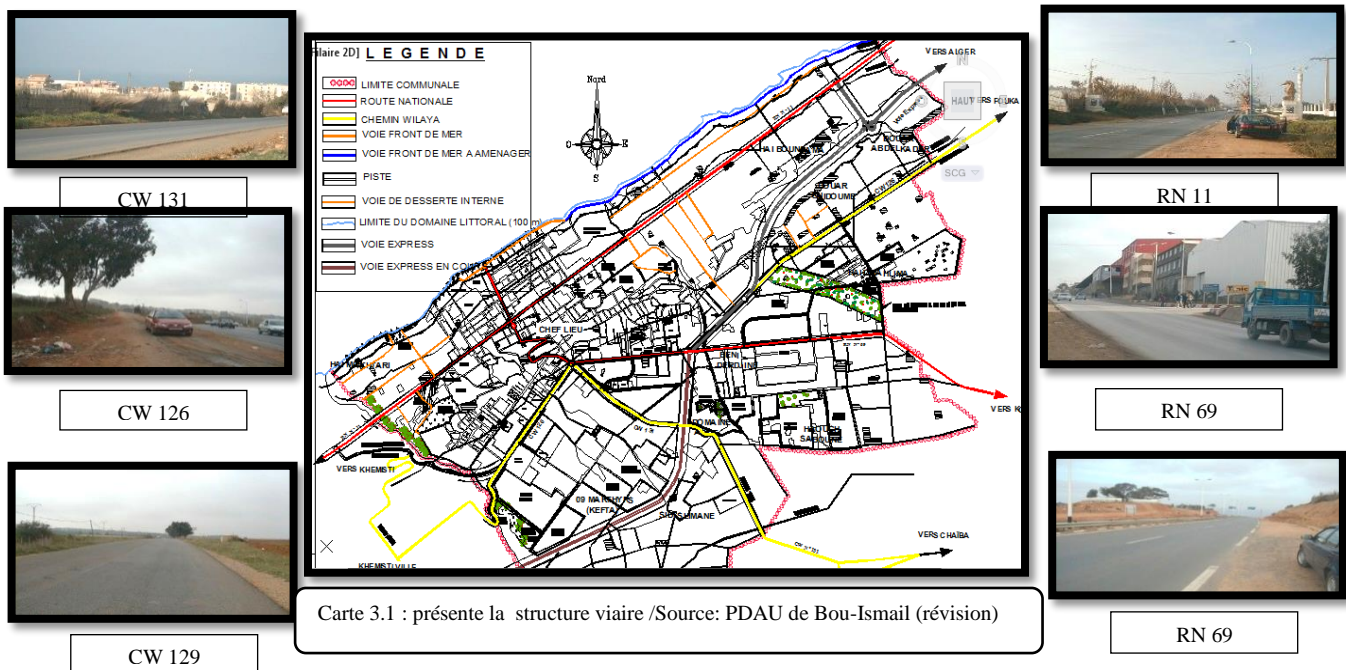
-La RN 11 et la voie expresse, qui sont des voies de liaison touristique de toute la frange côtière de la wilaya.

Les autres voies de communication sont :

-La RN69 assure la liaison avec la commune de Kolea

-Le CW131 qui assure la liaison à la région de Chaiba au Sud.

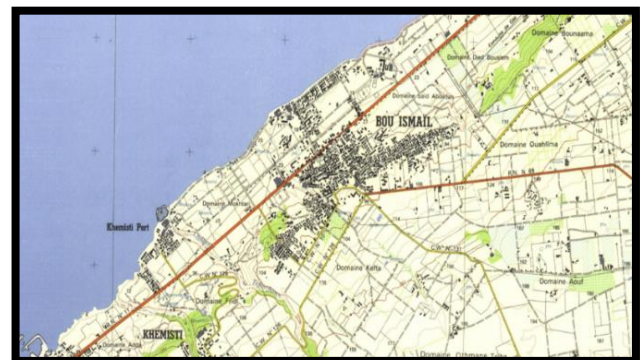
- Le CW126 qui assure la liaison au Sud-ouest vers Khemisti d'une part et vers Fouka au Sud-est d'une autre part.



I-3-Les caractéristiques naturelles de la ville de Bou-Ismaïl :

1-Topographie :

La commune de Bou Ismaïl est située à cheval sur deux plaines, une basse légèrement inclinée vers la mer à 15 mètres d'altitude de moyenne et une haute à près de 110 mètres de hauteur. Les deux se rejoignent par un ravin abrupt. Elle est bordée à l'ouest par l'Oued Khemisti.



Carte 3.2 : présente la topographie de Bous mail
Source: PDAU de Bou-Ismaïl (révision)

2-Climatologie :

La petite ville de Bou-Ismaïl est dominée par le climat méditerranéen car il fait partie d'un ensemble qui est le sahel ouest, il subit les mêmes influences climatiques que toutes les villes littorales.

Pluviométrie :

Les précipitations sont de 650mm/an, se répartissant sur 100j/an environ.

Les saisons se partagent en trois périodes :

- Une pluvieuse de septembre à mars.
- Une moyenne pluvieuse d'avril à juin.
- Une sèche de juillet à aout.

Températures :

La température annuelle est de 26 °, notons que des journées de gel pouvant affecter la région en Hiver.

La proximité de la mer a une influence directe sur le climat, ainsi la forte chaleur et rafraichie et humidifiée par la brise d'Eté et la mer réchauffe la terre pendant les hivers rigoureux.

Le vent:

Le vent représente un élément important du climat. Les vents dominants sont de direction:

Ouest / Nord –ouest pratiquement toute l'année.

En été : Est/ Nord – est

3- Sismicité :

La ville de Bou-Ismaïl est classée dans la zone (III)ou l'activité sismique est importante et toute construction doit reprendre aux règles parasismiques subordonnées à la zone.

4- Hydrologie :

l'hydrologie de la commune de Bous-Ismaïl est basée sur la nature de la présence de l'oued Tafchoun , sur le taux de précipitation.

La région fait partie du bassin verse de l'oued Mazafran formé lui-même par les oueds Djer et Bouroumi.

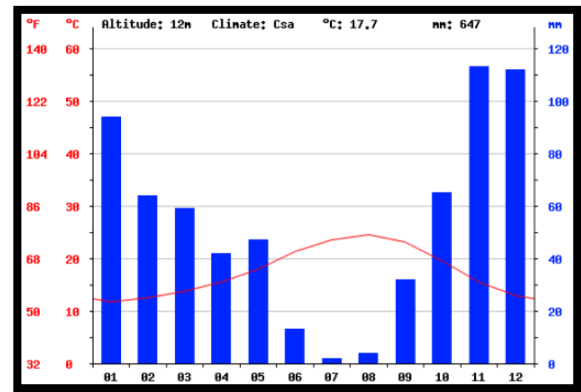
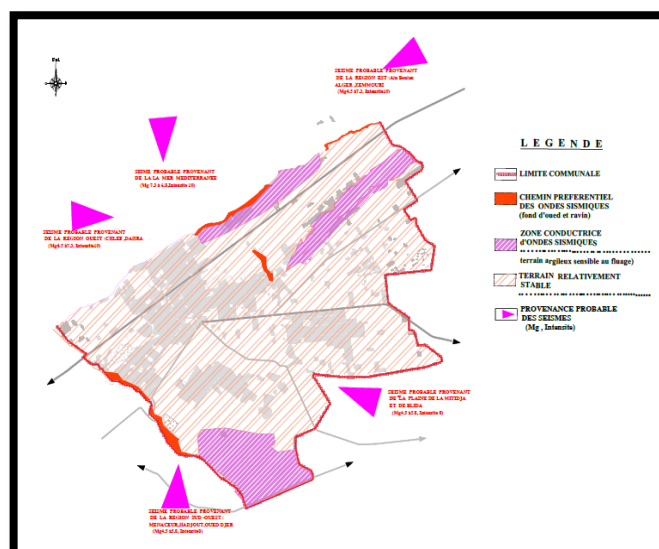


Figure 3.8 : Diagramme des températures et pluviométrie
Source : www.bouismaïl.org



Carte 3.3 : présente les risques majeurs
Source : PDAU de Bou Ismaïl (révision)

I-4-La croissance de la ville à travers l'Histoire sur le plan architecturale et urbanistique :

1-Introduction :

Le nom de cette ville s'écrit aussi « Bousmail » ou « Bu Ismaïl » (« Père d'Ismaël »). Il s'agirait du nom d'un riche propriétaire terrien chez qui Sidi Ali Embarek saint patron de Koléa a travaillé.

Durant la colonisation la ville s'appelait Castiglione en hommage à la Bataille de Castiglione de 1796.

Le centre de colonisation de Castiglione est fondé en 1848 près de la source Bou Ismail. Il devient une commune de plein exercice en 1854 dans le département d'Alger avant d'être rattaché à la commune de Koléa en 1858. La commune est recréée le 4 novembre 1869. Après l'indépendance, elle fera partie de la Wilaya de Blida en 1974 puis de la wilaya de Tipaza depuis 1984.



Figure 3.9 :Unique toile réalisée à Bou-Ismaïl (1920-1950) représente le bord de mer et le mont Chenoua vue de Bou-Ismaïl



Figure3.10 :Vue aérienne de la ville Bou-Ismaïl 1950-Source : www. Bouismail.org

2-Période coloniale :

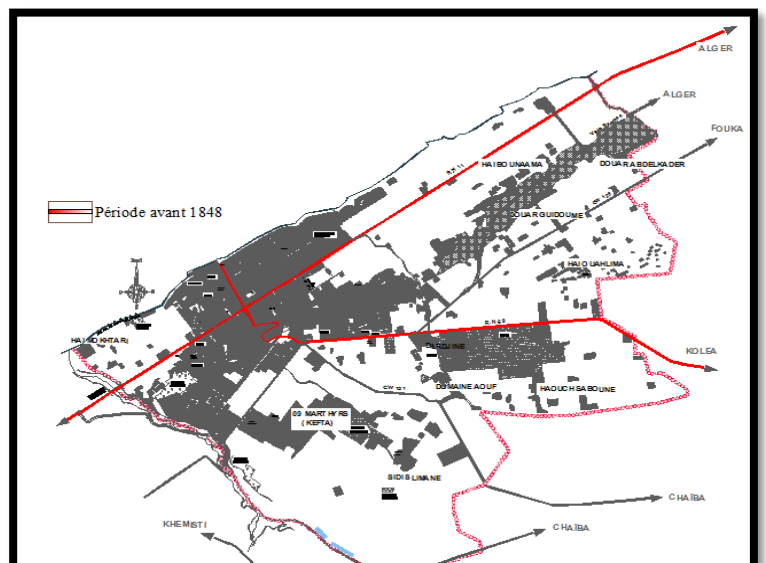
a-Période avant 1848 :

Il existe que deux parcours :

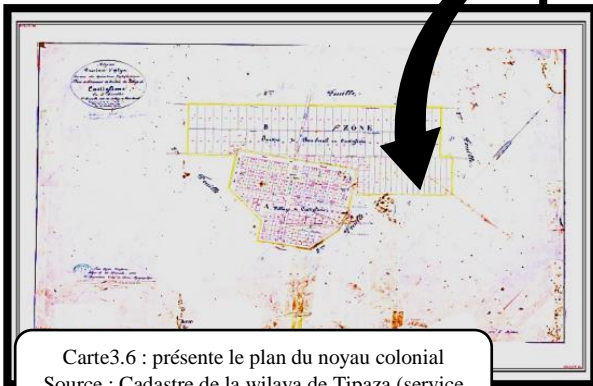
- un parcours qui relie Kolea au front de mer.
- parcours suburbain qui relie Fouka marine à Khemisti.

b-Période entre 1848 - 1865 :

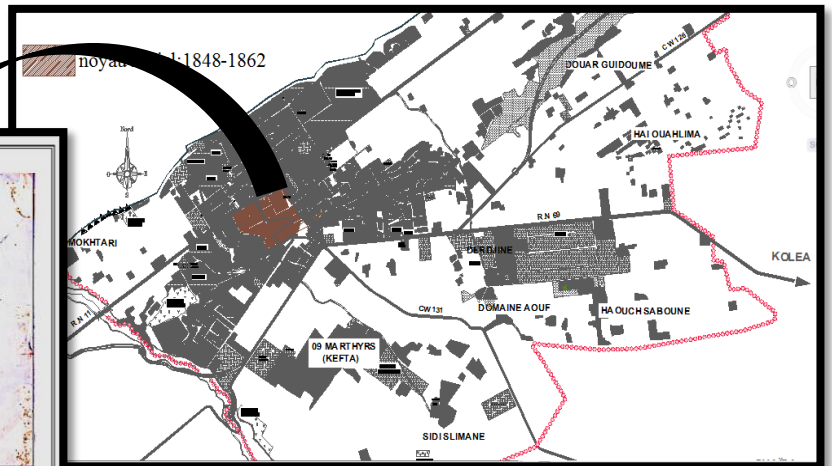
- la création de noyau colonial.
- la structuration du parcours reliant le front de la mer à Koléa (ligne de croissance)
- L'application de la trame en damier sur la base de l'axe de croissance devisant symétriquement un rectangle de (440X360) m².
- La déformation de rectangle est causée par le ravin dans la partie Ouest et la présence d'une forte pente dans la partie Est.
- La déviation de l'axe en forme de Z (RN69) due à la morphologie du terrain.
- Le module de base de noyau central est une parcelle rectangulaire de (30X20)m².



Carte3.4 : présente la période avant 1848Source : réalisé par l'auteur



Carte3.6 : présente le plan du noyau colonial
Source : Cadastre de la wilaya de Tipaza (service des archives)



Carte3.5 : présente la période entre 1848-1865
Source : réalisé par l'auteur



Figure 3.11 : L'église et la terrasse de la mairie / Source : www.Alger-



Figure 3.12 : La rue nationale 11 / Source : www.Alger-roi.fr



Figure 3.13 : La plage
Source : www.Alger-roi.fr



Figure 3.14 : Le boulevard de front de mer / Source : www.Alger-



Figure 3.15 : La rue nationale 11 / Source : www.Alger-roi.fr



Figure 3.16 : La rue nationale 11 / Source : www.Alger-roi.fr



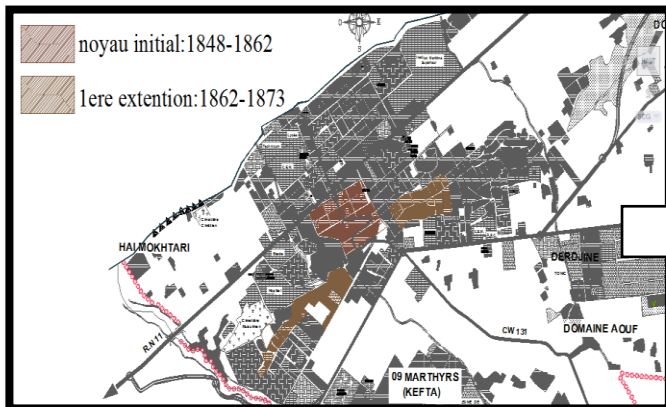
Figure 3.17 : La rue nationale 11
Source : www.Alger-roi.fr



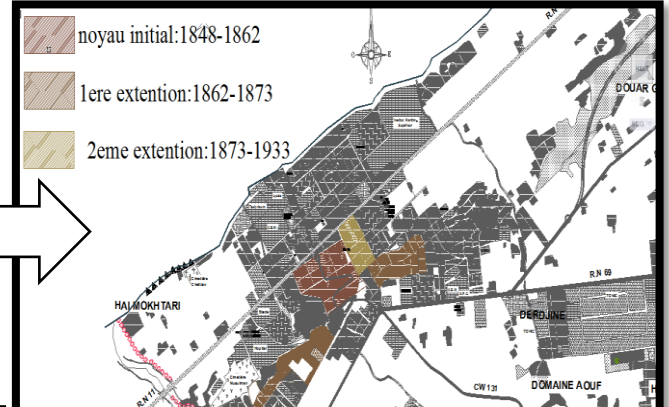
Figure 3.18 : Castiglione 1950-1952
Source : www.Bousmail.org

c-Période 1865 - 1962 : La ville a connu dans cette période :

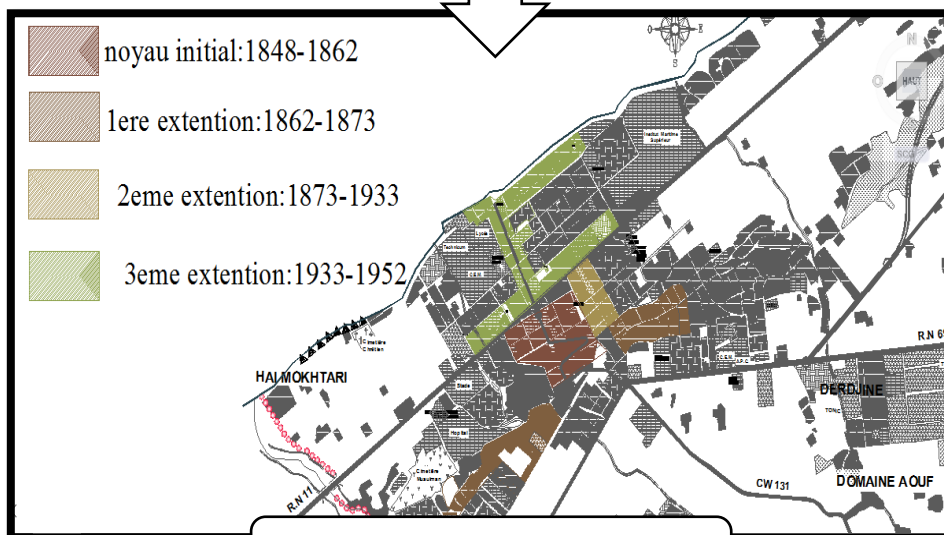
- La création de la station balnéaire d'où la naissance du front de mer.
- L'extension de noyau vers l'Est parallèlement à la RN 11, et vers le Sud- Ouest par des fragementants d'habitations spontanées réservées aux musulmans.



Carte 3.7 : présente les périodes entre 1848-1873/
Source : réalisé par l'auteur



Carte 3.8 : présente les périodes entre 1848-1933/
Source : réalisé par l'auteur



Carte 3.9 : présente les périodes entre 1848-1952
/Source : réalisé par l'auteur

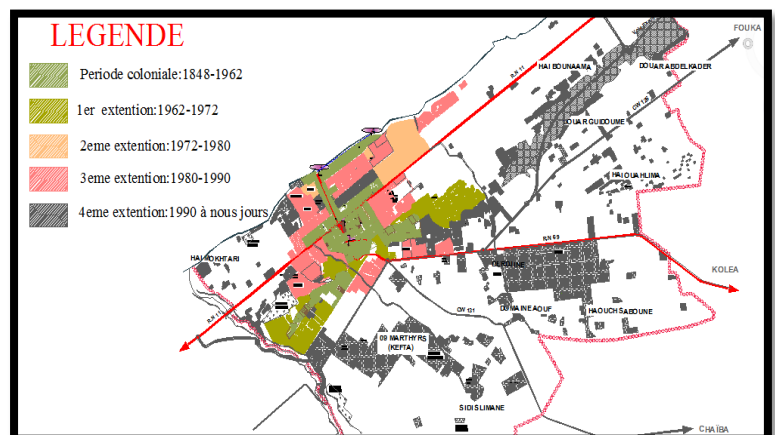
3-Période postcoloniale :

a-Période entre 1962 -1972

L'extension de tissu Sud- Est et Sud-ouest provoqué par l'exode rural.

b-Période entre 1972 -1980

Elle est caractérisée par l'implantation de certains équipements due au programme d'état (implantation de l'institut supérieur de maritime, implantation de lycée.)

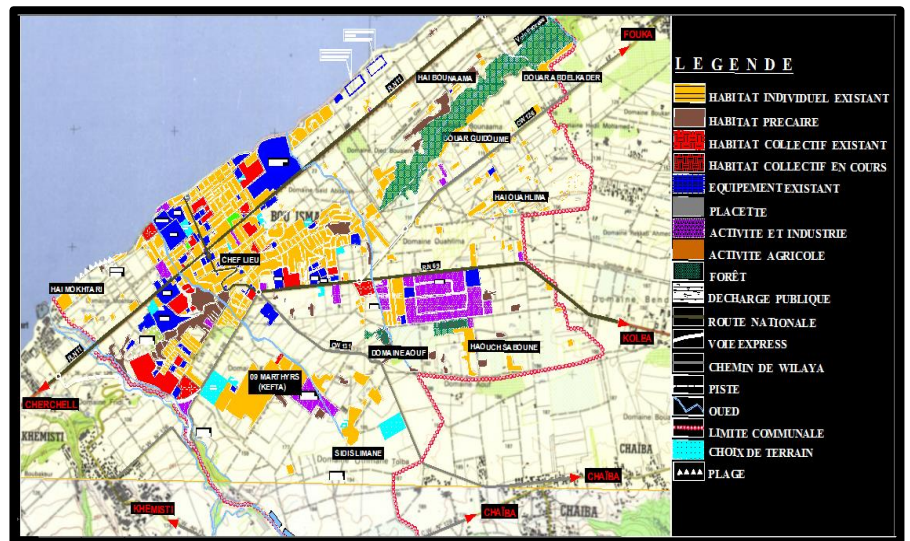


Carte 3.10 : présente les périodes entre 1848 à nos jours /
Source : réalisé par l'auteur

c-Période entre 1980 à nos jours :**En 1984 :**

La commune de Bou Ismaïl est constituée à partir des localités et domaines suivants : Bou Ismaïl, HaouchEssaboun, Memiche, Sidi Djaber, Sidi Slimane, Domaines autogérés (après restructuration) n° 30 à 37.

L'Agglomération chef-lieu est la ville de Bou Ismaïl en conurbation avec Khemisti, ils existent plusieurs agglomérations secondaires peu à peu rattrappées par la ville qui sont HouchSaboun, El Hamdania et ElAmaria.



Carte 3.11 : Etat actuel de Bou Ismaïl/
Source: PDAU de Bou Ismaïl (révision)

Cette période a connu une forte urbanisation de la ville, les différentes parties de la ville se lient par extension en consommant ainsi les terres agricoles enclavées, ajoutant à cela, plusieurs extensions dues aux initiatives individuelles (auto construction) et les programmes de l'état (lotissements, équipements, activités)

I-5-La carte synthèse de la croissance urbaine « voir dans l'annexe »**I-6-La carte synthèse de la structure urbaine : « voir dans l'annexe »**

II-PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE

D'après la compréhension de l'organisation urbaine et architecturale de la ville de BOU-ISMAIL ainsi que son évolution à travers le temps, on remarque qu'il y a une rupture entre les différentes entités de la ville.

En dépit d'appréciables potentialités maritimes que recèle la ville de BOU-ISMAIL, son front de mer reste mal exploité et non mis en valeur par l'effet de :

1-La route nationale N11 qui a divisé la ville en deux entités :

*Le Front de mer.

*La ville.

2-L'extension urbaine de la ville de BOU-ISMAIL est faite sur le côté Sud-Ouest et Sud-Est qui marque une abondance du front de mer et qui pose plusieurs problèmes urbains et fonctionnels.

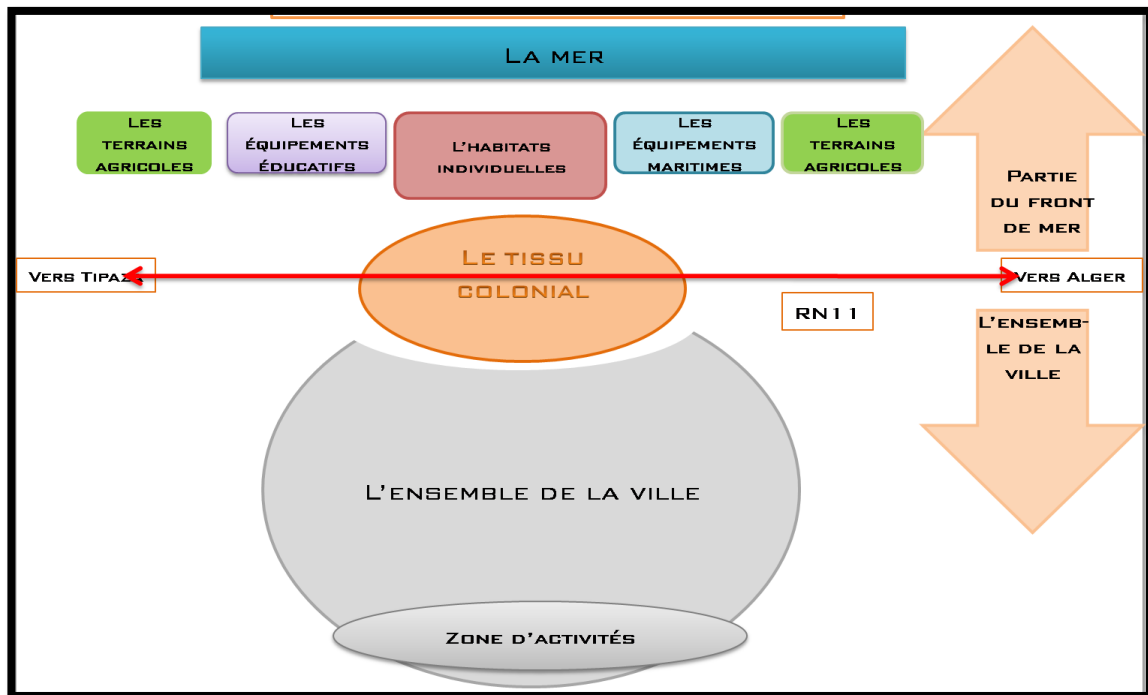


Figure 3.19: présente la problématique d'extension urbaine

Source : réalisé par l'auteur

3 -La RN11 véritable épine dorsale reliant Alger aux différentes localités de l'Ouest du pays, a certes joué son rôle de desserte, mais en parallèle, a engendré plusieurs problèmes :

- La route nationale N11 ne possède pas les caractéristiques d'une voie littorale.
- L'entrée et la sortie de la ville ne sont pas matérialisées.
- le bruit des transports.



- la circulation gênante en hiver et qui augmente en période d'été.

Figure 3.20:Schéma de structure de la ville de BOU-ISMAIL/
Source :réalisée par l'auteur

4-La ville de Bou-Ismaïl a connu par sa première vocation agraire vue à la surface énorme des terres agricole dont elles représentent plus que (60 %) la chose qu'elle a changé ces dernières années à cause de la densification urbaine et ces exigences.

5-L'un des problèmes cruciaux de Bou-Ismaïl est l'existence de la zone d'activités, ce pôle important qui a induit :

-Un important accroissement de la population d'où un besoin supplémentaire en matière :

-De logements

-D'équipements

6-problème de poche vide et absence de façade urbaine cohérente.



Figure 3.21 : Maison coloniale en état dégradé Source : Prise par l'auteur



Figure 3.22 :Poche vide
Source : Prise par l'auteur



Figure 3.23 : représente des maisons de la façade du front de mer
Source : Prise par l'auteur

7-Des problèmes de pollution due aux produits toxiques jetés vers la mer.



Figure 3.24 : Des décharges industrielles
Source : Google image



Figure 3.25: montre l'état de la galerie sous les escaliers / Source :
Prise par l'auteur



Figure 3.26 : La partie inférieure du boulevard / Source : Prise par l'auteur

8-La ville de BOI-ISMAIL a changé sa vocation Touristique est devenue une ville industrielle ce changement a causé :

-la présence des constructions en mauvais état et des bidonvilles.

- Une mauvaise exploitation de la bande côtière (la pollution) et l'emprise portuaire donc il est nécessaire d'avoir un port qui aura un rôle économique et touristique.

-L'absence de la mise en valeur des potentialités importantes de la ville de (plages, paysages...) :

- Le délaissement du front de mer
- Le mauvais aménagement des espaces existants.
- L'absence d'un port de plaisance.
- Le manque d'infrastructure hôtelière pour accueillir les estivants, notamment en période estivale.



Figure 3.27 : Vue sur la partie Ouest
Source : PDAU Bou Ismail (révision)



Figure 3.28 : Vue sur l'entrée Est de la ville de Bous mail/ Source : PDAU Bou Ismail (révision)



Figure 3.29 : Vue sur le dernier épi de la partie centrale / Source : Google image



Figure 3.30 : Bidonville
Source : PDAU Bou Ismail (révision)



Figure 3.31 : Bidonville
Source : PDAU Bou Ismail (révision)



Figure 3.32 : Vue sur la partie Ouest
Source : Google image

9- Les nouvelles extensions sont faites d'une manière peu réfléchie. On s'est alors tourné vers une politique d'urgence qui n'a pas répondu à la vraie problématique d'aménagement de la ville.

Parmi les conséquences de cette politique d'urgence :

-l'utilisation agressive des terrains agricoles

-construire avec le même mode qu'on retrouve ailleurs, au niveau des autres villes :

*les matériaux de construction.

*les couleurs

*les dimensions des ouvertures, les accessoires (terrasses, balcons...) sans prendre en considération les particularités de ces villes littorales.



Figure 3.33 : Habitat collectif dans la partie de front de mer / Source : Prise par l'auteur



Figure 3.34 : Habitat collectif dans la partie Sud -Est
Source : PDAU de Bou Ismail (révision)

Le territoire de cette commune est considérée comme vaste et riche par sa complexité, sa diversité géographique et naturelle. Il présente un potentiel à aménager et à restructurer selon un développement urbain qui prendra en charge les problèmes et les menaces rencontrés et ceux afin de proposer des actions qui permettraient de la mettre en valeur et lui donner un cachet de ville moderne.

III-INTERVENTION

III-1-Les objectifs :

Le schéma de principe d'aménagement proposé comporte les objectifs suivants :

- La requalification et la valorisation du front de mer.
- La mise en valeur des potentialités naturelles (mer, paysages...).
- Redonner l'identité initiale de la ville qui est le tourisme.

III-2-Les principes d'aménagement :

Les principes d'aménagement	L'impact	Le rapport avec le constat
-La création des percées visuelles (les axes de lien qui relient le front de mer et la RN11).	-Pour assurer la relation ville mer.	-Manque de relation directe entre la ville et le front de mer.
-La création d'une voie mécanique qui fait 7.5m de largeur dans la partie Est.	-Pour relier les deux entités (la ville et le front de mer)	-Rupture fonctionnelle et urbaine entre les différentes entités
-La création d'un arrêt de bus dans la partie centrale dans une voie existante et parallèle à la RN 11.	-Créer une continuité entre les différentes parties du centre-ville.	-Problème de circulation Au niveau du tronçon de la RN11 qui traverse la ville.
-la création d'un parking	-Réduire le problème de stationnement.	Manque des espaces de stationnement
-Un hôtel de luxe dans une plateforme sous pilier qui est le prolongement de l'axe historique vers la mer. -Un service de plage pour servir les estivants. -Des apparts hôtel dans pour répondre aux besoins en hébergement.	-Crée une animation.	-Manque des infrastructures touristiques -Délaissement de front de mer.
-Projeter une station maritime.	-Dynamiser l'économie locale en générant des emplois dans les secteurs touristiques, et du transport.	-L'absence de l'exploitation de la partie mer.
-Le commerce et loisirs.	-Créer un certain équilibre entre la fonction résidentielle et la fonction urbaine.	-L'absence du loisir.

III-3 Schéma de la structure et des principes d'aménagements : « voir dans l'annexe »

III-5-LE SITE D'INTERVENTION :

1-Choix et délimitation de l'aire d'intervention :

Notre choix s'est porté sur le front de mer de la ville de Bou- Ismail qui est l'élément par lequel la ville va se redéfinir, << des lieux de requalification urbaine >> avec son histoire et sa situation stratégique.

Le site d'intervention est situé sur le front de mer de la ville de Bou- Ismail (2eme entité de la ville), il est limité :

- Au Nord par la mer méditerranéenne.
- Au Sud par l'habitat individuel et collectif.
- A l'Est et à l'Ouest par des terrains agricoles et habitats individuelles.



La légende

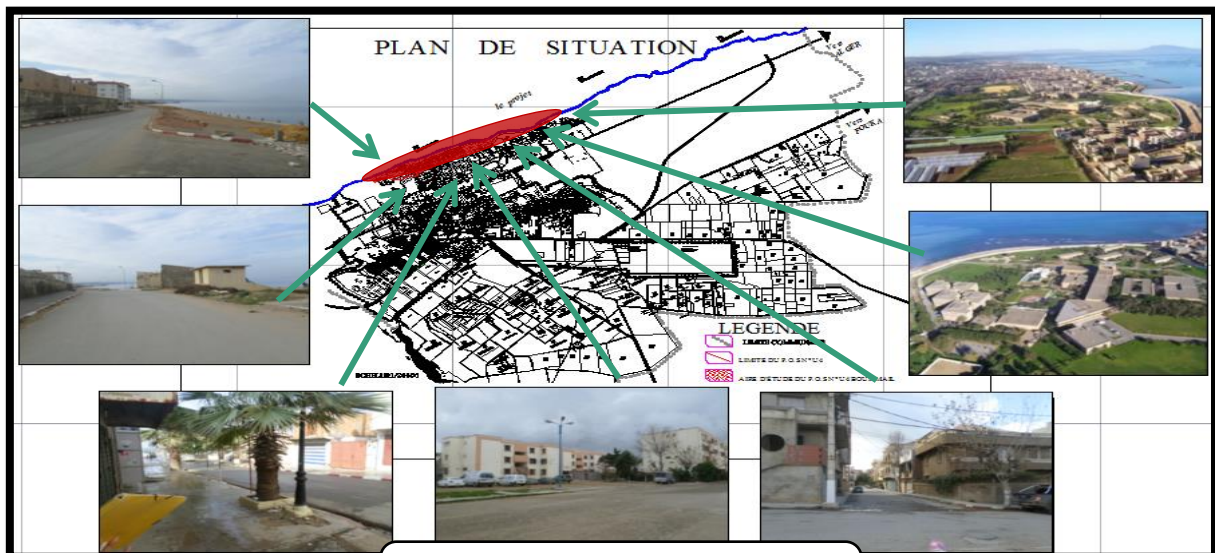
↔ RN11

↔ RN69

■ L'aire d'intervention

Figure 3.35 : Délimitation de l'aire d'intervention
Source : réalisée par l'auteur

-L'accessibilité : par des voies d'accès à partir de RN11.-La surface approximative du terrain est de 20 Ha.



Carte 3.12 : Plan de situation de l'aire d'intervention/ Source : réalisé par l'auteur

2-Les caractéristiques morphologiques de l'aire d'intervention :

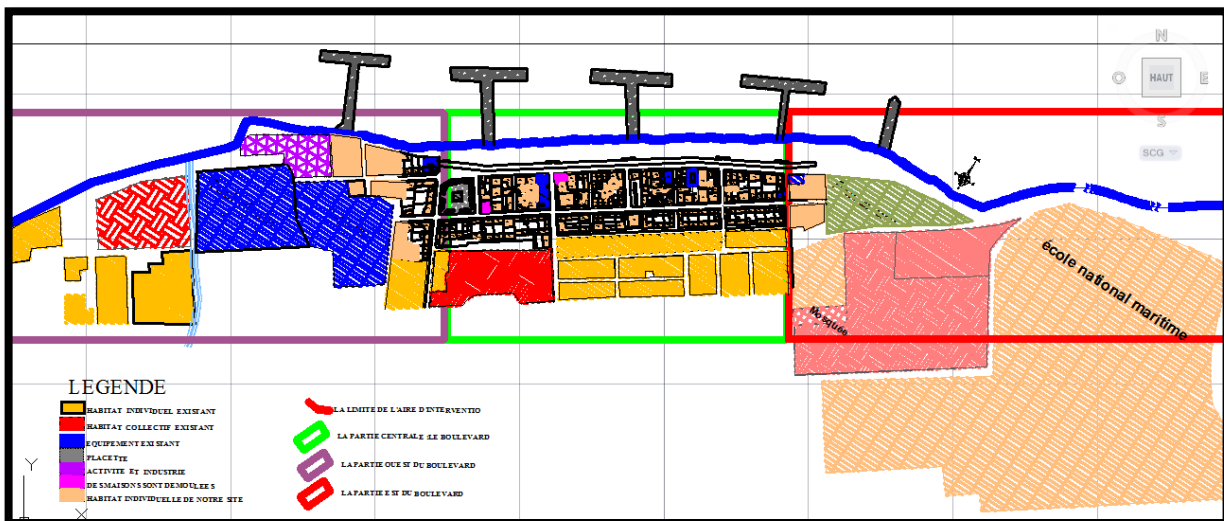
On peut diviser notre zone d'intervention (le front de mer de la ville de Bou-Ismaïl) sur 3 parties :

*La partie centrale: c'est le boulevard de front de mer peu aménagée ,elle contient: une façade urbaine dégradée ,composée de quelques maisons typiquement coloniales ,et des maisons individuelles , et quelques équipements tel que la CPA ,un large boulevard de déambulation ,une placette qui date de l'époque coloniale à valeur dégradée .

On peut diviser notre zone d'intervention qui est le front de mer de la ville de Bou-Ismaïl sur 3 parties :

*La partie Ouest du boulevard de front de mer : c'est la partie la plus délaissée, elle contient : un tissu de l'époque coloniale dont le bâti est actuellement en ruine (usage habitations), un lycée polytechnique, habitat collectif,-des maisons individuelles,-des espaces de décharge et de déversement des eaux usée en pleine mer.

*La partie Est : elle contient : un centre d'aquarium, une école nationale maritime et des habitats individuels et collectifs.



Carte 3.13 : Plan d'état actuel / Source : Réalisée par l'auteur

3-anlyse de l'aire d'intervention :



Figure3.36 : Technicum
Source : Prise par l'auteur



Figure 3.37 : Le lycée
Source : Prise par l'auteur



Figure 3.38 :L'aquariuSource: prise par l'auteur

-un problème de pollution (les ordures jetées un peu partout le long du boulevard et les produits chimiques qui menacent la mer).

LE FRONT DE MER (PERIODE COLONIALE)



Figure 3.39 : la plage avant 1902 / Source : www.Alger-

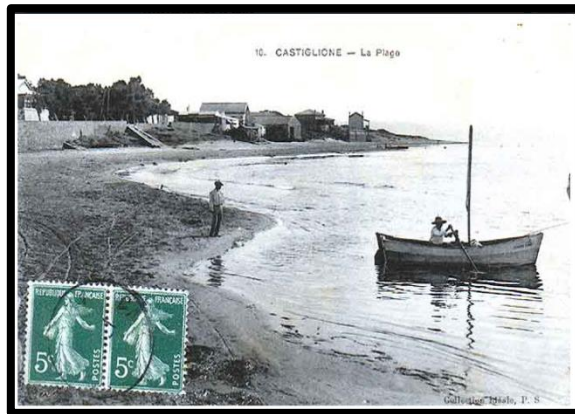


Figure 3.40 : la plage en 1902 / Source : www.bouismail.org

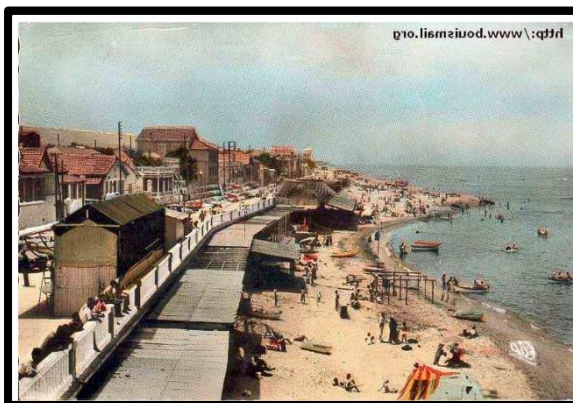


Figure 3.41 : le front en 1937 / Source : www.bouismail.org



Figure 3.42 : la plage en 1938 / Source : www.bouismail.org



Figure 3.43 : le front en 1942 / Source : www.bouismail.org



Figure 3.44: le front en 1958 / Source : www.bouismail.org

LE FRONT DE MER (PERIODE POST COLONIALE)



Figure 3.45: La plage en 1988 /Source : LEM (les archives)



Figure 3.46 : le front en 2007 /Source : Google image



Figure 3.47 : La plage en 2015 / Source : Prise par l'auteur

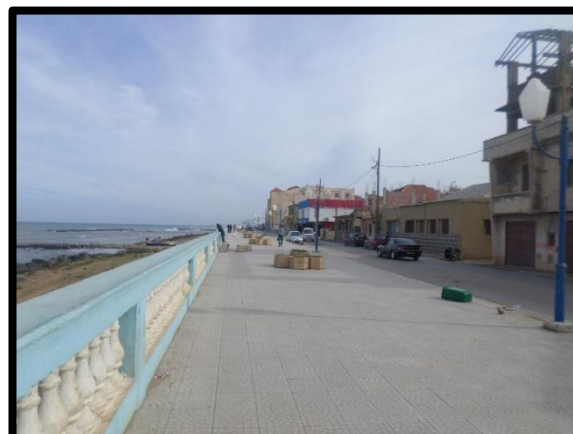


Figure 3.48 : Le front en 2015 / Source : Prise par l'auteur

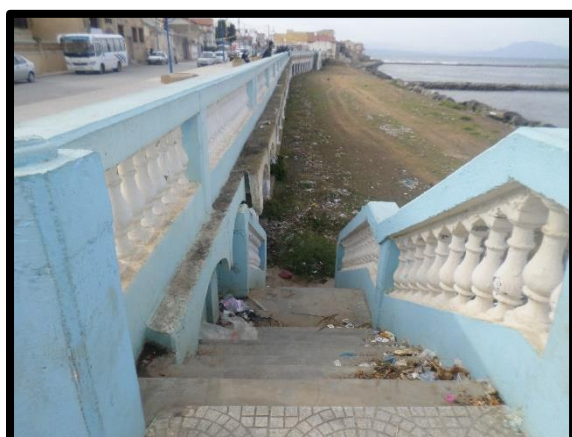


Figure 3.49 : Le front en 2015 / Source : Prise par l'auteur

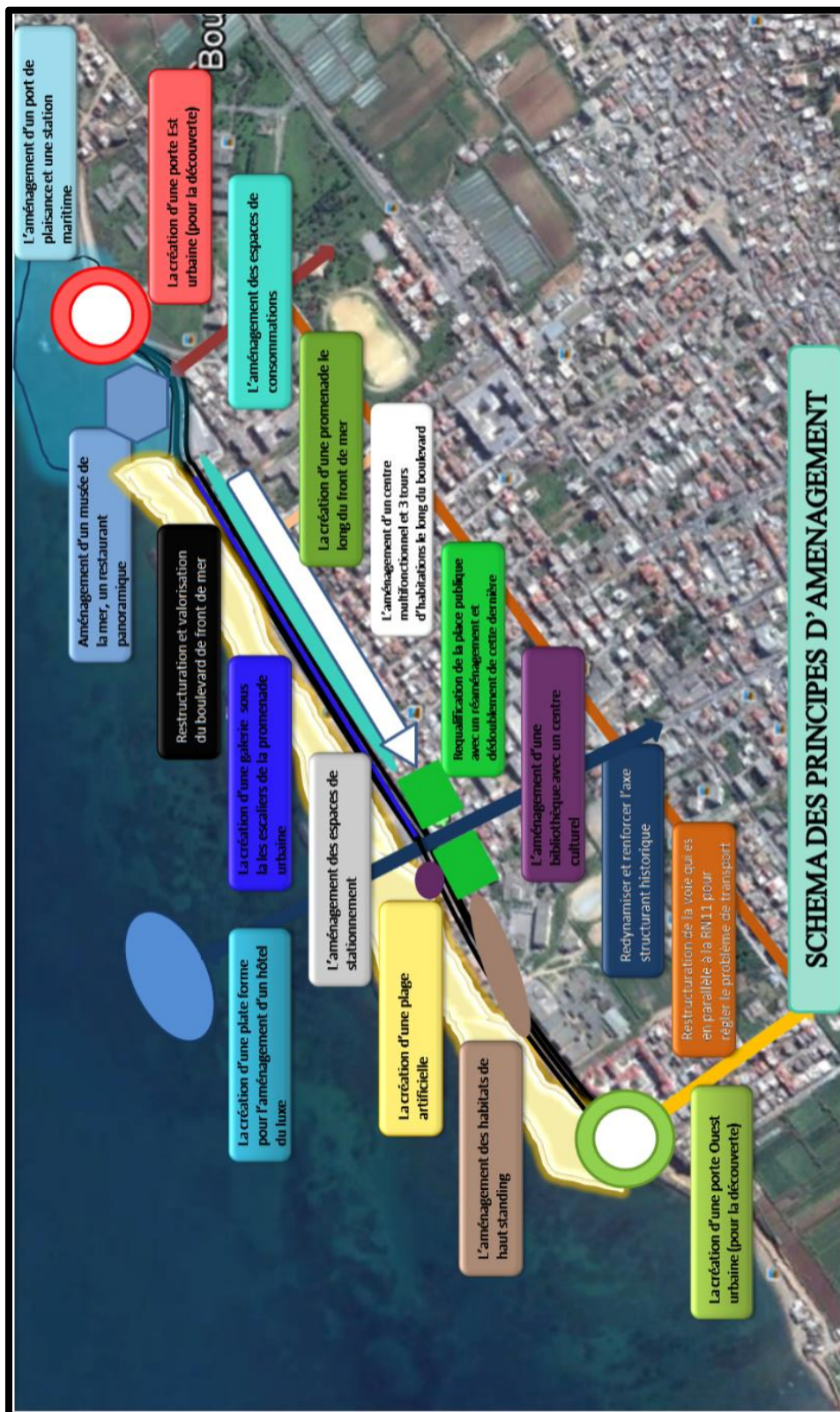


Figure 3.50 : Le front en 2015 / Source : Prise par l'auteur

5-Schéma d'aménagement de front de mer :

Le schéma de principe nous a permis d'identifier les différentes parties qui constituent la ville de Bou- Ismail ainsi que les différentes problématiques qu'elles enveloppent.

Notre choix c'est porté sur l'entité Front de mer car ce lieu a un grand potentiel d'attractivité et peut accueillir un programme d'aménagement diversifié qui prendra en charge les problèmes et les menaces rencontrés et ceux afin de proposer des actions qui permettraient de la mettre en valeur et lui donner un cachet de ville moderne.



6-Les principes d'aménagement :

Les principes d'aménagement	L'impact	Le rapport avec le constat
<p>-Une promenade terrestre qui relie les différentes entités du site d'intervention et assure leur relation avec la mer.</p> <p>-Une promenade maritime qui relie le port de plaisance avec la partie Ouest ou on a une plage artificielle.</p>	<p>-Une liaison parallèlement à la mer relira les différentes entités du front de mer interrompues par plusieurs séquences.</p> <p>-Une liaison en profondeur relira la ville avec la mer.</p> <p>-Une centralité de la ville</p>	<p>- Rupture fonctionnelle et urbaine entre les différents tissus.</p>
<p>-La création de percées visuelles au niveau de la promenade terrassière (la notion des tours).</p>	<p>-Pour assurer la relation ville mer.</p>	<p>-Manque de relation directe entre la ville et le front de mer.</p>
<p>-La projection d'un centre multifonctionnel, des tours d'habitation, une bibliothèque avec un centre culturel.</p>	<p>-Pour assurer la relation front de mer/ville et répondre aux besoins des citoyens</p>	<p>-Abondement du front de mer</p>
<p>-la création d'un parking</p>	<p>-Réduire le problème de stationnement.</p>	<p>Manque des espaces de stationnement</p>
<p>La promenade sera accompagnée de différentes séquences sont une continuité d'équipements qui s'organisent comme suit :</p> <p>-Un port de plaisance avec une station maritime, un musée de la mer et un restaurant panoramique qui matérialisent l'aboutissement de l'axe de lien qui traverse l'école maritime dans la partie Est.</p> <p>-l'emplacement du port a pour but de marquer la fin de la promenade maritime.</p> <p>-Un hôtel de luxe dans une plateforme sous pilier qui est le prolongement de l'axe historique vers la mer.</p> <p>-Un service de plage pour servir les estivants.</p> <p>-Des apparts hôtel dans la partie</p>	<p>-Crée une animation.</p>	<p>-Manque des infrastructures touristiques</p> <p>-Délaissement de front de mer.</p> <p>- l'absence de la façade</p>

<p>Ouest pour répondre aux besoins en hébergement.</p> <p>-des tours d'habitation de haut standing dans la partie centrale avec un socle urbain de R+1 avec des activités commerciales et des belvédères comme des espaces de loisirs et de détente.</p>		urbaine dans cette partie.
<p>-Projeter un port de plaisance et un musée de la mer.</p>	<p>-Pour répondre aux besoins et travailler en collaboration avec l'école nationale maritime et l'aquarium afin d'animer cette partie et développer le tourisme scientifique.</p>	<p>-Le manque de l'exploitation touristique de ces équipements</p>
<p>-Projeter une station maritime.</p>	<p>-Dynamiser l'économie locale en générant des emplois dans les secteurs touristiques, et du transport.</p>	<p>-L'absence de l'exploitation de la partie mer.</p>
<p>-Le commerce et loisirs.</p>	<p>-Créer un certain équilibre entre la fonction résidentielle et la fonction urbaine.</p>	<p>-L'absence du loisir.</p>
<p>-Le doublement de la place publique.</p>	<p>-Consolider sa valeur historique avec la projection des cafétérias pour garantir l'animation.</p> <p>- Créer une jonction de communication avec le reste de site d'intervention.</p> <p>-Ouvrir le perspectif visuel sur un élément d'appel important (l'hôtel)</p>	-
<p>-La création d'un poste police</p>	<p>-Assurer la sécurité de la zone.</p>	<p>-L'absence (totale) de la sécurité</p>

7-Le plan d'aménagement :

1-Le programme proposé : Le plan d'aménagement comporte le programme suivant :

Aménagement de commerce et d'animation :

- Restaurants - Les boutiques
- Aires de jeux - Parking
- Centre multifonctionnel- projets culturels
- Cafétéria -bibliothèque
- Buvettes -centre culturel
- La galerie commerciale-musée de la mer
- Musée de la mer
- L'hôtel

Habitation :

- une station de transport maritime
- Habitat de haut standing-des locaux commerciaux
- habitat collectif-club nautiques
- des tours d'habitation-stockage
- une bande des villas_Espace vert

Aménagement du port : -une placette publique

- Port de plaisance -Espace piquenique
- Restaurant panoramique -Espace gazonné
- Un musée maritime.
- Capitainerie

Les différents niveaux du plan d'aménagement :

- Niveau 0.00 : la mer
- Niveau 1.24m : une plage artificielle
- Niveau 1.75 : une promenade maritime, une galerie commerciale et la préservation des épis comme des esplanades aménagés par des bancs et des buvettes et accédé par la plage .
- Niveau +2.60:, une station maritime et un port de plaisance avec deux esplanade sur les jetées principale et secondaire.
- Niveau +4.00m : un parking
- Niveau +6.00m : une promenade touristique urbaine +des tours d'habitation +un centre multifonctionnel +une place publique +bibliothèque+centre culturel+habitat de haut standing+ un poste police +un pont relié un île artificielle (ou on a proposé un hôtel de luxe) avec le boulevard du front de mer .
- Niveau +7.00 : une bande des villas+ habitats collectifs + une cafétéria

-Niveau +9.52 : une promenade terrassière contient des locaux commerciaux.

IV-Le projet architectural « Le centre multifonctionnel » :

IV-1-Le choix du projet architectural :

Le centre multifonctionnel est l'un des nouveaux équipements dans la planification urbaine d'aujourd'hui, son but est d'assurer une amélioration constante à l'usage et à la qualité de son fonctionnement, sa dynamique économique, ses relations sociales, la qualité des espaces publics, le paysage et de l'environnement urbain. Notre objectif est pour créer un élément de repère permettant au public de s'orienter et se situer à la présence d'une place publique qui a orientée par un axe principal structurant permet à une attraction d'un grand flux.

VI-2-Genèse de la forme :

Le cheminement pour la réalisation de notre projet se fait sur plusieurs étapes qui se résument comme suit :

1-La forme du site :

On a attribué au projet la forme de site qui se représente par un rectangle, cette forme dégage 4 vue :

- Vue vers la mer.
- Vue vers la ville.
- Vue vers la place publique.
- Vue vers les tous d'habitation.

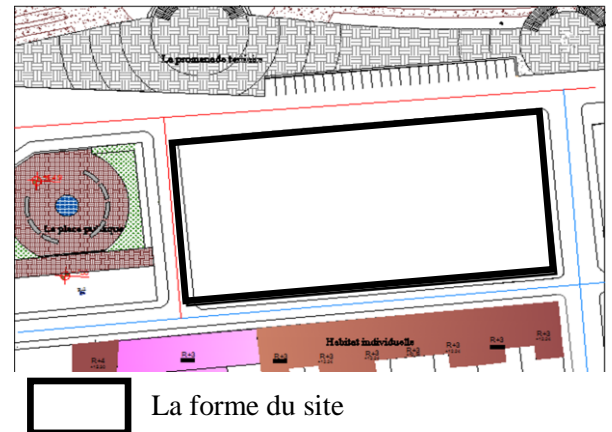
2-Principe de composition :

Elément de repère :

- Au niveau de terrain un point de tension (le point le plus exposé) se trouve à l'angle
- C'est le résultat d'intersection des deux voies principales et structurant par la promenade et la place publique
- Donc c'est la meilleure position pour implanter un élément vertical marqué notre projet et le repéré.
- Ce projet est implanté en alignement avec les deux rues ou il sera plus proche et accessible par les paysagers.

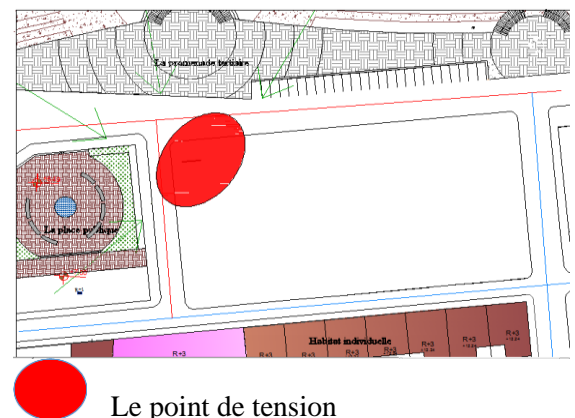
Géométrie :

Est le moyen par excellence de formalisation d'un projet et un meilleur moyen de proportionner les espaces et les rendre à l'échelle de l'homme, par l'utilisation de formes géométriques simples. Dans notre projet nous avons essayé d'utiliser les formes géométriques les plus simples : le carré le rectangle, dont le module de base est carrée de 5m par 5m.



La forme du site

Figure 3.51: schéma de l'aire d'intervention
Source : réaliser par l'auteur



Le point de tension

Figure 3.52: schéma de l'aire d'intervention représenté l'élément de repère
Source : réaliser par l'auteur

3-Volumétrie du projet :

Il se compose de trois volumes :

-le premier est la partie horizontale di projet du forme L, il est composé de trois niveau (R+2) abritant le commerce et le loisir.

-le 2eme volume est un bâtiment horizontales composé de deux niveau abrite l'hébergement.

-Le 3eme volume concerne la tour comportant les fonctions libérales.

Les relations entre les trois volumes donnent une lecture extérieure des différentes fonctions.

-Le volume central de l'angle est l'élément d'appel et d'articulation pour les deux autres volumes

-des volumes avec des hauteurs différentes sert à donner une penser de la multifonction des espaces de notre projet.

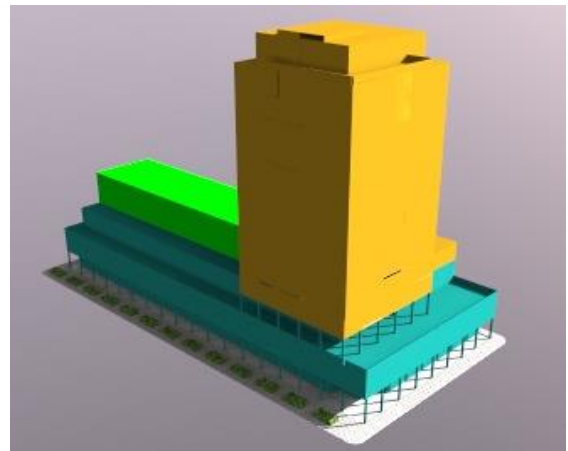


Figure 3.53: Le volume général du projet Source : réaliser par l'auteur

VI-3-Les entrées :

- Voie principale
- Voie secondaire
- ➔ Accès principal
- ➔ Accès secondaire
- ➔ Accès au parking
- ➔ Accès de livraison

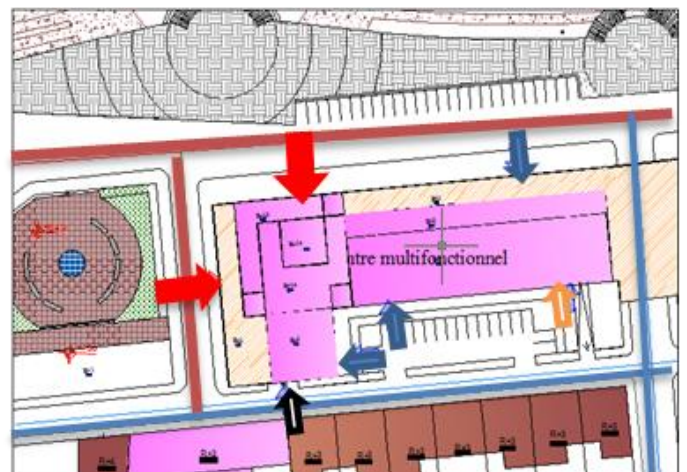
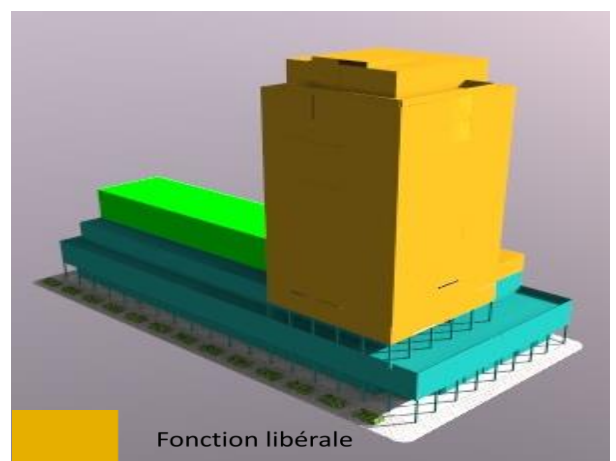


Figure 3.54: schéma de l'aire d'intervention représente les entrées Source : réaliser par l'auteur

VI-4-Le programme : « voir dans l'annexe »

VI-5-l'affectation des fonctions mères :

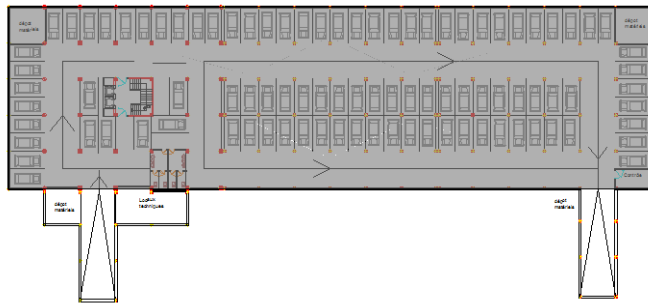
Les espaces de commerces occupent le RDC, afin de faciliter l'accès aux services quotidiens et de proximité qui reçoivent le plus grand nombre d'utilisateurs.



- Fonction libérale
- Hébergement
- Activité public

Figure 3.55: représente l'affectation des fonctions mères Source : réaliser par l'auteur

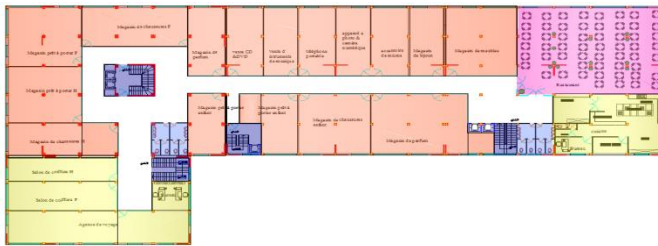
VI-6- L'affectation des espaces :



Plan de sous-sol



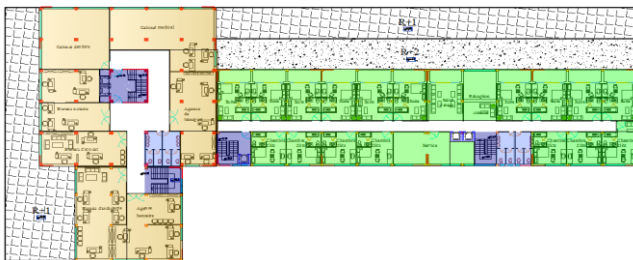
Plan de RDC



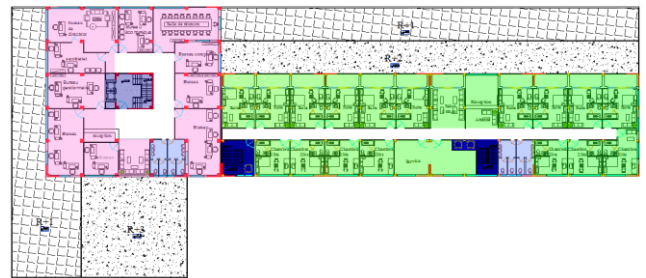
Plan de 1er étage



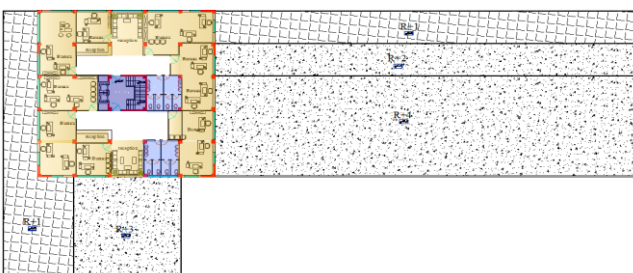
Plan de 2eme étage



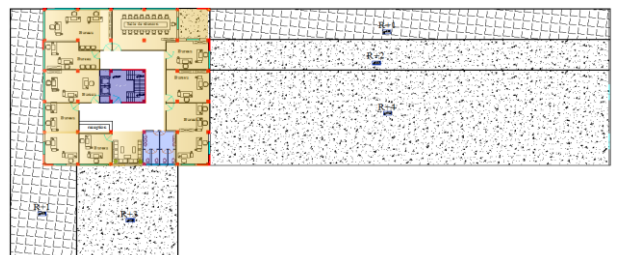
Plan de 3eme étage



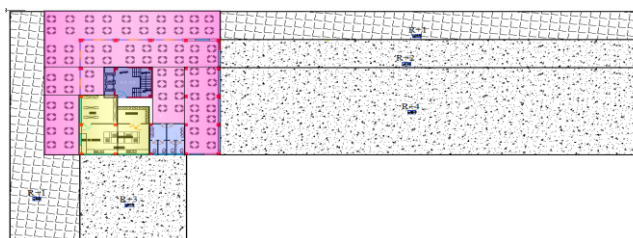
Plan de 4eme étage



Plan de 5eme-8eme étage

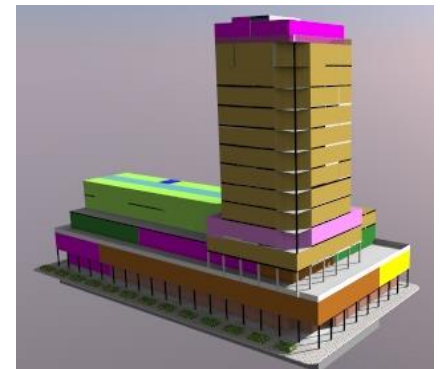
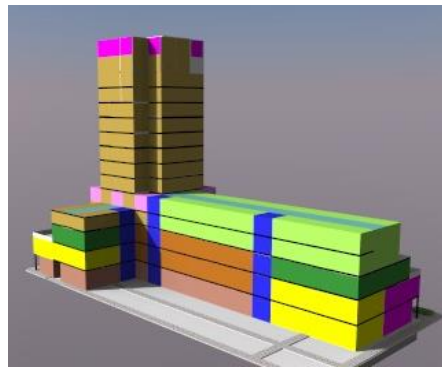


Plan de 9eme-13eme étage

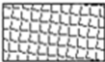









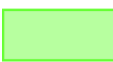
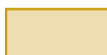




Plan de 14eme étage

VI-7-Des vues 3D représente l'affectation des fonctions:



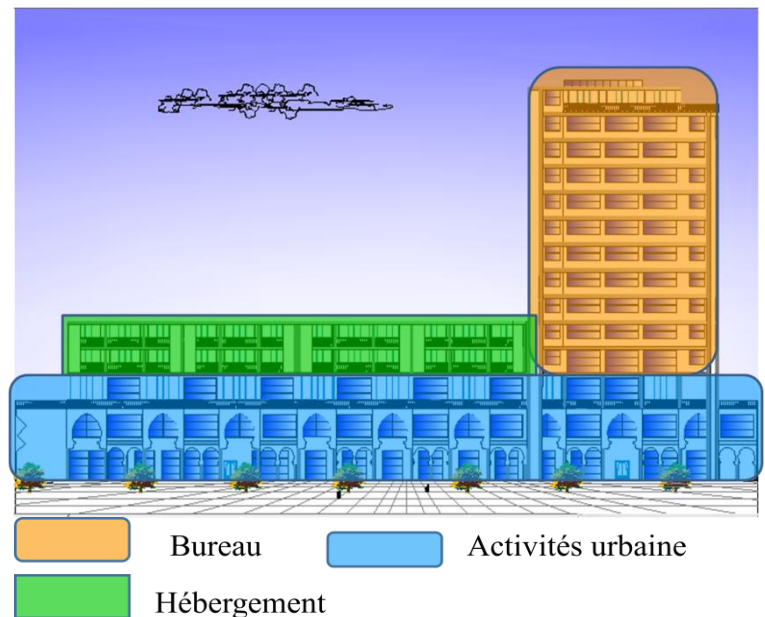
LA LEGENDE :


	Promenade		Magasins et boutiques divers		Espaces de consommation
	La galerie		Sanitaires		administration
	Espaces d'animation et de détente		Circulation verticale		Grands magasins de luxe
	Parking		Hébergement		Fonction libérale
	Accueil		Services		

VI-8-Les façades :

La façade suit la forme la fonction et le style, le langage expressif de l'enveloppe dans notre projet ce représente comme deux typologie différentes un rapport à la ville et à la mer qui contient deux styles moderne et néo mauresque .

Concernant les façades et leur traitement on a combiné entre deux styles : **le moderne** et **l'ancien**, par un style architectural qui fait un lien entre les deux, et qui nous permet de faire une lecture du passage, de l'ancien vers le moderne et qui affirme la dimension publique du bâtiment et la vocation culturelle des lieux, dimension qui implique d'ouvrir le bâtiment sur la ville pour l'inviter à entrer.



	Bureau		Activités urbaine
	Hébergement		

- Le moderne traduit par l'utilisation du vitrage qui assure une grande transparence entre l'extérieure et l'intérieur.
- L'ancien traduit par l'utilisation d'un traitement architectural par ex : utilisation des arcs.

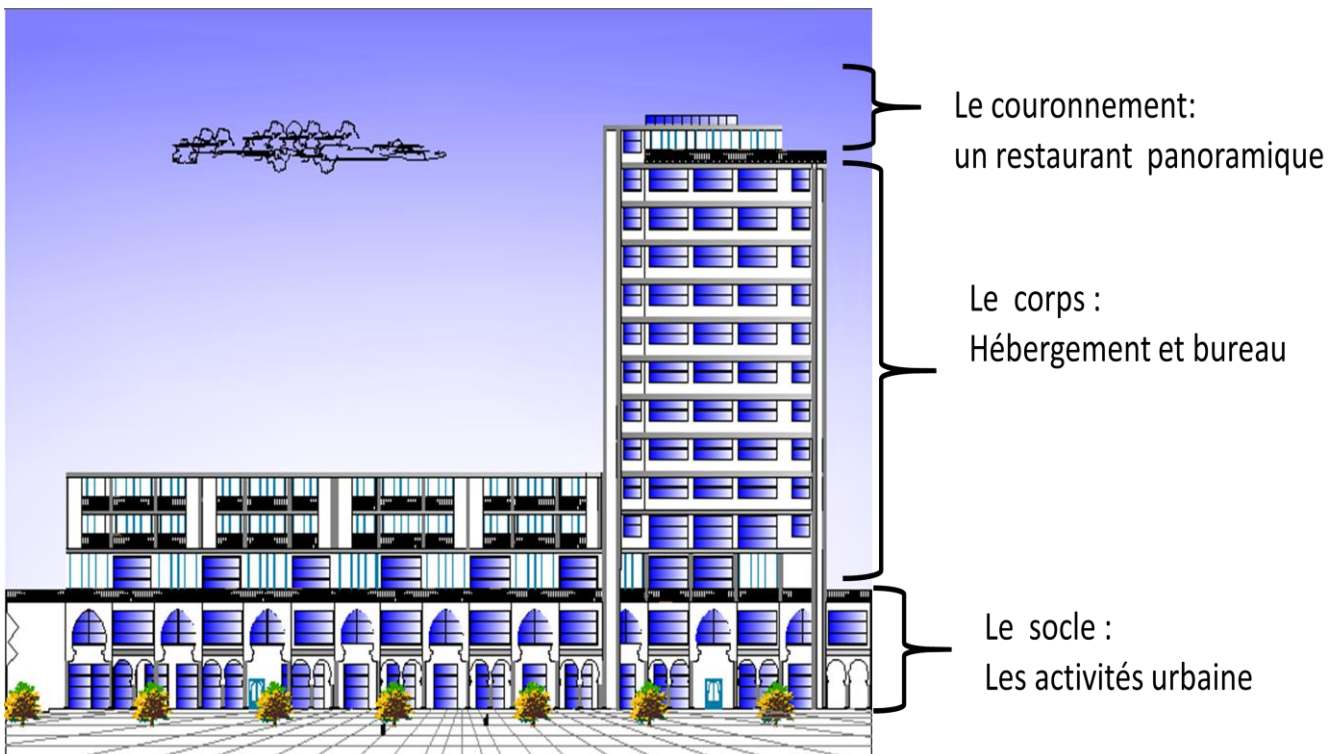
Avec un rythme entre le plein et le vide, tout en prenant compte du fonctionnement et le caractère du bâtiment c'est-à-dire utilisation des grandes baies vitrées pour les espaces publics et semi publics ainsi que de petites ouvertures.

Traitement de la façade :

La façade du front de mer caractérisée par trois éléments :

- Soubassement (socle) : représentant tous les espaces publics(consommation, commerces)
- Le corps : avec un traitement dans les angles abritant les bureaux
- Le couronnement : par la restauration et représente par une terrasse donne sur deux vues vers la mer.

La tour est un symbole poétique de la ville contemporaine, c'est une pièce maitresse du tissu urbain.



V-CONCLUSION

Dans tout ce qui précède, notre travail sera pour objectif de créer un rapport entre l'architecture et l'environnement, donc un mariage entre le projet et le site.

Nous savons qu'une bonne opération de réaménagement d'une zone côtière ne se limite pas dans l'aspect morphologique mais c'est une opération dont l'objectif principal est à faire intégrer ses projets architecturaux judicieusement en répandant aux besoins de la ville littorale et les exigences de son environnement.

Nous avons essayé de comprendre le fonctionnement de la ville de Bous-Ismaïl à travers son développement historique pour qu'on puisse intervenir efficacement et reprendre correctement aux problématiques face à la ville à travers des projets qui s'intègre mieux dans leurs environnement immédiat et qui permettant d'améliorer le cadre de vie et valoriser l'image de la ville.

Dans notre proposition urbaine nos intentions portées sur l'exploitation des potentialités naturelles du front de mer de la ville de Bou-Ismaïl, ces intentions se dégagent :

- Créer un pôle vivant qui regroupera un ensemble de logements, des entreprises, des services et des équipements (culturels, scolaires et de proximité).
- Le front représentera un nouveau pôle d'animation économique tout en préservant un environnement humain pour les utilisateurs et habitants.
- La zone accueillera également des équipements et des services liés à son fonctionnement et à son animation, comme l'hôtellerie, la restauration, le commerce, le port de plaisance
- Des espaces verts et une place publique, par leur importance et leur traitement donneront à l'ensemble un aspect attrayant le différenciant des zones d'activités classiques.
- Le principe d'aménagement consiste à densifier et à amortir au maximum le terrain.
- L'aménagement sera animé par un alignement d'arbres, un alignement de commerces, et par la diversité et la multiplication d'événements ponctuels (espaces publics de rencontre, de détente, de promenade, d'animation, et d'information).
- Des équipements de grandes envergures et d'architecture recherchés avec uniformité dans le caractère de la façade, viendront animer le boulevard le front de mer
- De l'habitat de haut standing accompagné de service et de commerce aux premiers niveaux inférieurs du bâti.

Le projet d'architecture est jamais fini c'est un esquisse qui peut s'enrichir continuellement au gré des exigences nouvelles au plan économique et sociale.

Notre projet architectural consiste la construction d'un « **Centre Multifonctionnel** » incluant tous les services et toutes les installations nécessaires à la production d'évènements spéciaux incluant un ensemble de fonctionnalités pour accueillir la présentation de ces évènements.

Le Centre multifonctionnel sera un lieu d'échanges, de rencontres et d'évènements plus nombreux, ce qui devrait créer **un milieu social plus riche** dans la ville de Bou Ismaïl. Le centre sera un bâtiment accessible et facilitant pour les organismes, les jeunes et la population. De plus, étant situé face à la place publique qui est un élément de repère (point de

convergence), le potentiel d'activités complémentaires intérieures/extérieures y sera intéressant. De nouvelles activités pourront y avoir lieu, en intéressant de nouvelles clientèles et permettant la création de liens intergénérationnels. Puisque le Centre sera situé sur le centre du front de mer, les retombées économiques pour les entreprises et commerces devraient s'en ressentir positivement.

Les villes littorales attirent d'abord par l'originalité de leurs paysages, la proximité de l'eau développe un environnement particulier où la nature occupe la place principale.

Cette particularité due à une concentration particulière en période estivale (le flux des vacanciers), elle résume une problématique sur l'aménagement du littoral, car en certaines de ces parties nous assistons à des pressions démographiques sans cesse croissantes à des ressources comptées et fragilisées donc cette littoralisation pose le problème de la comptabilité entre le développement économique et la protection de l'environnement

A cette problématique notre thème du mémoire de fin d'études s'intègre où on a essayé de le développer en prenant la ville de Bou Ismail comme un cas d'étude pour tout ce qu'elle possède comme richesses naturelles et historique.

Partout dans le monde, les villes se développent, arasant les frontières qui séparaient la ville centre des campagnes environnantes, absorbant dans le continuum urbain les anciens bourgs ou villages qui vivaient à distance, transformant les anciens îlots populaires et industriels en quartiers résidentiels huppés ou voyant certains d'entre eux, les moins dotés ou les moins bien conçus, décrocher et s'enfoncer dans une spirale de dégradation appelant à les rebâtir substantiellement. Les villes changent, des quartiers se transforment et le rôle des politiques publiques est, lorsqu'elles ne sont pas elles-mêmes à l'initiative de ces évolutions, de veiller à ce qu'elles soient bénéfiques à leurs habitants.

Le front de mer de Bou Ismail a été urbanisé pour la première fois pour répondre uniquement aux besoins de détente et du loisir **des colons** qui y ont l'habité. En lisant quelques journaux des pieds noirs on remarque que cette urbanisation a réussi de laisser son impact dans la vie quotidienne de chaque habitant. On trouve présent dans leurs descriptions l'habitude de prise de certains cheminements, des détails du paysage urbain auxquels on a accroché leurs souvenirs d'enfance, la possibilité de trouver chez les autres habitants quelque chose de soi qui fait qu'on se sent "d'ici" même lorsque l'on vient d'ailleurs... Mille petites ou grandes choses qui constituent la mémoire de ce front ou de ses habitants et sans lesquelles il ne saurait y avoir de vie sociale.

Après l'indépendance et jusqu'à nos jours, le front de mer a été peuplé bien sûr par les **autochtones**, donc les besoins ont été changés la chose qui a mené vers des **transformations** au niveau **urbain** (clôtures, impasses, dénaturalisation des façades ...) et **social** (pollution, absence de sécurité). On peut dire que ce lieu a perdu son impact, son lien avec leurs habitants et il n'offre qu'un « abri » vu de sa nature qui se représente dans un tissu d'habitat et ne répond plus aux nouvelles exigences de la ville.

Afin qu'on puisse aboutir à la réussite d'un projet urbain, on ne doit pas juste s'orienter sur l'aspect morphologique d'un tissu urbain, par contre on est dans l'obligation de simuler un certain équilibre entre la fonction et la morphologie que recevra cette dernière, sans la dimension fonctionnelle le projet urbain ne pourra durer dans le temps, il deviendra éphémère. La programmation urbaine est une sorte de réponse qui doit être la plus concordante avec les besoins des citoyens. Les concepts de mixité et de métissage paraissent les mieux adoptés à ce morceau de ville. Son caractère, son histoire et sa position par rapport à la mer permettent à l'homme non seulement d'être en contact direct avec l'activité affaire dans le but de subvenir à ses besoins tout en étant en relation avec la détente, la découverte et l'évasion.

Le renouvellement urbain désigne l'ensemble des interventions mises en œuvre dans les quartiers en crise, en vue d'améliorer leur fonctionnement et de favoriser leur insertion dans la ville. Ces interventions empruntent plusieurs voies et vont de la restructuration des immeubles de logements, l'amélioration de la desserte des transports, la création de nouveaux services publics, à l'implantation d'entreprises et l'accompagnement social des habitants. Car en réalité, **s'il s'agit bien de changer la ville, de la renouveler, de modifier fondamentalement et durablement la physionomie des quartiers en difficulté, c'est pour changer la vie des habitants.** « On ne peut pas, insiste Olivier Brochard, chargé de mission à la Direction interministérielle de la ville (DIV) en France en 2002, **dissocier l'urbain du social. L'idée, c'est de mettre le projet urbain au service du projet social.** »

Devant la diversité des situations, la taille des sites étant aussi très variable, les réponses aux problèmes qui se posent ne sont, évidemment, pas les mêmes. Parmi les opérations entreprises ou envisagées, on peut citer la réhabilitation de l'habitat qui passe parfois par la démolition, le changement d'usage des bâtiments, la reconstruction, les interventions sur les copropriétés dégradées. Dans certains quartiers, il a été nécessaire –ou il l'est encore– de réaménager les espaces extérieurs. Il faut souvent, pour désenclaver un quartier, créer de nouvelles voies, mettre en place un mode de transport public ou réaménager celui qui existe. Pour faciliter le flux en sens inverse, à savoir faire venir les habitants de l'agglomération dans les quartiers, il est indispensable aussi d'implanter des structures susceptibles de les attirer : centres culturels, commerciaux, sportifs, etc.²³

A l'échelle de l'Histoire la ville de Bou Ismail a se développé vers le Sud-Est et Sud-Ouest en tournant le dos à son front de mer, d'après cette synthèse on a commencé notre démarche en soulignant comme objectif principal « **La requalification de front de mer de la de ville de Bou Ismail à travers une opération de réaménagement afin de renforcer et consolider son image initiale et améliorer le cadre de vie de ses habitants en créant un lien avec le reste de la ville** ».

En suivant cette démarche conceptuelle notre opération de réaménagement consiste à organiser un programme fonctionnel et spatial pour objectif de promouvoir le développement social et économique (touristique) tout en veillant évidemment aux équilibres fondamentaux du milieu, en considérant les particularités des villes littorales dans la manière de penser, de produire et d'organiser notre espaces de vie. Sachant que la ville est une constitution plus au moins complexe formée à travers le temps, nous avons estimé judicieux de faire ressortir les différentes structures qui la composent en vue de mieux comprendre notre aire d'étude et rendre plus aisée notre intervention, dont la finalité est l'établissement du projet urbain. Cette réflexion nous permet de déterminer la géométrie de la ville en précisant ses axes structurants dans le but de réconcilier la ville avec sa mer et garder l'image initiale avec une certaine amélioration.

23. Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social Dossier réalisé par Marion Desjardins

Dans notre intervention l'enjeu majeur est de mieux exploiter les éléments paysagers et se réappropriier son littoral par un aménagement qui créera une ambiance propre à l'identité de la ville et apportera une solution pour la rupture ville mer.

Le multifonctionnel est une nouvelle notion architecturale s'illustrant en général dans un bâtiment qui regroupe plusieurs activités (commerce, affaire, hébergement, loisir, ...), dont le but n'est pas uniquement économique, mais vise à améliorer la qualité de vie urbaine ; comme le disait MR EBERHARD.H.ZEDLER : « **les édifices multifonctionnels permettent de faire renaître la vie urbaine en partant des erreurs du passé** »... « **Ils permettent de redécouvrir une vie urbaine nouvelle, cette vie urbaine ne naît pas de la scission entre diverses activités mais de leurs amalgames** ». **32** Donc le but de ces édifices est de créer un point de rencontre où les usagers pourront s'approvisionner, se détendre, se documenter, ...etc. ; tout en profitant d'un environnement agréable, comme le précise JEAN PHILIPPE BUCH : « ...le comportement d'achat et de loisir du XXI^{ème} siècle sera marqué par de nouvelles dominantes. Les gens ne veulent plus seulement acheter, ils veulent vivre une expérience. L'important c'est la communauté, le fait d'être vu. C'est pourquoi **l'objectif est de créer un point de rencontre, une destination** ». **33**

Notre projet architectural consiste la construction d'un « **Centre Multifonctionnel** » Il sera à un endroit stratégique, au cœur de la vie du front de mer de la ville. Un lieu inspirant pour le développement et la qualité de vie de ses citoyens. Nous avons besoin d'un lieu de rencontre où les services communautaires et administratifs sont regroupés. Un endroit de rassemblement intergénérationnel. Un lieu où on peut imaginer les personnes âgées qui se bercent sur cette belle galerie. Ce centre deviendra le meilleur atout pour attirer de nouvelles familles et faire l'admiration des visiteurs. Il contribuera grandement au développement de la ville.

32. architecture multifonctionnelle, par HEBERHARD. H. ZEDLER

33. hebdo. 19 septembre 2002, par JEAN PHILIPPE BUCH, Suisse

Bibliographie

Livres :

Alain Miossec / Les littoraux - entre nature et aménagement _ Armand Colin/3^e édition

CERTU, Renouveau urbain - Tome 1 et 2 : Tome 1 Analyse globale et thématique /
Tome 2 Fiches d'opération, CERTU, septembre 2004 (ISBN 2-11-094104-9).

HEBERHARD. H. ZEDLER ; Architecture multifonctionnelle.

Jean BELMER. Pour un urbanisme de projet : de l'Aménagement au Renouveau Urbain
.éd ELLIPSES, , 2011

Jacques Lévy et Michel Lussault. Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés,
Paris, Belin, 2003

Merlin P.et F. Choay (1996). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement/ Paris Presses
Universitaires

Paskoff, R., (1993). Les littoraux, Impact des aménagements sur leur évolution, éd. Masson.

Pôle de compétence en urbanisme à Lyon, Bibliographie « Patrimoine et renouvellement
urbain », Lyon, Ed du Certu, mars 2006, 58p.

Mémoires :

BENAMAR AMMAR et GEUNINECH SIDI MOHAMED// MEMOIRE POUR
L'OBTENTION DU DIPLOME DE L'INGINIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2012)/
Thème : Tourisme d'affaire.

HADJ Abderrahmane Saida/MEMOIRE DE MAGISTER : ETUDE DE L'INTERACTION
D'UN RIDEAU DE PALPLANCHES AVEC LE SOL DE FONDATION POUR LES
OUVRAGES PORTUAIRES (2012).

Melle HAROUAT Fatima Zohra/ Mémoire pour l'obtention d'un magister en marketing des
services : COMMENT PROMOUVOIR LE TOURISME EN ALGERIE ?(2012)

Mme IZNASNI Meriem et Mlle BENZAGHOU Nouhed / MEMOIRE POUR L'OBTENTION
DU DIPLOME DE L'INGINIEUR D'ETAT EN ARCHITECTURE (2014)/ Thème : Tourisme
balnéaire.

Articles :

Aménagement et développement du territoire français 35/ les espaces productifs

BOUTARCHA Fahima, r Mohand Chrif Aïnouche/ l'apport de la politique environnementale
algérienne pour l'activité de la pêche : Cas de la Wilaya de Bejaia.

Ghodbani Tarik et Semmoud Bouziane / Urbanisation côtière en Algérie, Processus et impacts sur l'environnement : Le cas de la baie d'Aïn el Turck

Gilles Novarina, Paola Pucci, Annales de la recherche urbaine n 97.

JEAN PHILIPPE BUCH, Hebdo. 19 septembre 2002. Suisse.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (M.A.T.E.), (2000), Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement.

Marion Desjardins / Renouvellement urbain L'urbanisme au service du social.

Marcadon, J., et al (1999). Les littoraux espaces de vies, SEDES.

Nicolas Kramar /Le tourisme scientifique en question : vers de nouvelles potentialités.

Pascal MAO et Fabien BOURLON/ Le tourisme scientifique : un essai de définition.

Sylvaine Le Garrec, Le renouvellement urbain, la genèse d'une notion fourre-tout, Paris, Plan Urbanisme Construction Architecture, février 2006, 92p.

Samuel ROBERT/ Projet d'OHM « Littoral méditerranéen » - Note d'opportunité : Création d'un Observatoire Hommes-Milieus (OHM).

Tessa, A., «Economie touristique et aménagement du territoire», O.P.U, 1993

Yves Roulet Délégué à l'énergie et au développement durable/ La densité est-elle «durable» ? Retour sur quelques expériences pratiques.

La recherche de la documentation :

Pour cela on a fait plusieurs visites aux différentes administrations :

- Le service technique au niveau de l'APC de Bou-Ismaïl
- La DTP de Bou-Ismaïl
- la DTP de la wilaya Tipaza
- la DUC de la wilaya Tipaza
- le cadastre de la wilaya Tipaza
- le service des travaux maritimes de Tipaza
- le laboratoire des études maritimes de Hydra

Documents techniques et règlementaires :

La Loi n° 02-02 du 5 février 2002, relative à la protection et à la valorisation du littoral

Le PDAU de la ville de Baou Ismail révisé phase « 3 »

Le plan d'urbanisme et d'aménagement

Document graphiques

Carte d'état-major

Photos aériennes 2014

POS U4 de Bou Ismail

POS U1 de Bou Ismail

Sites internet :

<http://dictionnaire.education>.

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

[http:// www.alger-roi.fr](http://www.alger-roi.fr)

Bibliographie des exemples

EXEMPLE 01 :

Articles :

La Promenade des Anglais, image mondiale de Nice

La métamorphose de la Promenade des Anglais en 15 images Publié le jeudi 18 juin 2015

PROJET D'INSCRIPTION DE LA PROMENADE DES ANGLAIS AU PATRIMOINE MONDIAL / ville de Nice

Samouel ROBERT/ le paysage visible de la promenade des anglais à Nice.

Sites internet :

<http://www.nicematin.com>

EXEMPLE 02 :

Mémoires :

Mr SOUFIANE HAJJI MEMOIRE DE PROJET DE FIN D'ETUDES UN NOUVEAU VISAGE POUR LE GRAND LARGE DU NOUVEAU PORT DE TANGER (ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS LA VILLETTE)

PROJET FIN D'ETUDE : Reconversion du Port de Tanger Ville. La Réconciliation des Territoires Ville-Port. Architecte GLAOUIkhaoula. (Ecole d'architecture de CASABLANCA)

Articles :

Driss Benabad. Projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville ;

L'articulation entre le pôle portuaire de Tanger et son contexte territorial (Tanger, juin 2013)

PROJET DE RECONVERSION DU PORT DE TANGER

Port de Tanger-Ville

Tanger : la reconversion du port s'accélère

Sites internet :

<http://www.tlte.paris-sorbonne.fr>

<http://www.aivp.org>

EXEMPLE 03 :

Articles :

Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée – Marseille. /Euroméditerranée : inauguration du boulevard du littoral et de la place de la joliette (dossier de Presse samedi 25 mai 2013)

Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée – Marseille. /Euroméditerranée : inauguration des darses, de l'esplanade du J4 et de la promenade louis Brauquier (dossier de presse jeudi 4 juillet 2013)

Sites internet :

[http:// : Le Monde.fr](http://www.lemonde.fr) : Les tours d'Arnac, article publié le 17 janvier 2010

<http://www.pss-archi.eu>

EXEMPLE 04 :

Livres :

A+T, & Holl, S. (2011). THIS IS HYBRID AN ANALYSIS OF MIXED USE BUILDING BY A+T (p. 280).

Castex, J., & Rouyer, R. (2003). Les tours à Paris, bilan et prospectives. (APUR, Ed.). Paris.

Da Cunha, A., & Kaiser, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? Urbia - Les cahiers du développement durable, n°9(Intensités urbaines), pp.15-56. Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

Firley, E., & Gimbal, J. (2011). La tour et la ville - manuel de la grande hauteur (Parenthèse., 263p.).

Peet, G. (2011). The Origin of the Skyscraper. CTBUH Journal, (Issue 1), 18-23.

Schwanke, D., & et al. (2003). Mixed-Use Development Handbook. (U. L. Institute, Ed.) (2nd ed., p. 414).

Taillandier, I. (2009). Entre sol et ciel - La tour mixte, une typologie à exploiter. L'invention de la tour européenne (Edition du, pp. 223-235). Paris.

Articles :

COLLOQUE FUTURS URBAIN – 16-18JANVIER 2013 / C. Rossignol, L. Kebir, V. Becue et Y. Diab. /Tours multifonctionnelles, « ville verticale » et urbanité : enjeux et perspectives d'une articulation public/privé renouvelée.

Didelon, C. (2010). Une course vers le ciel. Mondialisation et diffusion spatiotemporelle des gratte-ciel. M@ppemonde, 99.

Sites internet :

<http://www.ctbuh.org/TallBuildings/HeightStatistics/Criteria/tabid/446/language/en-GB/Default.aspx>