

4-720-828-EX-1



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

REVALORISATION DES INTERFACES VILLE-MER
(Le cas d'AIN EI BENIAN)

Présenté par :

HOUARI, Samia.

ZOUBIRI, Meriem.

Groupe : 03.

Encadrées par :

Mr. AOUISSI K.B (Architecte, Urbaniste & doctorant).

Année universitaire : 2016/2017.

DEDICACE

Avant tout, je tiens à remercier Dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage et la volonté de mener à bien ce travail.

J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à :

Je dédie ce modeste travail avec beaucoup de reconnaissance, de gratitude et d'amour à mes chers parents NOURADDINE et CHERIFA pour tous ce qu'ils ont fait pour moi et ce dédicace ne suffit pas pour les remercies sur leurs conseils, orientation ainsi leur support moral aussi pour leurs sacrifices qui ne s'arrête pas, soutient et encouragements aux quels je dois ma réussite et mon bonheur.

A mon cher fiançais BELKASSEM.

A mes chères frères : Haroune, Brahim.

A mes chère sœurs : Khaoula, Hiba .

A toute ma famille «HOUARI» qui m'a offert le bonheur, le courage et la patience pour commencer ce qui manque et aussi pour continuer. -A ma chère

binôme « Meriem » et tout sa famille « ZOUBIRI ».

A mes amis surtout : Malika, Samira, Fadwa.

A mes camarades d'études surtout le groupe 03 AZUL.

Samia

DEDICACE

C'est avec profonde gratitude et sincères mots que je dédie cet humble travail de fin d'étude avec fierté à :

*Mes adorables parents, source de noblesse et affectation qui ont sacrifié leur vie pour ma réussite et qui m'ont éclairé le chemin avec leurs prières et conseils.
Que dieu leur prête santé, bonheur et longue vie.*

Mes chers frères en particulier MOHAMED, qui est le secret de ma joie dans la maison, que dieu le garde.

*Mes chères sœurs: Khadidja, Fatma, et Salsabil sans oublier ma belle-sœur
Fatiha*

A ma chère binôme « Samia » pour sa collaboration et sa compréhension dans les moments difficiles

A tous mes amis, en particulier Nesrine, Noussaiba, fatiha, Hadjer, Hassiba, Nadia, et Nadjet, en témoignage de l'amitié sincère qui nous a liés et des bons moments passés ensemble,

A chaque membre des familles : ZOUBIRI, BOURZAMA, KOUDRI, SADOUKI et HOUARI.

A mes camarades d'études surtout le groupe 03 AZUL.

Au final, je m'adresse à tous ceux qui ont fait partie de ma vie le temps d'une minute et tous ceux qui m'ont aidé à terminer ce travail de proche ou de loin.

Meriem

REMERCEMENTS

Tout d'abord, nous remercions Dieu pour tout ce qui nous a procréé et procuré depuis notre naissance et nous avoir aidé à conclure ce travail.

Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements et nos profondes considérations à :

Mr. AOUISSI K/B, qui a encadré ce travail et qui nous a formé et orienté durant notre processus de master.

Nos sincères remerciements à nos enseignants de l'institut d'Architecture de Blida, et à tous les enseignants de notre cursus d'étude.

Enfin, nous adressons nos remerciements à toute personne ayant contribué de près ou de loin à la concrétisation et la réalisation de ce mémoire.

Sans oublier d'avantage de remercier les honorables membres de jury qui ont procédé à l'évaluation du travail élaboré et que, à cette occasion, leur présence nous a honoré.

SOMMAIRE :

DEDICACE

REMERCIEMENT

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE

Chapitre 01 : PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES.

I. Introduction.....	3.
II. Particularités des villes littorales dans le monde.	5.
II.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique.	5.
II.1.1 Formes de Développement	5.
II.1.1.a. Développement parallèle la mer.	5.
II.1.1.b. Développement perpendiculaire à la mer.	6.
II.1.1.c. Développement satellitaire	7.
II.1.1.d. La nouvelle tendance	7.
II.1.2. Les aménagements urbains spécifiques	8.
II.1.2. a. Percés visuelles.....	8.
II.1.2.b. Les terrasses publiques.....	9.
II.2.Particularité de la ville littorale sur le plan architectural.	10.
II.2.1.Localisation et orientation du bâtiment	10.
II.2.2.La forme et la volumétrie	11.
II.2.3.Technique de construction	11.
II.2.3.a. Les ouvertures.....	11.

II.2.3.b. Les terrasses	12.
II.2.4. Les matériaux de construction	13.
II.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique.	13.
II.3.1. Activité touristique	13.
II.3.1.a. Tourisme balnéaire	13.
II.3.1.b. Tourisme de santé	14.
II.3.1.c. Tourisme culturel.....	14.
II.3.1.d. Tourisme «vert»	14.
II.3.2. Activité portuaire	14.
II.3.2.a. Port de pêche	14.
II.3.2.b. Port de plaisance.....	14.
II.3.2.c. Port industriel.....	14.
II.3.2.d. Port militaire	14.
II.3.3. Activité agricole littorale	14.
II.3.4. Activité artisanale.....	15.
II.IV. Les particularités de la ville littorale sur le plan social.	15.
 III. Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne	 15.
III.1. Les particularités de la ville littorale algérienne.....	15.
III.1.1. Les particularités sur le plan architectural et urbanistique.	15.
III.1.2. Les particularités sur le plan juridique.	16.
III.2. Problématique de la ville littorale algérienne.	17.
III.3. Politique algérienne pour la protection et mise en valeur du littoral	18.
III.4. Classification des villes littorales algériennes.	19.
IV. Démarche méthodologique	20.
IV.1. Problématique spécifique de la recherche.	20.

IV.2.Hypothèses du travail.	21.
IV.3.Méthodologie de recherche	21.
IV.4.Structuration de mémoire de la recherche	22.

<p>CHAPITRE 02 : REVALORISATION DES L'INTERFACE VILLE-MER ENJEU DES PETITES VILLES LITTORALES.</p>

I. Revalorisation des interfaces ville – mer.	24.
I.1.Objectif de la revalorisation.	24.
I.2.L'évolution de l'interface ville-mer.	25.
I.3.Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer.	28.
I.3.1.Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-mer.	28.
I.3.2.Redonner une centralité à la ville.	28.
I.3.3.Renforcer l'attractivité de la ville littorale.	29.
I.3.4.Ouvrir les espaces de l'interface ville-mer à tous.	29.
I.4.Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer.	29.
I.4.1. Sociale.....	30.
I.4.2. Economique.....	30.
I.4.3. Gouvernance.....	30.
I.4.4.Environmentale et développement durable.....	30.
II. SYNTHESE.	31.
III. Exemples de revalorisation des interfaces villes –mer.	31.
III.1.La Cité de la Méditerranée : la reconquête de la façade littorale.	33.
III.1.1.Le réaménagement établi par le ZAC.	34.
III.1.2. projets de la nouvelle façade maritime.....	35.
III.2.le front de mer de Sainte-Maxime.....	36.

III.2.1.Objectifs.....	36.
III.2.2.Les projets.....	36.

III.3.Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer.

.....	38.
-------	-----

IV. Conclusion.....	39.
---------------------	-----

CHAPITRE 03 : AIN EL BENIAN DECALAGE DE L'INTERFACE VILLE - MER.

I. Introduction.....	41.
----------------------	-----

II. Présentation de la ville d'AIN EL BENIAN.....	41.
---	-----

II.1.Situation géographique.....	41.
----------------------------------	-----

II.1.1.À l'échelle régionale.....	41.
-----------------------------------	-----

II.1.2.À l'échelle locale.....	41.
--------------------------------	-----

III. Historique de l'interface ville –mer de la ville d'AIN EL BENIAN.

.....	42.
-------	-----

IV. Synthèse.....	43.
-------------------	-----

V. État de l'interface ville-mer de la ville d'AIN EL BENIAN.

.....	44.
-------	-----

V.1.L'état du front de mer.....	44.
---------------------------------	-----

V.1.1.L'état de front de mer coté ancien Ain El Benian.....	45.
---	-----

V.1.2.L'état de front de mer coté El Djamila.....	47.
---	-----

V.2.Etat de l'ancien Ain El Benian.....	48.
---	-----

V.2.1.Le boulevard Sidi Mhamed	48.
--------------------------------------	-----

V.2.2.Le boulevard Si Lounes	48.
------------------------------------	-----

V.3.Etat des nouvelles extensions.....	49.
--	-----

V.4.Etat du port El-Djamila.....	49.
----------------------------------	-----

VI. Constat général	50.
VII. Constat spécifique	51.
VIII. Problématique spécifique	51.
IX. Tableau AFOM	51.
X. Synthèse	52.
X.1.Rupture entre le tissu colonial et les nouvelles extensions	53.
X.2.Rupture entre la ville et la mer	53.
CONCLUSION GENERALE	
BIBLIOGRAPHIE	56.
TABLE DES ILLUSTRATIONS	58.

INTRODUCTION GENERALE :

Dans notre option A.Z.U.L (*Architecture en Zone Urbaine Littorale*) nous nous intéressant aux rapports « Site- Projet ». En ce sens, notre objectif est d'arriver à identifier les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti. Nous nous intéressons à la compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan; et également à l'identification et à l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes- et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels qui avons les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales, particulièrement dans le cas des petites villes. Nos intentions à travers cela sont:

Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.

Réfléchir dans une démarche de développement durable, ceci pour une meilleure protection et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux. La finalité escomptée, est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois. Décisive, aujourd'hui, que notre pays exprime une volonté pour le développement du tourisme aujourd'hui avec l'évolution des modes de vie, des comportements et l'avènement du tourisme de masse, dans notre société.

CHAPITRE 01 :

PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES

I. Introduction :

Depuis l'antiquité, l'homme a utilisé et aménagé l'espace à travers ses créations architecturales et urbaines, cependant l'influence de l'environnement a façonné la typologie de toutes ses créations. Les différentes formes qu'a conçues l'homme, font référence à des facteurs variés et souvent associés, Ces facteurs sont tous liés à deux déterminantes essentielles, et étroitement liée à son environnement, on parle du site naturel et du climat. Donc le rapport **site -projet** est très important car un bon projet est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique, comme l'a évoqué l'architecte **Jean BALLADUR**, en parlant de cette expérience du projet de la Grande Motte qui l'intégration au site a fait l'objet de plusieurs critiques à ces propos ; *« Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. Autrement dit, il étudiait la silhouette du bâtiment avant de regarder la fonction, le plan, etc. »* (ROUILLARD, D. 1993). *« L'architecture se thématise à partir de l'environnement dans lequel elle se place, une architecture sans rapport avec les conditions spatiale et spirituelle de l'environnement n'est qu'un geste vide de sens ».* « Architecture comme thème », Edition Electra Moniteur. P25.

L'architecture environnementale : est la soumission des variables du projet d'architecture à des dimensions environnementales artificielles et naturelles La Qualité Environnementale, en signifiant une nouvelle relation du cadre bâti à la « nature », renouvelle fondamentalement le projet d'établissement de l'homme .

L'environnement : est la soumission des variables du projet d'architecture à des dimensions environnementales artificielles et naturelles La définition de l'environnement est structurée selon 2 variables : Naturel: L'environnement naturel dans lequel évolue l'homme est un écosystème composé d'une multitude de facteurs dépendants les uns des autres. Il a été défini par « AMOSRAPPORT » comme étant composé: « du climat, du site ,des matériaux et du paysage Consiste des éléments naturels: vivant (atmosphère , eau, air) et non vivant (flore ,roche et faune).
Artificiel: Consiste des éléments anthropogènes, formé par l'homme : aménagement humain, construction et la population.

La relation entre architecture et habitat offre une bonne approche de conception de la relation entre architecture et son environnement d'articulation entre la théorie et la pratique nous initie au différentes technologie de réalisation du projets , aussi la compréhension de la fonction sociale de l'architecte en tant que coresponsable de l'élimination des différences et de la promotion de la qualité de vie de tout citoyen nécessite une recherche sur le sujet de l'écologie et du confort des occupants et l'impact des barrières architectoniques et urbaines , Pour cela l'architecture de l'habitat nous interpelle, dans la mesure où elle a à voir à la fois avec la représentation collective et avec l'usage le plus privé a considérer l'environnement comme repère de conception . la forme morphologie de projet ALAIN BORIE explique dans forme et déformation qu'il existe différents rapports entre forme et environnement qui conditionnent le statut de la forme.

Usage: En architecture le plus souvent, il est fait référence à une occupation ou une utilisation des lieux. Mais cette définition reste trop vague et demande à être précise. Le concept d'utilisation

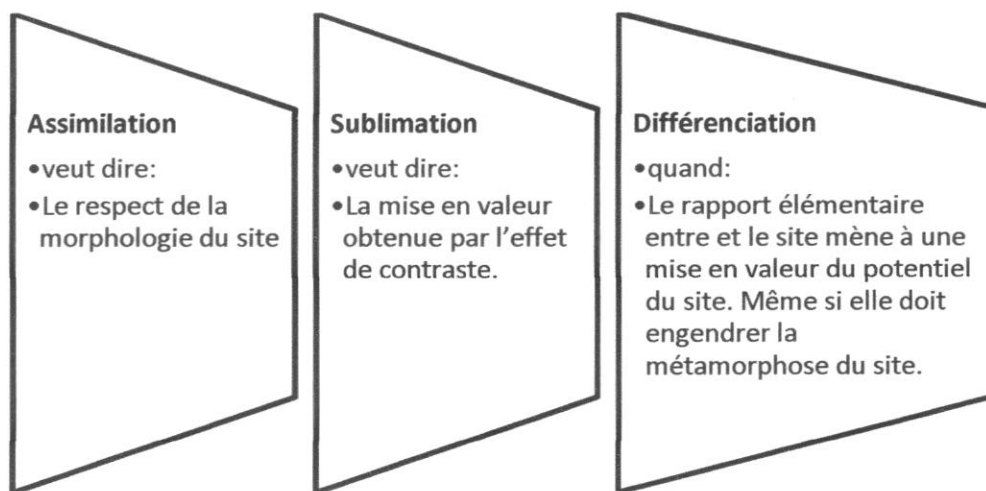
donne une signification essentiellement instrumentale à la pratique de l'espace, ce dernier revêt, à partir de là, une finalité quasiment unique, excluant tout un ensemble de qualités annexes qui accompagnent la stricte utilisation. L'usage, encore plus que l'utilisation, suppose au contraire un acteur, non pas l'individu passif auquel on destine l'espace, ni l'élément humain auquel l'édifice ou lieu désigne une fonction, mais un producteur d'actes répétés et complexes ayant lieu dans un espace.

Signification : Globalement, il s'agit d'un mécanisme qui met en évidence le fait que nous ne restituons pas l'intégralité du réel et que, en conséquence, la perception n'est pas un simple processus actif qui sélectionne, interprète et donc transforme les données. De fait, la perception de l'espace apparaît comme un agent médiateur entre l'homme et l'environnement.

L'architecture forme une partie majeure dans notre environnement.

L'influence de site sur la morphologie urbaine et la forme architecturale des édifices :

Le site est pris comme un lieu où les hommes se regroupent, travaillent, vivent et édifient une culture qui se traduit par une intégration qui se fait soit par :



Carte mentale 01: montrant les définitions des principes de l'intégration.

Fait par l'auteur.

En l'architecture, l'intégration au site était très recherchée car elle prit en compte : La spécificité de chaque site afin de concevoir un bon projet dont l'intégration dans un milieu littoral nécessite un aménagement spécifique et qui ne peut se concevoir sans une prise en compte des impératifs écologiques. Des caractéristiques géomorphologiques, économique, physiques et climatiques du littoral, ces derniers lui confèrent identité, attractivité, et un rôle stratégique dans les perspectives de développement durable. « *Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur* ». (BECET, 2002). C'est l'interface entre le domaine terrestre et le domaine marin, qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus salubre, fragile et dégradé. Il est à la fois un espace attractif, commandé, convoité et inégalement aménagé :

Un espace attractif : L'espace littoral est un milieu original, singulier. Donc il est naturellement attractif, car l'espace littoral est un espace de contact entre deux milieux : terrestre et maritime. Enfin attractif, par d'autres raisons qui tiennent à la double nature de ses composantes qui lui confèrent d'autres dynamiques ; ressources alimentaires ; avantages climatiques (douceur, modération, humidité) ; site favorable.

Un espace commandé : Le littoral est un espace où la nature prime, mais où l'homme détermine, occupe et aménage.

Un espace convoité : Les différents types d'aménagement : portuaires, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes.

Un espace inégalement aménagé : C'est un espace modifié, menacé : convoité, il est le lieu de nombreux enjeux où s'affrontent, où se conjugue l'action des différents acteurs pour une artificialisation croissante.

II. Particularités des villes littorales au monde :

II.1. Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique :

II.1.1 Formes de Développement

L'urbanisme dans les villes côtières est toujours influencé par la mer et cela se traduit par une diversité du développement de l'urbanisation, ce qui influence sur la morphologie des villes et qui prend trois formes.

II.1.1.a - Développement parallèle à la mer :

Les villes littorales, généralement dans les sites plats se développent parallèlement à la mer pour le but d'avoir une vue dégagée vers la mer et éventuellement pied dans l'eau.



Figure 01 : Benidorm (Espagne) est une ville touristique avec ses grandes tours qui s'installent parallèlement à mer avec un centre très attractif et dense. (Source. URL:

[https://www.google.dz/search?q=Benidorm+\(Espagne\)&tbm=isch&tbo](https://www.google.dz/search?q=Benidorm+(Espagne)&tbm=isch&tbo).

Les facteurs à l'origine :

Les facteurs qui ont fait que certaines villes littorales se sont développées à travers l'histoire parallèlement à la mer, le fait qu'elles sont caractérisées par une morphologie du terrain plane où le tracé linéaire est la meilleure façon de profiter des paysages admirables que offrent la mer. Ajoutant à cela la nature de l'homme qui aime toujours se mettre face à la mer quelque soit son état émotionnel, pour profiter de la vue, du climat est de l'ensoleillement.

Citant ainsi le facteur économique qui prenait de l'ampleur, vu la situation géographique privilégiée des villes littorales qui a fait d'elles un comptoir d'échanges commerciales et un lieu de concentration d'activités économiques importantes basées généralement sur le front de mer, celles-ci avaient une retombée remarquable dans tout développement de la ville littorale.

II.1.1.b-Développement perpendiculaire à la mer:

Ces villes occupent généralement des Terrains accidentés qui permettent des constructions en gradin.

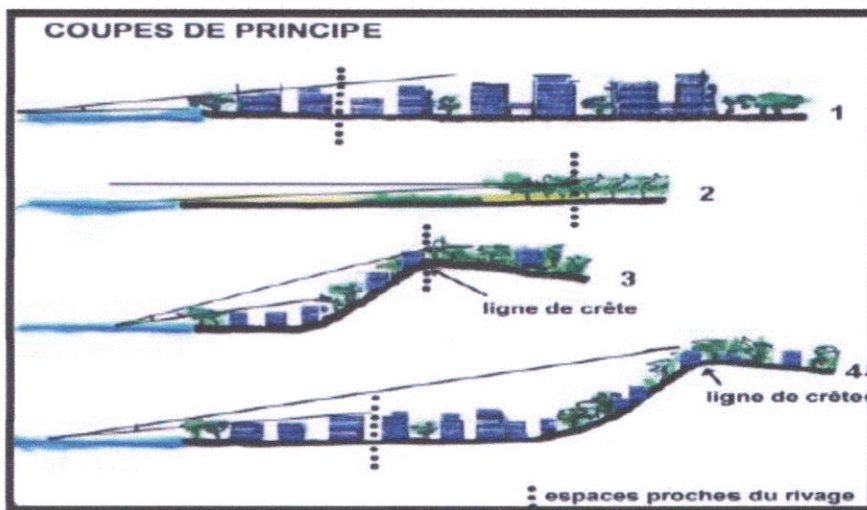


Figure02 : Implantation du bâti et la création des percés pour assurer la vue vers la mer. (Source. URL: http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN_Littoral_3_cle72d5d6.pdf)

Les facteurs à l'origine :

Cette forme de développement spatial est généralement appliquée sur les sites surélevés ou parfois dans l'intérêt d'éviter les obstacles naturelles telles que : les terres agricoles, les cours d'eau (faute d'existence de moyens techniques pour franchir ces obstacles) ou artificielles telles que : les industries. Citant ainsi la sur urbanisation du front de mer qui a induit trop de bruit ce qui a poussé l'homme à s'éloigner du front de mer cherchant le calme en plus de l'estimation de la vue panoramique. Ce dernier cherche de plus en plus s'installer dans les hauteurs pour échapper aux risques naturels qui sont de plus en plus menaçant telles que : l'érosion, l'humidité, la montée des eaux...etc.

II.1.1.c-Développement satellitaire :

Cette organisation est faite en quelque sorte d'une manière aléatoire suite à des obstacles qui bloquent l'évolution de la ville chose qui a engendré l'apparition de plusieurs pôles de développement.



Figure03: Rio De Janeiro Brésil (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Rio+De+Janeiro+Br%C3%A9sil>).

Les facteurs à l'origine :

En premier temps, ces villes étaient soumises à une planification urbaine parallèle à la mer mais lors de leur évolution elles ont coïncidé des obstacles naturels tels que: les terres agricoles, les cours d'eau, les montagnes, donc elles ont du subir une transformation urbaine durant leur développement ce qui a induit cette structuration si particulière sous forme satellitaire.

II.1.1.d. La nouvelle tendance :

De nos jours, ce phénomène de s'implanter en hauteur est en plein essor, négligeant ainsi le bord de mer et privilégier le développement en gradin afin de bénéficier des avantages et échapper aux contraintes des villes littorales.



Figure04: Cannes en France (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Cannes+en+Frances>).

Les facteurs à l'origine :

Sur le littoral il faut tenir compte de l'un des risques naturels qui est l'érosion des plages causé par tout agent externe et qui provoque la dégradation et la transformation du relief, entraînant chaque année la dégradation de deux kilomètres supplémentaires de cote dans la région méditerranéenne. Ajoutant à ce phénomène le Tsunami qui s'agit d'un mouvement rapide d'un grand volume d'eau (dont l'origine est géologique le plus souvent l'effet d'un tremblement de terre ou d'une éruption volcanique) associé à la naissance d'une immense vague qui devient destructrice lors de son contacte avec les rivages terrestres, citant ainsi le facteur réglementaire de la bande des 100mètres.

II.1.2. Les aménagements urbains spécifiques

II.1.2. a. Percés visuelles :

Les villes littorales se caractérisent par la structure urbaine en particulier l'organisation des voiries et des percées découpant les ilots qui sont faites dans le but :

- 1-D'avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer.
- 2 -Régulariser l'écoulement régulier de l'air dans la ville.



Figure05: Echappés visuelles vers la mer à Rio De Janeiro, Brésil

(Source. URL:

<https://www.google.dz/search?q=Rio+De+Janeiro+Br%C3%A9sil>.

Complétée par les auteurs).

II.1.2.b. Les terrasses publiques

Les villes littorales se caractérisent par la présence de terrasses publiques de différents types couverts ou non couverte, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer



Figure06: Un lieu de rassemblement permet l'échange culturel tout en ayant la vue sur la mer. (Source. URL:

<https://www.google.dz/search?q=un+lieu+de+rassemblement+permet+l%E2%80%99change+culturel+tout+en+ayant+la+vue+sur+la+mer>.

II.2. Particularité de la ville littorale sur le plan architectural :

L'architecture en milieu littoral se distingue par un jeu de décrochements dans les volumes, avec de grandes ouvertures, l'usage de nouveaux matériaux de construction particulièrement ceux qui sont utilisés pour les ornements, ainsi que l'utilisation de grandes terrasses, des balcons, loggias...etc. dont les facteurs à l'origine sont parfois naturels tels que: les vents dominants qui provoquent :

II.2.1. Localisation et orientation du bâtiment

L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre en premier lieu la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, ces constructions se protègent par des ouvertures pour laisser passer le vent.

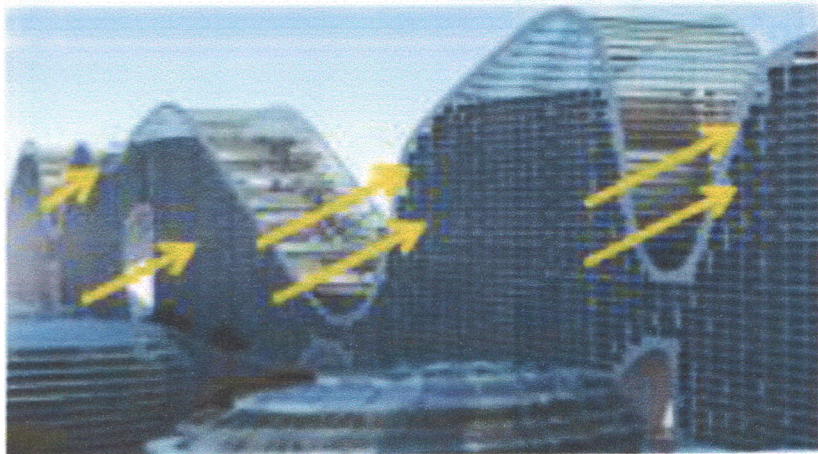


Figure 07 : Fake Hill par MAD architectes en chine. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Fake+Hill+par+MAD+architectes+en+chine>. Complétée par les auteurs)

Cette illustration nous montre la répartition des vents dominant à partir d'un jeu de volume fluide.

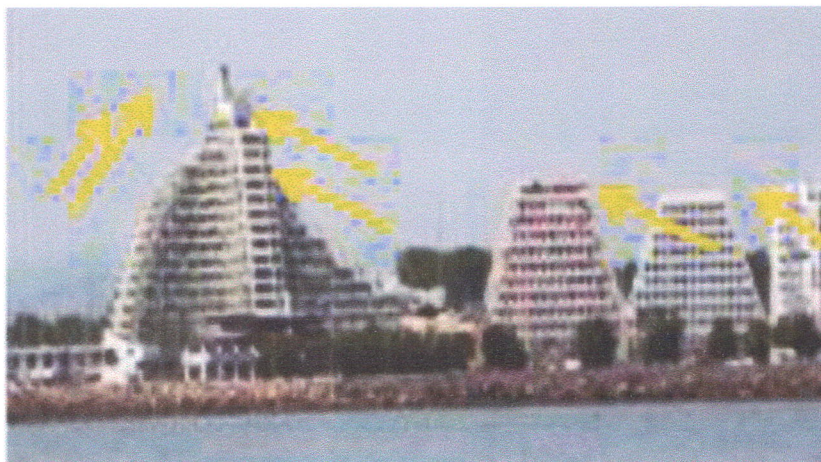


Figure 08 : La grande Motte Languedoc –Roussillon. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=la+grande+Motte+Languedoc+%E2%80%93Roussillon>. Complétée par les auteurs)

Cette illustration nous montre la répartition des vents dominants mais dans ce cas à travers des ouvertures.

II.2.2.La forme et la volumétrie :

En milieu littoral, généralement les formes des constructions se caractérisent soit une configuration géométrique, soit par une configuration géométrique (composition de figures de bases: cube, pyramide, sphère...), soit par une métaphore, mais surtout en tenant compte du rapport à l'environnement. La réalisation de ces projets grandioses attractifs qui peuvent devenir la source de revenue pour la ville.

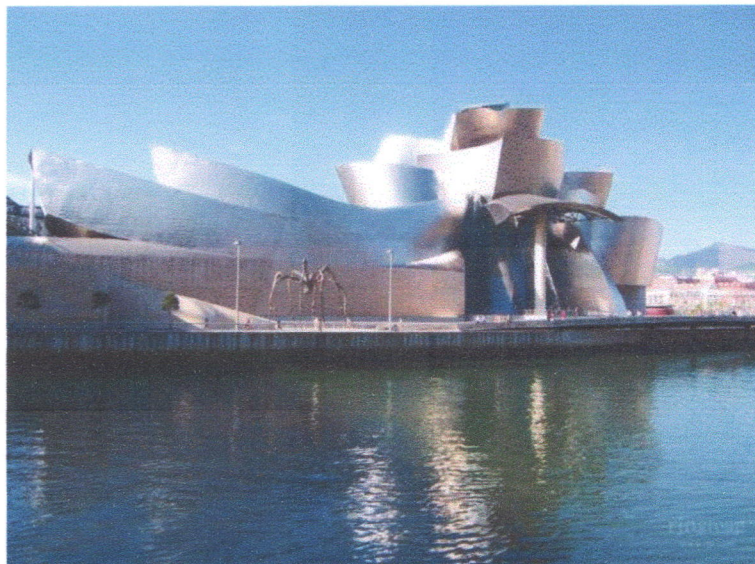


Figure 09 : Musée d'art moderne Bilbao. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=Mus%C3%A9+d%27art+moderne+Bilbao&biw=1366&bih=634>.)

Par rapport à la forme on trouve des constructions qui évoquent la mer, et on préfère des formes aérodynamiques pour se protéger des vents dominants.

II.2.3.Technique de construction :

Les facteurs naturels tels que : le vent, l'ensoleillement, et aussi le facteur social ont un impact direct sur le traitement de la paroi de la construction comme :

II.2.3.a. Les ouvertures:

Utilisation de grandes ouvertures et de baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et des vues panoramiques. Et aussi les protections du rayonnement solaire, en utilisant des éléments de protection : pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical.



Figure 10 : De grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel et aussi de l'aération. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=la+grande+Motte+Languedoc+%E2%80%93+Roussillon>. Complétée par les auteurs).

II.2.3.b. Les terrasses :

Peuvent être couvertes ou non, permettent le regroupement, l'échange, comme elles offrent une vue sur l'extérieur et une vue sur la mer .on donne plus d'importance à l'espace extérieur qu'à l'espace intérieur.



Figure 11 : Le jardin de fleur à Maroc (Terrasse aménagée). (Source. URL: [https://www.google.dz/search?q=le+jardin+de+fleur+%C3%A0+Maroc+\(terrasse+am%C3%A9nag%C3%A9e+%C3%A9z7tCQh8Hf6M%3A\)](https://www.google.dz/search?q=le+jardin+de+fleur+%C3%A0+Maroc+(terrasse+am%C3%A9nag%C3%A9e+%C3%A9z7tCQh8Hf6M%3A))).

II.2.4. Les matériaux de construction :

Utilisation de la brique, béton, béton cellulaire, les panneaux isolés, bois naturel le verre. Éviter le choix de l'acier (problème de la corrosion). Le choix de ces matériaux en fait en considération des facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et la pluie, les risques naturels comme la corrosion posée par l'air salin.



Figure 12 : Station balnéaire en Grèce. (Source. URL: <https://www.google.dz/search?q=station+baln%C3%A9aire+en+Gr%C3%A8ce>).

Les couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ce choix est comme une réponse à des exigences climatiques telles que le soleil, cette solution renforce la protection solaire.

II.3. Les particularités de la ville littorale sur le plan économique:

Les villes littorales tiennent profil pour leurs économie de différents activités liés à la mer tels que : touristiques, portuaires, agricoles, et artisanale.

II.3.1. Activité touristique :

Le tourisme est une richesse pour les villes littorales ; il y a une compétitivité entre différentes villes côtières pour attirer le maximum des touristes et de développer l'économie du pays.

Les Principaux types de tourisme que connait la ville littorale sont:

II.3.1.a. Tourisme balnéaire :

La mer est l'élément essentiel qui assure l'attrait d'un grand nombre de population toutes catégories confondues, ainsi qu'un dynamisme économique de la région. (Plages, complexe...).

II.3.1.b. Tourisme de santé :

Tourisme qui n'est pas saisonnier et qui vise à assurer un taux d'occupation constant. (Thermes, spas...).

II.3.1.c. Tourisme culturel:

Assure la préservation du patrimoine architectural et un attrait en toutes saisons. (Patrimoine architectural, musée...).

II.3.1.d. Tourisme «vert» :

Permet la préservation du patrimoine naturel et des sites ainsi que la découverte de la nature. (Réserves naturelles, forêts..).

II.3.2. Activité portuaire :

Les ports sont classés selon leurs activités : port de pêche; port de plaisance ; port industriel et port militaire.

II.3.2.a. Port de pêche :

La pêche était l'une des activités premières à la naissance de la ville littorale et les pêcheurs qui l'animent.

II.3.2.b. Port de plaisance :

L'activité de plaisance est un atout pour le tourisme balnéaire .La plus part des grandes villes touristique ont un port de plaisance), son impact est d'engendrer un paysage composé d'infrastructures de loisirs et de distraction.

II.3.2.c. Port industriel :

L'activité de commerce et d'industrie a un impact de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial.

II.3.2.d. Port militaire :

Les ports militaires représentent le plus souvent des obstacles à la continuité urbaine en zone littorale. Leurs interdictions au public gèrent la promenade du touriste et gâche le caractère agréable de la mer.

II.3.3. Activité agricole littorale :

L'agriculture est clairement l'activité traditionnelle des littoraux ; l'état et le devenir de l'agriculture du littoral dans un contexte où le tourisme représente la moitié des activités productives posent bien des questions. Pourtant, « *dans le cadre d'un développement durable, la présence [de l'agriculture] est primordiale tant sur le plan environnemental qu'économique* » (LEBAHY .Y, 2001). L'utilité d'un état des lieux de cette agriculture des bords de mer apparaît ainsi évidente.

II.3.4. Activité artisanale:

Les activités artisanales dans les villes Littorales renforcent l'activité touristique de ces dernières, pour une meilleure sociabilité et échange dans une approche conviviale.

II.4. Les particularités de la ville littorale sur le plan social:

Les littoraux concentrent de fortes densités de population.

Les habitants du littoral sont des gens ouverts à la mixité sociale locale et au touriste.

Présence d'activités saisonnières liées au tourisme.

III. Les particularités et la problématique de la ville littorale algérienne :

III.1. Les particularités de la ville littorale algérienne :

Avec 1200 km de côte, le littoral algérien a été l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, notamment son ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé son corollaire à l'urbanisation.

La population est caractérisée par une répartition déséquilibrée, 65% de la population soit plus de 15 millions d'habitants, représentant les deux tiers de la population totale, sont concentrés au nord, sur à peine 4% de territoire national, on trouve une forte densité de la population dans ces villes. C'est le cas des grandes villes côtières (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem).

La croissance démographique et le dynamisme touristique concentrés sur le littoral ; ils ont induit un développement important et soudain de l'urbanisation littorale.

Le tableau ci-dessous montre l'accroissement de la population dans les villes côtières algériennes :

en 1954	19,3%
En 1954	19.3%
En 1962	Le taux d'urbanisation est passé de 26 %
En 1998	59,4%
En 2010	Les villes littorales regroupaient plus de 65% de la population

Tableau01 : statistique sur l'accroissement de la population des villes littorales algériennes en 2010.

III.1.1. Les particularités sur le plan architectural et urbanistique:

L'Algérie a connu des aménagements qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural: La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période postcoloniale.

Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées.

Par conséquent nous avons une urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes. Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme, pareils à ce qu'on a produit dans d'autres villes du reste du territoire.

Il faut dire que les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours, pour répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat, ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral.

Les instruments d'urbanisme (PDAU et POS) ont les mêmes contenus , ils ne prennent pas en considération les particularités des villes littorales, donc on intervient de la même manière que pour les villes intérieures sur le plan architectural et urbanistique.

III.1.2. Les particularités sur le plan juridique:

La loi littorale détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestre et maritime, En Algérie, on a la loi littorale (02-02) du 5 février 2002, la loi d'urbanisme et d'aménagement du territoire (90-29) du 1^{er} décembre 1990 et la loi domaniale (91-454) du 23 novembre 1991.

La loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral .Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément « un aménagement du littoral », elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement.

La loi délimite trois bandes dans le littoral qui sont :

Bande 1 :

Il s'agit de la bande inconstructible des 100 mètres instaurée par la loi 90-296, dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour la sensibilité du milieu côtier.

Bande 2 :

D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

Bande 3 :

Dont la largeur est de 3 km, dans cette bande sont interdits :

Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé, c'est à dire toute extension parallèle au rivage.

L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) km au moins

Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

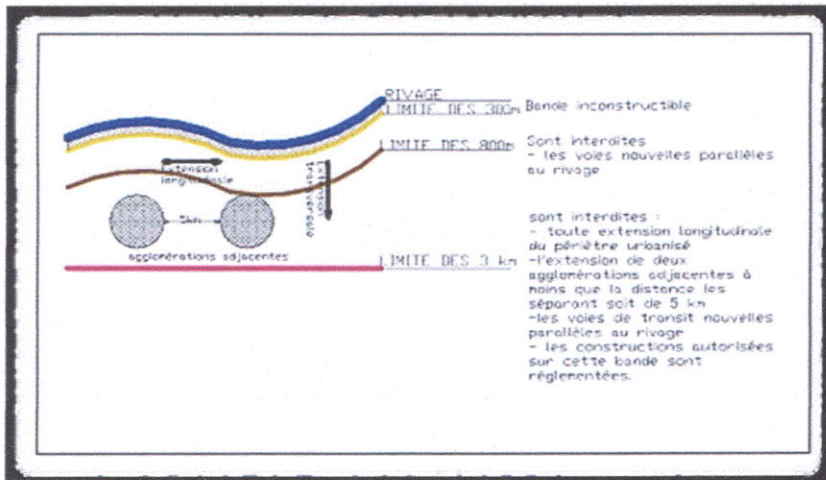


Figure 13 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002 (Source. Malika Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments; Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes*, publié le 07 février 2013. URL:<http://etudescaribeennes.revues.org/5959>;DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5959.

III.2. La problématique de la ville littorale algérienne:

Ce que l'on remarque est que les villes littorales :

La conception architecturale n'est pas spécifique à une ville littorale, ni dans l'organisation de l'espace bâti ni dans l'orientation des constructions. Les ouvertures ayant pour fonction éclairage et aération à aucun moment pensées pour profiter de la mer.

Ces extensions ne prennent aucunement en considération la mer; sur tout dans leur structuration urbaine c'est-à-dire la conception de rues et des places qui permettent de profiter de cet élément exceptionnel qu'est la mer. On cite aussi la stratégie de développement, des zones d'expansion touristique (ZET) qui sont faites de manière non réfléchi judicieusement, sans aucun rapport avec le milieu local, contrairement à ce qui a été proposé dans la Carte du tourisme en 1966 , cela est le produit d'une étude diffuse ou parfois totalement absente en certains endroits.

Les instruments d'urbanisme en Algérie tels le que le POS, le PDAU, le PAW...ne prennent pas en considération les spécificités du littoral. Par conséquent on trouve le problème de la rupture spatiale et fonctionnelle entre la ville avec son port ainsi la démaritimisation.



Figure 14 : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes.

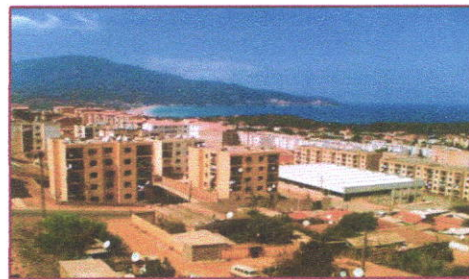


Figure 15 : L'organisation anarchique de la ville de Tipasa l'empêchera de profité de la vue sur la mer.

III.3. Politique algérienne pour la protection et mise en valeur du littoral :

Les zones littorales situées à la frontière de la mer et de la terre présentent l'élément majeur pour tout projet d'ouverture de la ville sur la mer, puisque ce sont les sièges d'activités multiples liées à la mer (pêche, navigation, tourisme balnéaire) mais aussi terrestre (centre ville, industries, ports...).

Ces zones sont soumises à l'action des éléments naturels et à l'action de l'homme qui utilise, aménage et donc en modifie dangereusement l'équilibre naturel. Il apparaît donc de plus en plus nécessaire de protéger ces zones littorales pour qu'elles puissent assurer dans l'avenir les fonctions qui leur ont été confiées.

L'Algérie dispose certes d'un certain nombre de textes réglementant l'usage que l'on peut faire de ces zones, mais des actions concrètes tardent à se concrétiser laissant le littoral d'une manière globale se détériorer davantage, et notamment le littoral urbain.

La loi du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, il est préconisé que « *dans le cadre de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme concerné d'état, les collectivités territoriales doivent :*

Veiller à orienter l'extension des centres urbains vers des zones éloignées du littoral et de la côte maritime.

Mentionner dans les documents d'aménagement du littoral comme aires classées et frappées des servitudes de non- aedificandis, les sites présentant un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.

Encourager et œuvrer pour le transfert vers des sites approuvés, des installations industrielles existantes dont l'activité considérée comme préjudiciable aux l'environnement côtier. ».

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

Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non aedificandi.

Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral.

Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre.

Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière.

Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières.

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) qui dans le cadre d'un développement durable consacre tout un chapitre au littoral en vue de sa protection et sa valorisation.

Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC) Elaboré conformément aux dispositions de la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral (Art.25).

Les modalités de sa mise en œuvre sont contenues dans le décret d'application **N° 09-114 du 07 avril 2009**. Il s'est traduit par :

-la délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations.

-Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier).

-L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu.

Les instruments d'urbanisme : Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS)

D'autres mesures d'accompagnement sont également prévues, mais comme toute bonne loi, elle trouve des difficultés à se concrétiser. Donc il serait fondamental d'entamer des actions locales en vue de la préservation de la façade maritime, qui seront menées et pilotées par un comité, un commissariat ou une caisse, peu importe la dénomination de cette structure du moment qu'elle met en œuvre une stratégie d'accompagnement visant à soutenir toute perspective de recentrer la ville sur la mer.

III.4. Classification des villes littorales algériennes:

Les villes littorales algériennes distinguent en grandes, moyennes, et petites.

Type des villes littorales	Exemple	Problématique
Grandes villes la population totalise au moins 100 000 habitants	Alger, Annaba, Oran	Ces villes ont connu le clivage ville-port« <i>le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes</i> ». L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville. Le cas de la ville d'Alger illustre cette séparation de son port et de la mer par une barrière physique métallique et ce pour des raisons sécuritaires et douanières. Ce découplage est accentué par une division institutionnelle.
Moyennes villes la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants	Bejaïa, Mostaganem, Skikda	
Petites villes la population est comprise moins de 50 000 habitants	Tipasa, Ténès, Cherchell	Dans le cas des petites villes, l'interface ville-mer est caractérisée par l'existence de quelques constructions dégradés qui mène à l'abandon de cette dernière qui conduit à discontinuité entre la ville et la mer.

Tableau02 : présentant les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques. Fait par l'auteur.

IV. Démarche méthodologique

IV.1. Problématique spécifique de la recherche

Le thème d'étude traite la revalorisation de l'interface ville-mer pour une meilleure façade maritime.

L'interface ville –mer a changé au long de l'histoire en fonction des besoins sociaux et urbains différents qui ont modifié par l'évolution technologique. Ces mutations conduisent à l'abandon de l'interface **ville -mer** .Cet abandon mène à une désorganisation spatiale et fonctionnelle de la façade maritime et la décentralisation de l'interface **ville-mer**.

La croissance démographique et économique d'AIN BENIAN entraîne une importante consommation d'espace, La structuration urbaine se fait selon des axes de communication et se développe à une vitesse incontrôlable arrivant jusqu'à la côte ouest et se connecte avec la capitale à l'Est, D'autre part surgissent des implantations anarchiques tout au long de la côte ouest et à proximité du port, celles-ci diminuent de la qualité urbaine et engendrent une mauvaise exploitation du potentiel foncier, ce qui cause des problèmes urbains et diminuent l'importance de la façade maritime du front de mer de la baie ouest ' Ain el banian' et du port el Djamilia.ⁱ

Nous avons pu comprendre la relation la ville et la mer, l'influence de l'un sur l'autre pour constituer une unité urbaine harmonieuse et le rôle de chaque acteur dans la perception de toutes les potentialités que représentent les villes maritimes. Aussi nous avons arrêté comme objectif de définir des paramètres pour une stratégie de revalorisation de l'interface **ville-mer pour une meilleur façade maritime**, de démontrer la discordance entre le développement de la ville et sa façade maritime, d'identifier et déterminer les causes réelles de cette rupture, en vue de la formulation des objectifs prioritaires et stratégiques pour la revalorisation nouvellement de ces espaces; et ce avec l'application de la méthode d'analyse fondée sur le diagnostic partagé.

Notre recherche sur ce thème a pour objectif de lier la ville à la mer et enrichir la façade maritime pour devenir plus riche et attractive, ce qui nécessite des questions d'ordre économique, social, Culturel, spatial et environnementale, en termes de remise de valeur et la création de nouvelle attractivité de cet interface **ville-mer**.et offrir une continuité de la zone d'expansion touristique en assurant la fréquentation des touristes durant toute l'année.

Dans ce contexte, la problématique nous amène à se poser un certain nombre de questions qui sont énumérés ci-après :

1/Quelles sont les conséquences sur la ville de sa perte d'identité maritime et de son éloignement de la mer ?

2/Quel est l'intérêt de renforcer la relation ville -mer ?

3 /Comment la revalorisation de l'interface ville –mer contribue à l'essor économique de la ville et renforce sa compétitivité dans le bassin métropolitain d'Alger ?



IV.2. Les hypothèses :

1/La dégradation des capacités touristiques et la perte de qualité paysagère.

La dégradation de la façade maritime.

Le déassement des capacités foncières et la stagnation économique de la ville.

L'occupation anarchique de front de mer.

2/La préservation des richesses naturelles de la ville.

La préservation et l'animation de la façade maritime.

Donner à la ville une nouvelle image touristique.

3 /Les nouvelles installations et activités (commerces, consommation, espaces de loisir, port de plaisance.....) vont assurés la fréquentation des touristes et des visiteurs à la ville ce qui va crée une ressource économique à la ville et renforcé sa relation avec la métropole Alger.

IV.3.Méthodologie de recherche :

Le présent travail est un **mémoire de fin d'étude** qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur la recherche bibliographique ainsi sur des exemples opérationnels afin d'apporter un éclairage sur le thème du recherche qui est « **LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-MER** » pour les petites villes littorales.

Afin de comprendre ce thème, une recherche sera établie sur trois chapitres :

Le premier chapitre est dédié à l'étude de la relation entre l'environnement, le site et à l'éclairage de la notion du littoral. En suite, la présentation d'une part ; les particularités des différentes villes littorales sur les différents plans (architectural, urbanistique et économique) à l'échelle mondiale. Et d'autre part ; à l'échelle de l'Algérie ; en commençant par la présentation du littoral algérien, puis, les spécificités des villes côtières algériennes ainsi les instruments d'aménagement du littoral et la classification de ces villes. En dernier point, une problématique sera formulée concernant le phénomène de dé maritimisation, de standardisation de la forme bâtie et la décentralisation de l'interface.

A partir d'une problématique faite sur l'abandon de l'interface ville-mer :

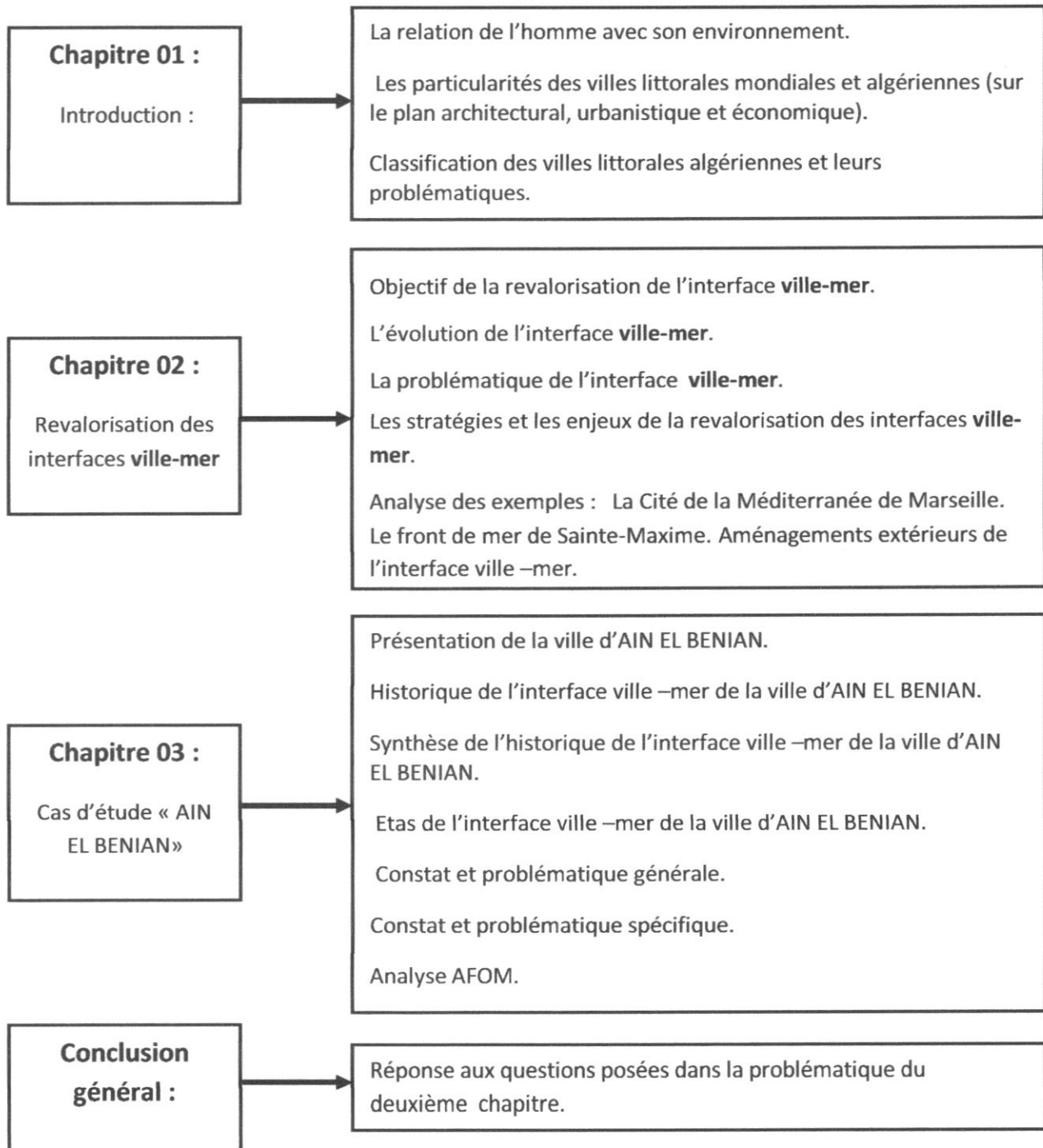
Le deuxième chapitre sera consacré à l'étude de l'évolution de l'interface **ville-mer**, la relation de la ville avec la mer et leur problématique. Aussi ce chapitre montre l'importance de la démarche de la revalorisation de cette partie de la ville, des stratégies et des enjeux de cette démarche seront présentés et expliqués afin de mettre fin à la décentralisation de cette aire de contact entre la ville et la mer. Ce chapitre sera accompli par **des expériences de projets urbains de villes littorales et modèles de réaménagement** dans le but de renforcer l'explication et la réussite de la démarche de la revalorisation de l'interface **ville-mer**.

Le troisième chapitre : est consacré à faire des recherches et des données concernant le cas d'étude « la ville de AIN EL BENIAN » (situation, climat, accessibilité, économie, population...) Puis, la

compréhension du fondement et de genèse de son front de mer afin de constater l'état actuelle de son interface et tirer sa problématique.

Et enfin, **Une conclusion** est formulée pour tirer essentiellement les résultats et les synthèses de la recherche thématique afin de répondre aux problématiques posées.

IV.4. Structuration de mémoire de la recherche :



Carte mentale02 : indiquant la structure de ce mémoire.

Fait par l'auteur.

CHAPITRE 02:

LA REVALORISATION DE L'INTERFACE VILLE-MER ENJEU DES PETITES VILLE LITTORALES

I. Revalorisation des interfaces ville – mer :

« La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendue intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain »

"C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie".

Rein Malouin

Michelet

L'**interface**, terme très répandu en géographie depuis les années 1980, est une zone de contact entre deux espaces. Elle met en relation deux ensembles géographiques distincts. Une discontinuité spatiale régit les deux parties. Cette disjonction concerne les échanges et les influences que peut avoir un espace sur un autre et inversement.

Le littoral, par exemple, est l'interface entre la mer et le continent, le lieu de vie est celui entre l'air et la terre, citons encore l'interface entre la montagne et la plaine, entre la ville et la campagne,... . Ces espaces reposent sur différents critères : physique, politique, sociaux.

« Entre les territoires, sur leurs confins, se multiplient dans un monde en mouvement des interfaces de toutes natures, où le géographe, attentif à la dimension spatiale, scrute les gradients, les transgressions, les accommodements, les évitements. ».

(BRUNET .R, 1993) définit l'interface comme un « *plan ou une ligne de contact entre deux systèmes ou deux ensembles distincts* » et (LEVY. J et LUSSAULT .M, 2003) comme « *l'une des inters spatialités caractérisée par la mise en contact de deux espaces* ».

La ville « *La ville est une agglomération transformable, améliorable, il ne se suffit pas de démolir pour recommencer car chaque espace a toujours acte de culture. Alors il faut faire la ville en tenant compte de ce qui existe encore d'hier et l'améliorer* » (NOUVEL.J). Ces zones de contact jouent un rôle très important dans l'articulation de la ville et la mer aussi elles contiennent des potentialités mais malheureusement elles ne sont pas mises en valeur. C'est pour cela elle nécessite la stratégie de la revalorisation qui comprend tout un ensemble de « *...mesures nécessaires pour améliorer les activités sociales et économiques d'une zone ou d'une ville historique, dont les fonctions ont perdu leur vitalité originelle.*» FEILDEN BERNARD .M, JOKILEHTO .J.

la façade maritime est un **espace littoral** d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'**interface** entre un arrière-pays continental (*hinterland*) et un avant-pays maritime (*foreland*).

Les grandes façades maritimes du monde : les principales façades maritimes se trouvent logiquement dans les pôles de la Triade : l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie de l'Est. Des façades plus modestes émergent dans d'autres territoires, notamment dans le Sud-est brésilien, sur les deux façades indiennes, les deux façades australiennes et au Maghreb.

I.1. Objectif de la revalorisation :

Le but de la revalorisation des interfaces **ville-mer** est de redonner vie à l'interface ville mer et enrichir la façade maritime pour une nouvelle image à la ville plus d'attraction plus d'emplois , un nouveau cadre de vie pour les citadins, une destination pour de nouveaux touristes ,tout cela permettra à l'interface concernée d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou international.

Redonner plus de valeur, plus d'importance, de prestige à l'interface **ville-mer**.
Ouvrir la ville sur la mer
Donner une identité de la ville côtière.
Rendre l'attractivité a cette zone.
Profiter de la vue panoramique qu'elle donne la mer a la ville.

I.2. L'évolution de l'interface ville-mer

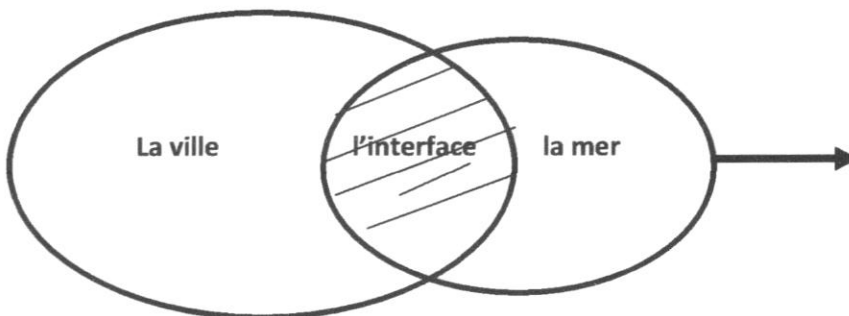
L'interface **ville-mer** permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et la mer, il s'agit tout d'abord, commencé par un bref aperçu rétrospectif, pour voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui.

La mer et la ville sont deux entités contactées entre eux par une zone qui est l'interface. Cette dernière a profondément évolué. Ainsi les espaces d'interface **ville -mer** possèdent une forte identité historique, économique et sociale .La mémoire des lieux constitue l'un des supports fondamentaux de la réflexion sur le processus et stratégies de la revalorisation de ces espaces.

Ces transformations vont expliquer par les schémas ci-dessous :

T1 :

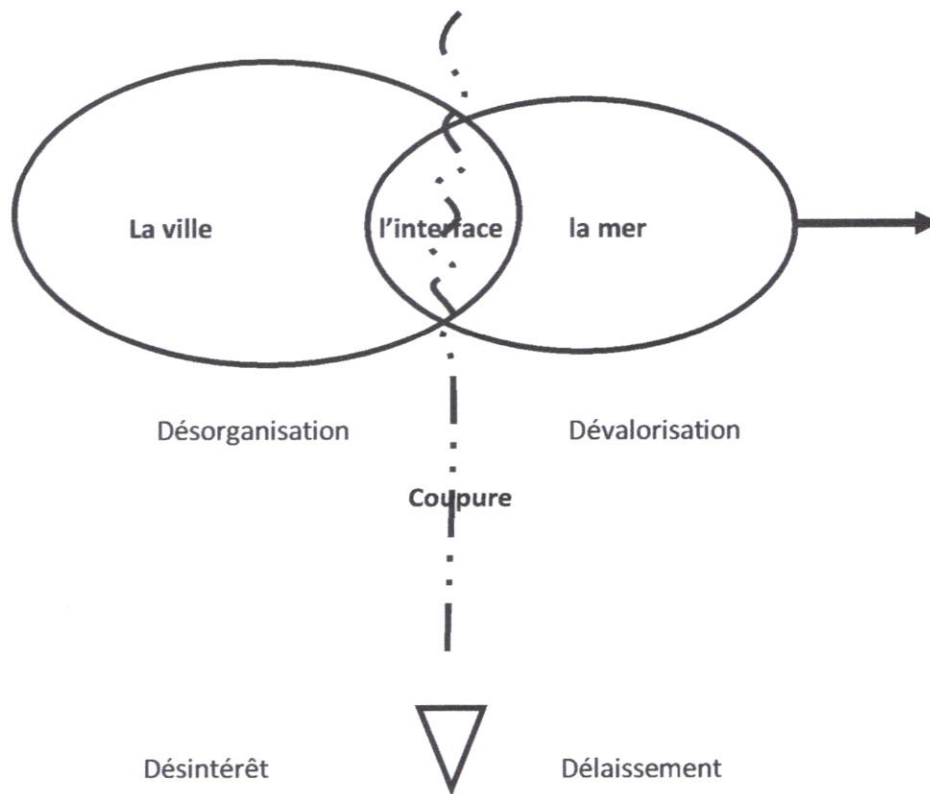
La mer et la ville constituent un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions et qui sont liés à travers l'interface qui contient des installations en relation avec l'activité de pêche.



Carte mentale 03 : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer.
Fait par l'auteur.

T2 :

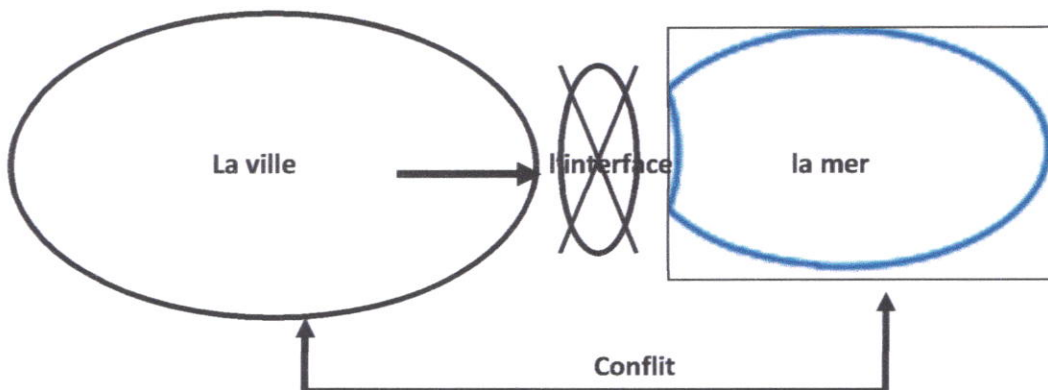
Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli et désorganisé peu à peu le lien entre la ville et son front de mer .Ainsi dévalorisé progressivement l'interface **ville-mer**.



Carte mentale 04 : indiquant le début de la rupture de l'interface ville-mer. Fait par l'auteur.

T3 :

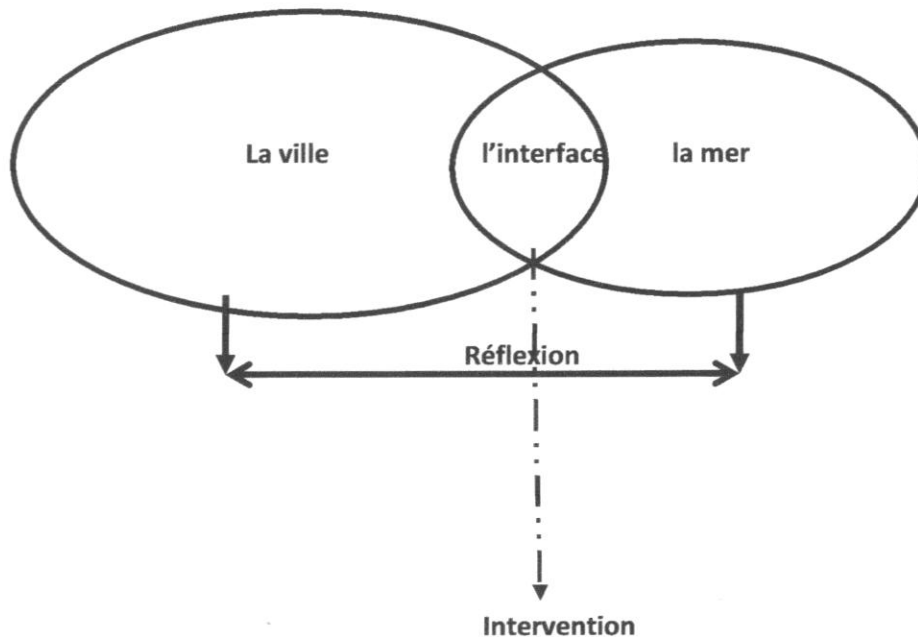
la ville et la mer sont séparés spatialement et fonctionnellement et donc sont devenus autonomes en se détachant l'un de l'autre et en traçant des frontières entre eux. Ainsi, les anciennes installations ont été négligées et délaissées par conséquent l'interface ville-mer devient une véritable zone de rupture dans les villes maritimes.



Carte mentale 05 : indiquant le découplage de la ville et son front de mer et l'abandon de l'interface ville-mer. Fait par l'auteur.

T4 :

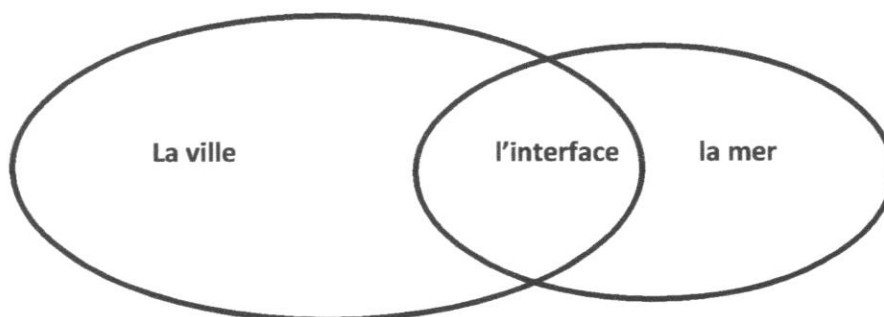
Des réflexions sont nées autour de l'avenir de l'interface ville-mer et comment elle serait possible de reconnecter la ville avec son front de mer.



Carte mentale 06 : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface ville-mer.
Fait par l'auteur.

T5 :

Des nouvelles stratégies vont devenir être employées pour répondre aux réflexions autour le rapport ville –mer(par la revalorisation de l'interface dans notre cas) qui constitue un réel potentiel de dynamisme économique, social et touristique Pour permettre à la liaison de la ville avec la mer et de redonner son image originelle.



Carte mentale 07 : indiquant la reconnexion de la ville avec la mer.
Fait par l'auteur.

I.3. Les Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer :

La revalorisation des interfaces **ville –mer** a été optée par plusieurs villes maritimes pour redonner leur image et leur offrira une attractivité locale et touristique.

Pour remettre en valeur l'interface ville-mer, on suit les stratégies suivantes :

I.3.1. Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-mer :

création des espaces de transition pour but de réouverture de la ville vers la mer , matérialisés par des axes de franchissement ,animation des percées qui sont vers la mer .

Créer des repères structurants qui organisent l'entrée de la ville, au travers des compositions urbaines et des ambiances, favorisant le confort des piétons et embellissant le front de mer.

crée un parcours balnéaire de système de parcours piétons pour qui constituer une liaison douce et une balade sur le long de front de mer , matérialisé par : les places –les belvédères –des aires de repos et de détente –kiosques (activité commerciale) –espaces verts –jardins Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, permettra une meilleure circulation des citoyens et touristes.

Les acteurs locaux doivent s'investir dans la promotion d'une meilleure image maritime par la création d'un programme riche d'activité afin d'animer la façade maritime et la faire vivre en l'ouvrant aux habitants et touristes.

I.3.2.Redonner une centralité à la ville :

La centralité est une propriété qualitative de l'espace urbain, elle peut être liée à sa géométrie, à son historicité où aux représentations symboliques qui lui sont associées Le centre « *...condense l'image de la ville et sa signification symbolique. C'est par lui que les habitants s'identifient comme appartenant à une collectivité.* » (LACAZE Jean-Paul)

« *La centralité est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau* » (BAILLY .A, 1994), « *tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant* » (BRUNET .R, 1993).

En termes d'activités économiques, « *la centralité exprime un degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (PUMAIN .D et SAINT-JULIEN .T, 1997).

La centralité, identifie « *par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations)* » (CHALINE, J, 1994, p. 49) constitue en effet un point majeur pour les interfaces ville-mer.

L'interface doit devenir un lieu de vie, d'activités et de rencontre donc Le pouvoir public doit investir des équipements pour créer des centralités manquantes.

Il y a diverses centralités : « *Centralité du marché qui permet et régule les échanges économiques ; centralité du pouvoir qui contrôle, redistribue, et institue des règles de coexistence entre les groupes*

sociaux ; centralité des dispositifs qui organisent la division technique et sociale du travail ; centralité, aussi, des lieux de cultes, de loisirs, et plus généralement de tous les services offerts par la ville.» Cité par ESSAMRI. J. Crise de la centralité. 24 juin 2007.

I.3.3. Renforcer l'attractivité de la ville littorale :

Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire une ville la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises.

La revalorisation de l'interface **ville-mer** est l'occasion de réaliser un projet donnant une nouvelle image à la ville qui lui permettra de renforcer son rayonnement par la création des activités touristiques, récréatives et nautiques

L'animation au niveau des falaises pour la continuité de le développement de promenade balnéaire et relie avec le port par des espaces de détente et de loisirs matérialisé par : restaurants panoramiques dotés par des terrasses sur la mer-des balcons, belvédères des terrasses équipées par des kiosques & des cafétérias ainsi des escaliers menant jusqu'à la mer.

Artificialisation des plages et aménagement par des espaces de consommation et des aires de jeux et récupération du terrain vide qui sont l'abandon pour des activités sommaires pour assurer l'animation.

I.3.4. Ouvrir les espaces de l'interface ville-mer à tous :

Ville et mer s'attacheront à aménager sur l'interface **ville-mer** des espaces publics offrant au citoyen un accès légitime à l'eau et organiseront également d'accès public aux espaces portuaires, aussi développeront sur l'interface des cheminements, des promenades et des belvédères d'observation.

I.4. Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer:

L'interface **ville –mer** forme un enjeu majeur pour la ville littorale par sa situation entre la ville et la mer également par sa valeur économique dont la problématique de la revalorisation de l'interface est tout entière dans la conjonction de trois enjeux , la cohésion sociale et territoriale, le développement social , économique et le développement durable.

La revalorisation se fonde sur l'articulation des politiques sectorielles d'urbanismes, habitat, déplacements- et prend en compte le court terme (gestion urbaine de proximité, services publics ou commerciaux...) et le long terme, afin d'améliorer durablement la qualité de vie urbaine et construire une interface moderne et attractive.

Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer sur les quartes dimensions :

I.4.1. Sociale :

Faire de l'interface un lieu habité, riche de diversité sociale et démographique.

Favoriser le lien social et culturel entre les habitants de l'interface et le reste de la ville.

Atteindre la mixité urbaine et fonctionnelle en favorisant la qualité et la mixité de l'offre de logement et en créant des lieux de vie collective et des lieux de rencontre.

I.4.2. Economique :

Favoriser le maintien et la création d'activités, nouveaux services, nouveaux métiers...

Maintenir et développer une offre d'emploi diversifiée au niveau de l'interface **ville-mer**.

I.4.3. Gouvernance :

Créer un organisme bénéficiant d'une certaine autonomie, de compétences.

Assurer une parfaite coordination entre les différents acteurs responsables de la gestion de l'interface **ville-port**.

Reconnaître, valoriser et faire évoluer les métiers, les compétences et les dispositifs, notamment par la formation et les échanges.

I.4.4. Environnementale et développement durable :

Améliorer la qualité environnementale de l'interface.

Créer des espaces publics et privés de qualité et assurer leur cohérence (espaces privés, publics, intérieurs et extérieurs).

Assurer l'accessibilité de tous les usagers aux espaces de l'interface **ville-mer**.

Garantir une aisance de circulation à l'intérieur de port en développant les modes de déplacement en commun et non polluant.

Prévoir des aménagements favorisant la bonne gestion des questions de sécurité.

Mettre en place une politique de végétalisation et d'entretien et favoriser la biodiversité.

Mettre en valeur (conserver, gérer...) le patrimoine architectural, urbain et paysager et valoriser.

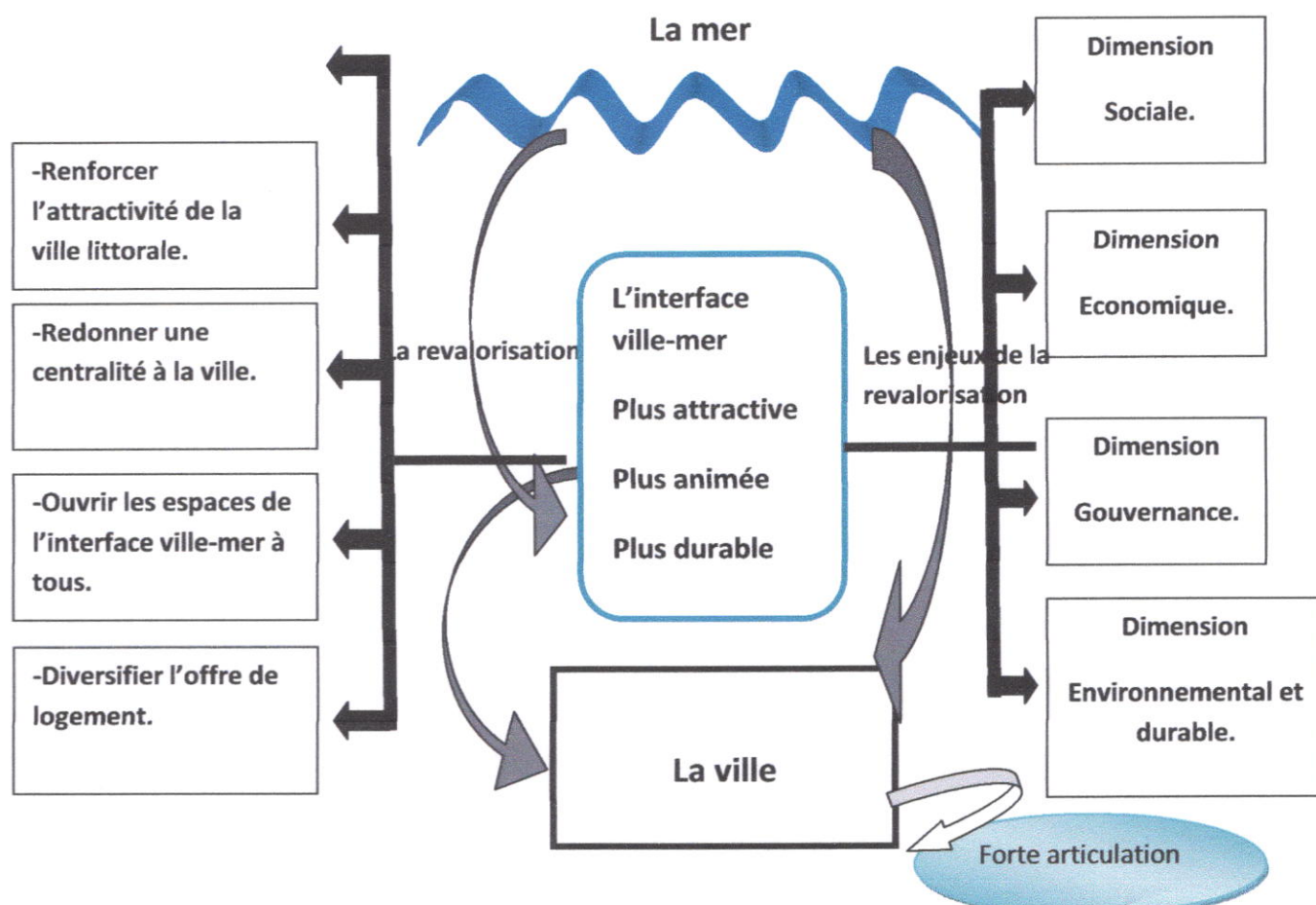
L'existant autant que possible (bâti, biodiversité).

Mettre en place une politique d'efficacité énergétique (économie d'énergie) et développer l'utilisation des énergies renouvelables.

Développer des relations harmonieuses des bâtiments et des îlots avec leur environnement immédiat.

Assurer une qualité esthétique et paysagère.

II. SYNTHÈSE :



Carte mentale 08 : schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface **vile-port** et les nouveaux liens ville/mer. Fait par l'auteur.

III. Exemples de revalorisation des interfaces villes –mer :

La situation généralement centrale de l'interface ville- mer, et ville- littorale représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter. Une situation qui est souvent envisagée comme l'occasion d'un recentrage des tendances lourdes de la ville, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et sur urbanisation.

Un mouvement de « retour vers les centres » et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface, du centre et du littorale apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines.

La présence de l'eau, représente un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus- values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau.

De plus, ces dernières années sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie.

A cet égard l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité.

« *Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain* ».

Donc l'intégration de la mer en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux projets urbains des villes portuaires et littorales.

La volonté de faire vivre- l'interface ville-mer nécessite la reconquête de la façade maritime la ville doit fonctionner avec son front de mer et le front de mer doit être dans la ville.

Plusieurs villes portuaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et *la reconquête de la façade maritime*.

La ville de Bilbao :

A travers la mise en place d'une structure intermédiaire entre les différentes Institutions politiques « BILBAO –RIA 2000 », mais également les grands travaux d'infrastructures, le pari fait sur le design urbain et l'architecture, ont été tous éléments essentiels de la transformation de l'image de la ville-mer le renforcement de sa centralité, la régénération urbaine, environnementale.

La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer :

L'idée semblait joliment utopique, lorsque le jeune maire de Saint- Nazaire l'avait formulée, il y a vingt ans « *Retourner la ville vers la mer* ». **DGUHC . juillet 1999. Assumer sa modernité. France, p2.**

comme s'il était possible d'effacer d'un coup de gomme le plan de la ville née de la reconstruction, qui tournait le dos à l'océan. Aussi fou que cela ait pu paraître, Joël Batteux est en passe de réussir ce pari.

Ainsi les premières pioches de la deuxième phase du projet ville- port seront données, une phase qui va définitivement ressouder le centre ville et le port de Saint Nazaire. Un programme titanesque, étalé sur une dizaine d'années, pour un budget total de 150 millions d'euros, dont un tiers d'investissements publics.

« *Au départ, ce que je voulais, c'était tout simplement retourner les têtes vers la mer, rappeler aux Nazairiens que la raison d'être de la ville, c'est d'être un port* ». **AIX-EN-PROVENC. 2004. image de la ville P.22.**

Joël Batteux est intarissable lorsqu'il évoque, la transformation de St Nazaire « *on a commencé par nettoyer doucement les 15 hectares qui entouraient le port, à y installer quelques activités, comme l'écomusée, et y organiser des fêtes pour tenter de réconcilier les habitants avec cette partie mal aimée de la ville* ». **Chalin c (1994). p185.**

La plupart des activités portuaires sont délocalisées et les espaces sont récupérés et transformés pour abriter de nouvelles fonctions dans le prolongement des centres villes.

Le caractère attractif de cette frange maritime (water front) est alors utilisé pour établir une valorisation foncière et attirer des programmes immobiliers plus ou moins prestigieux tirant parti d'une implantation au bord de l'eau : tertiaire de bureaux, commerces, activités touristiques, habitat haut de gamme.

A travers cette reconversion et cette ouverture sur l'eau, l'objectif est l'amélioration des mobilités, la structuration du tissu urbain, la réhabilitation et la revitalisation du centre historique, la restauration des équilibres écologiques et la préservation des terres agricoles de la capitale .16

(Le front de mer de Marseille). (Le front de mer de Sainte-Maxime).

III.1. La Cité de la Méditerranée : la reconquête de la façade littorale :

Avec la Cité de la Méditerranée, l'Euro-méditerranéen engage l'un de ses programmes les plus ambitieux. Située entre le Vieux-Port et Arenc, ce quartier d'une superficie 60 hectares reflète de la reconquête de la façade littorale, redonne tout son éclat au front de mer et dote Marseille d'équipements culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires de dimension internationale.

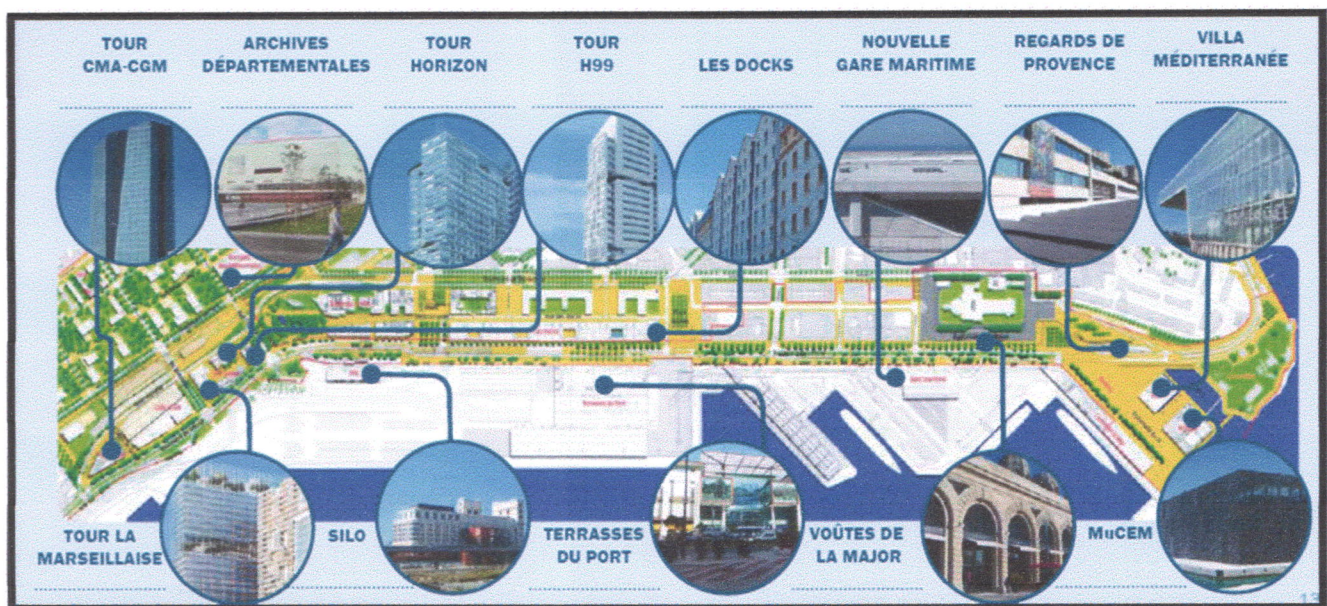
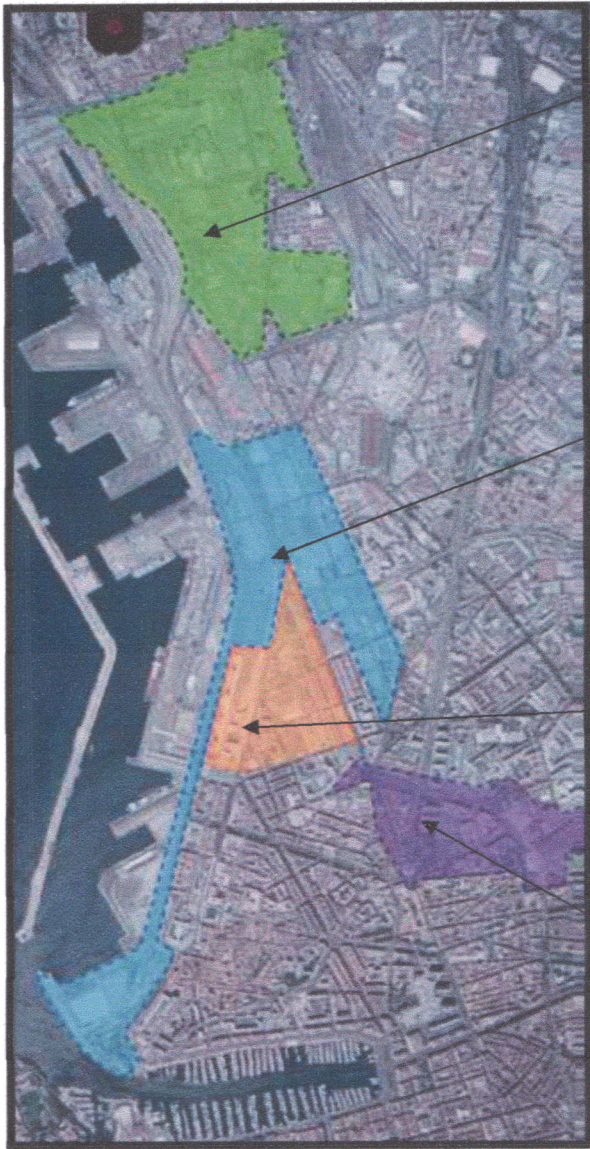


Figure 16 : programme de la Cité de la Méditerranée. Marseille.

III.1.1. Le réaménagement établi par le ZAC :

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est un outil privilégié par Euro-méditerranée pour mener à bien le projet urbain. Quatre ZAC, de vastes périmètres nécessitant un aménagement cohérent, ont été délimitées.



ZAC Cité de la Méditerranée : Développer les équipements en front de mer, transformer la silhouette de la ville, notamment par la création d'une skyline". Proposer une nouvelle offre de logements. Programme : des logements, Archives et Bibliothèque départementales Gaston Defferre, Silo, MUCEM, Villa Méditerranée, tour CMA-CGM, quais d'Arenc, boulevard du Littoral...

Euro-méditerranéen 2 : Poursuivre le projet sur une extension de 170 hectares depuis 2007, dans laquelle se situe la ZAC Littorale. Programme* de l'extension : un grand parc, création d'une corniche sur l'autoroute, une offre de bureaux et de logements, des équipements métropolitains et de proximité.

ZAC Joliette : Créer un quartier de tourisme et d'affaires, en profitant de la position stratégique entre ville et Port. Programme : des logements, des hôtels et des bureaux dont les Docks, le FRAC, des équipements scolaires...

ZAC Saint-Charles : Reconfigurer la gare et ses abords pour favoriser les transports marseillais et régionaux. Cet espace est une porte d'entrée pour la ville (un pôle multimodal, une gare), sur lequel se développe un pôle universitaire. Programme : parc d'1 hectare, recul de l'autoroute, logements dont logements étudiants, établissements d'enseignement supérieur.

Figure17 : Périmètre des ZAC Euroméditerranée.

Le réaménagement qui s'étend sur près de 3 km de long (du Fort Saint-Jean à Arenc) actuellement les hangars du port sont démolis pour ouvrir le quartier vers la mer et le viaduc autoroutier bordant le littoral sera bientôt, remplacé par un tunnel (1 000 m), permettant Ensuite l'aménagement d'une vaste promenade littorale apaisée par de larges trottoirs, de Nombreux arbres et des pistes cyclables. Dans ce quartier bordé par le port autonome, l'accès à la mer a été rétabli grâce à la création de l'esplanade du j4. Bientôt renforcée par la construction du 1er Musée national délocalisé hors de Paris. Réhabilité pour l'occasion, le Fort st jean, Inaccessible depuis le XIIIème siècle, a pour la première fois, lors d'exposition de préfiguration, ouvre ses portes aux marseillais. le Centre régional

de la Méditerranée véritable innovation architecturale, mettra à disposition du public des espaces culturels et de loisirs.

Depuis 2007, l'ancien Silo à grains d'Arenc fait l'objet d'un programme de reconversion culturelle aménagée sur le modèle de l'Olympia à Paris. Face au Silo, Euromed center prévoit la construction de bureaux, d'un multiplexe de cinéma, d'un hôtel Marriott 4**** et de son centre de convention. Cet imposant projet est complété par l'aménagement d'un complexe commercial et de loisirs au dessus du port de commerce .Les Terrasses du Port, ce nouvel espace commercial avec une esplanade et des promenades avec Cafés, restaurants, salle de fitness. Cette transformation, symbole d'une métropole en mouvement, transforme la silhouette de la ville et marque le renouveau de la métropole et son dynamisme économique retrouvé. Elle s'inscrit avant tout dans l'objectif de l'ouverture de la ville sur la mer et de réaménagement de l'interface entre la ville et le port.

III.1.2. projets de la nouvelle façade maritime :

Se décline immeubles sur un même terrain : deux immeubles de logements de grande hauteur et deux immeubles de bureaux dont une tour. Les RDC sont animées par des commerces structurés autour d'une véritable rue intérieure, dans la continuité des circulations piétonnes de l'ensemble de la zone.

La Tour CMACGM (Marseille-France)	Immeuble répondant à la réglementation IGHW2 (Marseille-France)	Les Terrasses du Port (Marseille-France)
		
<p>Concept architectural : Très belle tour avec sa longue traîne phare dressé entre l'occident et l'orient la peau de verre bicolore et en cour de pose ce style se caractérise par une prédilection pour les entrelacs de lignes tendues et de courbes, les angles aigus, les plans superposés, qui donnent à ses créations complexité et légèreté.</p>	<p>Concept architectural : Forme : L'immeuble est de forme trapézoïdale, conformément au plan de masse développé par Yves Lion. Le bâtiment repose sur des pilotis et un rez-de-chaussée de grande hauteur. Ce dispositif permet de faire décoller les volumes et donne de la légèreté à l'ensemble. Les façades : constituées d'une stratification de couches définissant une grille générale à l'échelle du bâtiment. 2 typologies sont développées : des brise-soleil horizontaux apportent variété et profondeur. En</p>	<p>Concept architectural : Les Terrasses offrent à tous des espaces de restauration, un lieu de promenade et de détente, une terrasse de 260 mètres de long, une offre commerciale de qualité, un parcours artistique et des services uniques répartis sur quatre étages. Ces quatre niveaux ont chacun leurs spécificités. Le niveau de mer accueille le centre de fitness, les équipements de la maison et l'alimentaire. Le niveau du Quai est réservé à la halle. Les pôles santé, beauté et mode sont localisés au niveau du Pont. Enfin, au niveau Terrasse se trouvent les marques haut-de-gamme, les designers, les</p>

	fonction des angles de vue protègent les façades sud et ouest alors que les façades nord sont protégées par le même montant vertical en aluminium.	créateurs et les restaurants avec terrasses vue sur mer.
--	--	--

Tableau03 : Présentant Les projets de la nouvelle façade maritime de la Cité de la Méditerranée. Marseille. Fait par l'auteur.

III.2.le front de mer de Sainte-Maxime :

III.2.1.Objectifs

Améliorer la sécurité sur cet axe principal.

Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles, aux enfants.

Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace.

III.2.2.Les projets

Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade

Afin d'améliorer le confort des promeneurs, le trottoir devant les commerces a été élargi pour assurer une largeur de 5 mètres. Les voies de circulation ont été légèrement décalées et les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière sur cet axe. Les commerçants ont eu la possibilité de faire évoluer leur devanture dans l'esprit de la charte

des terrasses tandis que les réseaux d'assainissement ont été rénovés.

L'entrée de la ville

Une dalle végétalisée est créée en lieu et place du parking du port qui devient souterrain. Le projet souligne ici la transparence recherchée par les cabinets d'architectes et le comité de pilotage mais également une optimisation de l'entrée de ville. Sur plusieurs niveaux, le parking

accueillera des véhicules supplémentaires et répondra donc aux problématiques actuelles liées au stationnement, sans nuire à l'esthétique de la promenade. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes.

La place Victor Hugo

Dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle, la Place Victor Hugo sera requalifiée avec un revêtement de sol.



Figure18 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade.



Figure19 : L'entrée de la ville de côté de la



Figure20 : La place Victor Hugo

Particulier pour créer une unité. Les trottoirs seront élargis pour donner de l'espace aux piétons et, côté mer, des jeux pour enfants seront installés. Par ailleurs, la pose de jets d'eau (en circuit fermé) complètera cet embellissement avec également pour objectif la diminution des nuisances sonores liées à la circulation.

Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau

Considérée comme une des plus belles artères de la commune, l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes installées sur la plage. Cela renforcera le lien de proximité en centre-ville



Figure21 : Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau.

La place Louis Blanc

C'est sans aucun doute la phase la plus spectaculaire du projet. Comme pour le parking du Port, le parking Louis Blanc devient souterrain. A la surface, c'est un véritable espace de respiration au cœur de ville qui verra le jour avec un aménagement paysager sur plusieurs niveaux en légère dénivellation et la création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants... Le futur Office de Tourisme trouvera une position centrale avec son installation dans la partie basse de la Place Louis Blanc.

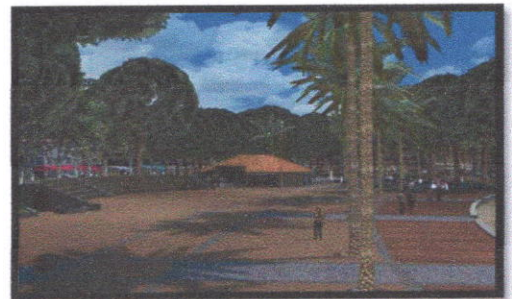


Figure22 : La place de Louis Blanc.

Son architecture sera en phase avec l'esprit « transparent » du projet.

Le Théâtre de la Mer

Place forte de l'animation maximoise, le Théâtre de la Mer sera situé à l'ouest du bâtiment actuel de l'Office de Tourisme et sera doté en configuration maximum de 1500 places. Il se transformera en un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Pour sa part, le boulo-drome



Figure23: Théâtre de la mer.

ne subira pas de modifications et devrait même voir sa surface agrandie. Au niveau de l'actuel Théâtre de la Mer,

une grande place sera conservée pour accueillir des cérémonies patriotiques et des expositions à ciel ouvert.

Agrandissement du Port

L'agrandissement du port permettrait de répondre à la demande croissante de places de la part des plaisanciers, aujourd'hui impossible à satisfaire, de générer des recettes supplémentaires non négligeables pour le financement des autres phases du projet et une redistribution des places afin d'accueillir des bateaux plus grands (20 mètres maximum).

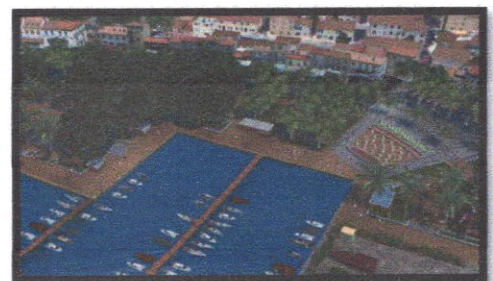


Figure24 : L'interface de port.

III.3. Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer :

<p>« The Lifting Wave, The Resting Wave and the Light Wave », plage de Douvres (Angleterre)</p>	<p>La valorisation du front de mer de La Ciotat (Bouches-du-Rhône)</p>	<p>Promenade, Benidorm (Espagne)</p>
		
<ul style="list-style-type: none"> • Contexte : Douvres est une ville côtière et portuaire située à 35 km des côtes françaises. Elle s'annonce aux voyageurs par ses imposantes falaises blanches visibles très loin depuis la mer. Un cheminement piéton qui guide vers la plage. • Objectif : Aménager l'esplanade du bord de mer en s'appuyant sur une triple identité : maritime, morphologique et patrimoniale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contexte : La commune balnéaire de La Ciotat a décidé d'inscrire le développement touristique dans une politique de « tourisme des 4 saisons ». • Objectif : Aménager la frange littorale balnéaire, gagner en qualité et en cohérence de l'espace public. • Description: Cet aménagement a été réalisé en 4 tranches. La plus récente (2007) intègre une aire de jeux pour enfant, l'extension de la plateforme sportive, la création d'une piste cyclable, un belvédère qui a remplacé un parking, la reprise du réseau pluvial avec séparateur d'hydrocarbure et la mise en lumière du site (mâts lumineux). La cohérence des matériaux (platelage bois, béton désactivé) et du mobilier urbain (bancs et corbeilles) a été recherchée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : Redonner une dimension naturelle à un lieu fortement artificiel, organiser une transition entre la ville et la plage. En donnant une épaisseur et du volume à cet ouvrage, on crée aussi un lieu qui a sa propre identité. • Description: La promenade épouse une forme dessinée par les vagues. Cette géométrie permet à la fois de créer en surface une continuité linéaire en belvédère et, en contrebas de la promenade, des espaces plus intimes et ombragés. La circulation des piétons et des autres modes de déplacements doux sur la rue s'accompagne d'une vue panoramique. Sous la corniche le cheminement est plus lent, les vagues offrent une variété de points de vue et invitent à une halte spontanée. Sur un espace pourtant très restreint, ce lieu n'impose pas une pratique particulière mais laisse à l'utilisateur une suggestion d'appropriation.

Tableau 04 : Présentant des exemples d'aménagements extérieurs de l'interface ville –mer. Fait par l'auteur.

IV. Conclusion :

Les villes portuaires ont des interfaces qui sont considérées comme un enjeu majeur mais malheureusement, cette aire perd son identité à cause du déplacement de sa centralité. Ce déplacement mène à l'abandon de cette zone de contact entre la ville et la mer qui conduit à une désarticulation entre la ville et son front de mer. Face à l'interrogation majeure : Comment recomposer le front de mer pour assurer une bonne relation ville –mer ?

Qui nous sous-entendons une réconciliation, une reconnexion, une harmonisation et une cohabitation sereine entre les différentes espaces du littorale (ville, mer et port). Nous avons opté une démarche bien réfléchi qui est la revalorisation de l'interface **ville-mer** parce qu'il faut rendre en compte que les atouts des interfaces ne résident pas seulement dans les possibilités de créer des professions mais aussi de créer des occasions touristiques et culturelles. Le choix du maintien de fonction maritime active sur l'interface **ville-mer** ouvre de nouvelles perspectives en termes de projets à forte valeur pour une meilleure façade maritime. Cette stratégie est devenue indéniable pour nombreuse villes littorales afin de remettre en valeur les potentialités existantes et redonner la centralité de leurs interfaces **ville-mer** par la suite la ville articule son front de mer et deviennent une seule entité associée spatialement, fonctionnellement et institutionnellement. Les différentes exemples et expériences que on a étudié ont étaient un support important dans notre démarche on s'appuie sur les même principes : Le littoral doit rester un espace de liberté, qui continue d'incarner la fonction de plaisir et de ressourcement dont témoignent sa fréquentation estivale et l'attrait croissant du public pour les propriétés du Conservatoire du littoral. Le front de mer est un lieu de convivialité et de contact, par l'intégration d'activités attirantes tel que les espaces d'échange. Bénéficier de la diversité des paysages et promenades qui caractérisent les fronts de mer méditerranéens et la nouvelle baie d'Alger spécialement. L'esplanade est l'élément important qui relie différents points en créant une articulation entre la ville et la mer.

Offrir des espaces publics de qualité et un réseau de parcours piétons traités pour une meilleure prise en charge des promeneurs. L'inspiration: la proximité de la mer doit avoir un impact sur le projet réalisé. Fonctionnalité et programme: avec l'observation les projets sont dotés d'autres fonctions complémentaires de cultures et de loisirs; (la consommation, l'achat, l'exposition..) pour augmenter l'accueil et l'attractivité de l'équipement. Intégrer le projet dans son environnement immédiat On respectera ainsi les couleurs utilisées, terrasses, balcons, ouvertures et matériaux de construction.

CHAPITRE 03 :

AIN EL BENIAN DECALAGE DE L'INTERFACE VILLE-MER

I. Introduction :

Alger aspire à s'affirmer comme UNE METROPOLE et possède comme ATOUTS une variété de potentialité par rapport à sa position stratégique sur la façade littorale de l'Algérie et aussi par rapport à son histoire. Elle est donc prédestinée au rôle de grande métropole méditerranéenne ,maghrébine, arabe et de soutenir la comparaison et de rivaliser et de coopérer ,avec toutes les autres métropoles de créer rang (Barcelone , Marseille ,Gènes ,...)sur plan de l'attractivité, sur les activité de haut niveau et les centre décisionnels à vocation internationale ,comme le rayonnement économique , politique et culturel.⁵ « *Le front de mer est une balafre coloniale qui peut devenir la vitrine de la ville* ».7

La ville d'Ain Benaïn, située dans le Sahel ouest d'Alger sur la couronne périphérique littorale de la métropole d'Alger, elle est en phase de mutations successives physiques, spatiales et socio économiques par sa position stratégique au piémont nord elle constitue la porte urbaine d'Alger sur la baie ouest du sahel en continuité des grands pôles touristiques Club des Pins, Moretti, Sidi Ferruch, Palam Beach et Zeralda. Des implantations anarchiques tout au long de la côte ouest et à proximité du port, dégradation de front de mer, celles-ci diminuent de la qualité urbaine et engendre une mal exploitation du potentiel foncier, ce qui cause des problèmes urbains et diminuent l'importance de la façade maritime du front de mer de la bais ouest ' Ain el banian' et du port el Djamilia.et forme une coupure entre la ville et la mer, ce qui nécessite une revalorisation de l'interface ville -mer.

II. Présentation de la ville de AIN EL BENIAN :

II.1.Situation géographique :

II.1.1.À l'échelle régionale :

Ain Benian est située sur la partie front de mer de la côté ouest d'Alger. À environ 16 Km d' Alger centre, 55 km à Tipasa, 50km par rapport à Blida.



Figure25 : Carte montrant la situation régionale d'AIN EL BENIAN. Modifiée par l'auteur.

II.1.2.À l'échelle locale:

Ain Benian avec ses 1326.5HA est limitée à l'est par la ville de l'Hammamet, Beni Messous, au sud ouest, Chèraga au sud Staouali au sud ouest et au Nord Ouest par*la mer méditerranéenne.



Figure26 : Carte montrant la situation locale d'AIN EL BENIAN.. Modifiée par l'auteur.

III. Historique de l'interface ville –mer de la ville d'AIN EL BENIAN :

L'interface ville- mer d'Ain Benian a connue plusieurs transformations au fil du temps.

Période 1830-1853 : La création du village.

Après la colonisation française en 1830 , le maréchal Sult ,ministre de la guerre adresse le 28 janvier1843 ,au comte Guyot, directeur civil de l'intérieur à Alger des instructions formelles pour faire explorer le sahel , d'Alger à Sidi ferruch , dans le but de construire deux villages de pêcheurs et d'ouvrir une route littorale . Le premier village est décidé à sidi ferruch, le deuxième à Ain benian.

- Construire 20 maisons maçonnerie couverte de tuile.
- Débarcadère en bois pour hisse les bateaux a terre.
- sécherie a poisson. Atelier de préparation de sardine.

-10 juin 1844 : L'orientation de la côte exposait celle-ci à des vents très violents rendant l'accès impossible aux pêcheurs, d'où la conversion de vocation de pêche en vocation agricole.

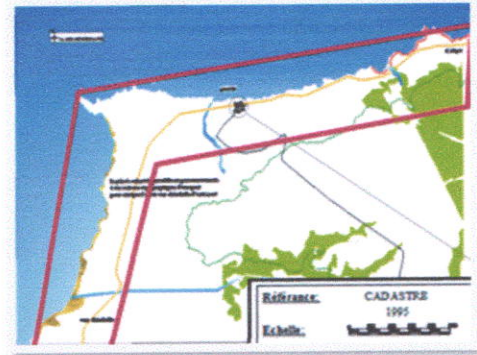


Figure27 : Carte période coloniale.
Modifiée par l'auteur.

Période 1853-1910 : Formation du village et changement de vocation.

- Création d'une ligne de Tramway reliant Alger et Kolea.
- l'apparition des nouveaux quartiers.
- L'apparition d'un nouveau pôle de croissance dû à la création du port de la Madrague.

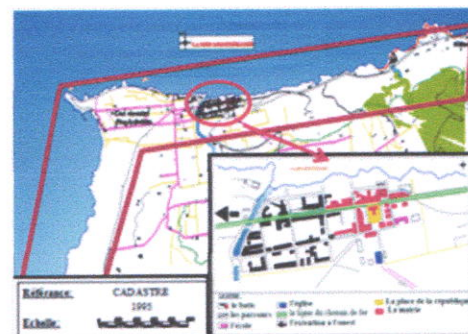


Figure28 : Carte période coloniale.
Modifiée par l'auteur.

Période 1910-1935 :

L'élargissement du parcours Alger - Cherchell et abandon du tramway.

La création d'une jetée de l'actuel port, qui a donné une vocation touristique à la ville.

L'apparition d'un nouveau pôle de croissance dû à la création du port de la Madrague1920.

La construction d'une jetée du futur port de pêche et de plaisance en 1920 à la madrague (bars -restaurants friand hôtel de l'horizon de guyot ville).



Figure29 : Carte période coloniale.
Modifiée par l'auteur.

Période 1935-1962 :

la disparition (par remblaiement) de l'Oued qui a permis l'élargissement du parcours de liaison territoriale (ALGER -CHERCHELL)_

La ville est construite une agréable ambiance balnéaire.

Une grande occupation de la Madrague : les jolies plages surplombées de villas, de cabanons et de restaurants.

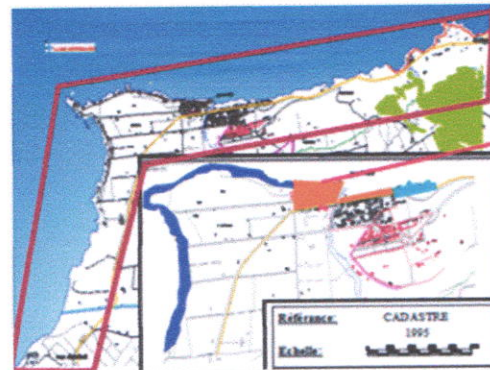


Figure30 : Carte période coloniale.
Modifiée par l'auteur.

Ain Banian comme toute les villes algériennes a bénéficié de plan de Constantine, de réalisation la cité évolutive 1958.

Une grande occupation de la madrague : De jolies plages étaient surplombées de villas, de cabanons et de restaurants. Ainsi la ville s'est construit une agréable ambiance balnéaire.

Période 1962-1989 :

L'urbanisation sur la bord du littoral et d'implantation des lotissements le long de la RN11, el Djamila.

Urbanisation entre l'axe la Madrague cité Bellevue et entre centre ville cité 11 décembre.

Classification d'Ain Banian comme une zone touristique à haute potentialité balnéaire.

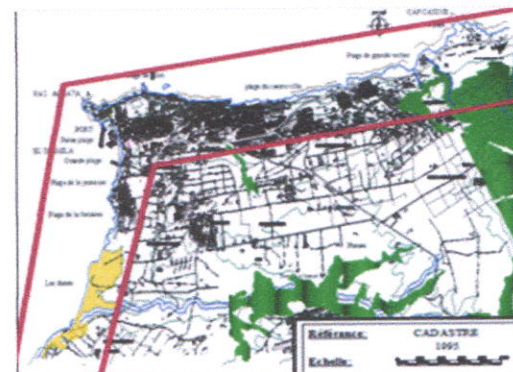


Figure31 : Carte période de l'Algérie indépendante
Modifiée par l'auteur.

IV. Synthèse :

La ville d'Ain Benian connaît aujourd'hui une stagnation à l'intérieur de son périmètre urbain ainsi que la modification et la reconversion de quelques faits urbains. Cette structure a pris un tracé linéaire suivant le grand axe routier, en partant du noyau initial du centre ville.

En plus de la perte du rôle de la place de la république, il y a eu aussi le début de la fragmentation et l'éclatement de la ville en secteurs monofonctionnels ainsi qu'une expansion rapide incontrôlée, engendrant la dégradation de la structure urbaine et du bâti du parti front de mer.

V. État de l'interface ville-mer de la ville d'AIN EL BENIAN :



Par rapport à la présentation urbanistique et architecturale de l'interface ville -mer d'Ain Benian, nous avons identifié trois situations : 1-Situation du front de mer. 2-Situation de l'ancien noyau. 3- Situation des nouvelles extensions.



Figure32 : Front de mer d'Ain Benian.



Figure33 : Ancien Ain Benian.



Figure34 : Cité belle vue.



Figure35 : Nouvelles constructions.



Figure36 : Port de pêche El Djamila.



Figure37 : Carte montrant les quatre positions de l'interface d'Ain Benian .

V.1.L'état du front de mer.

C'est la zone qui borde la mer et occupée par des bâti en mauvaises état avec la délaissment des plages, les rejets d'eau dans la mer et la vétusté des voiries internes.

Cette zone est composée de 02 parties suivantes :

1-coté ancien Ain Benian. 2-coté El-Djamila.



Figure38 : Plage de l'ilot.



Figure41 : Port de pêche El Diamila.



Figure39 : Habitats individuels illicites sur le front de mer.



Figure40: Habitats individuels sur le front de mer.



Figure42 : carte du front de mer d'Ain Benian .

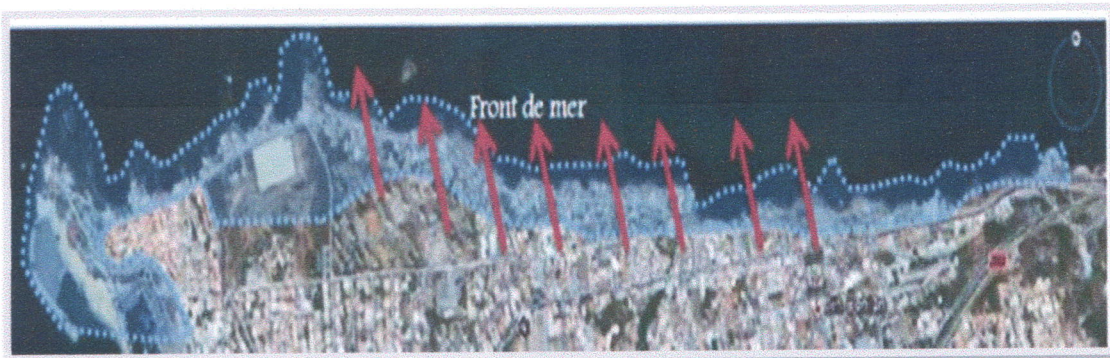


Figure43 : L'interface de la partie Nord (côté ancienne ville).

V.1.1.L'état de front de mer coté ancien Ain Benian:

Cette partie de l'interface est délaissée car située dans la bande des 100m (zone non aedificandi) , protégée par la loi du littorale qui ne permet aux propriétaires de procéder aux aménagements nécessaires ou à la reconstruction des bâtisses menaçant ruines.

Dégradation de cadre bâti a donne une façade maritime méritante au front de mer.

Absence des couleurs qui reflètent le milieu littoral.

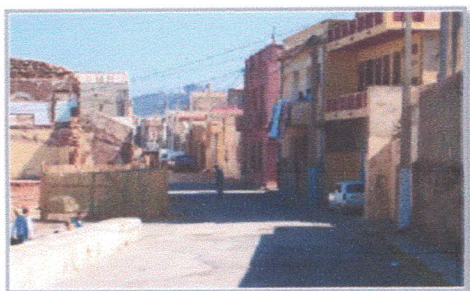


Figure44 : dégradation urbanistique, densification du bâti sur le parcours littoral.



Figure45 : Dégradation et abandon des immeubles dans le centre ville.

Dévalorisation du potentiel paysager et l'abandon des plages.

La pollution de l'eau de mer par le rejet des eaux usées sans traitement préalable et celle de l'atmosphère par la calcination des déchets solides dans les endroits sauvages.



Figure46 : L'état des falaises en détérioration continue.



Figure47 : Etat des plages délaissées.

Malgré la présence des percées, mais celle-ci ne sont pas animées, certaines percées sont carrément bloquées par: les déchets des usines et des habitations, ainsi par l'habitat anarchique.

L'insuffisance d'ouvertures vers la mer sauf quelques percées étroites qui n'offrent pas de réelles perspectives ni la liberté d'accès a la mer.



Figure48 : blocage des ouvertures maritimes transversales du centre ville.



Figure49 : absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre ville.

Inexistence de la façade maritime, le front de mer est occupé par des constructions illicites et disposées anarchiquement.



Figure50: dégradation de la façade maritime Nord-est du centre ville.



Figure51 : dégradation de l'environnement des constructions au bord de mer.

Donc malgré toutes ces richesses et ces avantages mais ne sont pas exploités de manière judicieuse et profitable, ceci l'absence d'articulation entre la ville et son interface.

V.1.2. L'état de front de mer coté El Djamilia:

La partie Nord-ouest fut aménagée partiellement par une esplanade non-exploitée, et par une plage artificielle. La partie Sud-ouest (la madrague) est occupée par des habitations coloniales dont la majorité est délabrée.

Cette partie de front de mer ne possède plus son identité architecturale ceci en raison de :



Figure52 : l'état de bâti en dégradation avancée.



Figure53 : Absence de l'animation de la façade maritime.



Figure54 : Les nouvelles villas de la madrague.



Figure55 : Les nouvelles bâtisses.



Voie secondaire ← percée

-Perte de l'animation des percées

Figure56: carte montrant les percés vers la mer.

V.2. Etat de l'ancien Ain Benian:

Cette partie de la ville, représente le tracé urbain de la période coloniale, structuré par les parcours de développement urbain historique tel que le parcours antique romain (Alger –Cherchell RN11) ainsi que le boulevard colonel si M'hammad et si Lounes.

Les bâtisses sont exposées à l'humidité et à la corrosion qui dégrade lentement les murs et les toitures des maisons. Ainsi presque toutes les habitations sont dans un état critique et alarmant.

V.2.1. Le boulevard Sidi Mhamed :

C'est un axe ancien (qui date de l'époque coloniale) parallèle à la mer, il relie l'entrée Est de la ville avec les nouvelles extensions. Il est bordé de part et d'autre par des bâtis dont le gabarit varie entre (R+1 et R+2), le RDC est généralement réservé aux commerces.



Figure57: Le boulevard Sidi M'hamed.



V.2.2. Le boulevard Si Lounes :

Etant considéré comme un axe structurant de la ville, ce Boulevard renferme les édifices importants de la ville tels que : la poste, le stade, le marché, la salle omnisports, la gare routière, la bibliothèque et la mosquée.



Figure58: Le boulevard Si Lounes .

L'ancien Ain Benian connaît aujourd'hui :

Une rupture d'espace entre le plein et le vide :

Manque d'aménagement nécessaire à la ville telle s que les (places, bancs, lampadaires). Une absence de manière formelle d'un lieu de convergence de centralité, d'un lieu collectif et d'activité urbaine (absence des aspects physiques et fonctionnels.)

Problème de mobilité (manque d'espace de piéton et de stationnement).

Dégradation du bâti au niveau du boulevard colonel si M'Hamed.

Non hiérarchisation des voies (Absence de relation entre les deux axes les plus importants, boulevard Si M'Hamed et boulevard Si Lounès).

Bien que le marché, la gare routière & le jardin public marquent le point de convergence entre les trois entités mais la non structuration du marché et l'absence d'aménagement du jardin dépouillent la valeur de cette centralité.

V.3. Etat des nouvelles extensions :

Ces sont toutes les constructions faites dans le but de répondre aux besoins d'habitants en termes de logements à une période où la population a connu une augmentation élevée en peu de temps tout en négligeant la notion d'habitat.

Ces nouvelles extensions n'ont pas de trame urbaine (absence de l'ilot) et dans la plus part des cas, ils n'ont pas une logique d'implantation. Le gabarit général des volumes de construction varie entre R+1 et R+4 et entre R+5 et R+10.



Figure59: Nouveaux villas.



Figure60: Extension est.



Figure61: Extension sud.



Figure62: Extension ouest

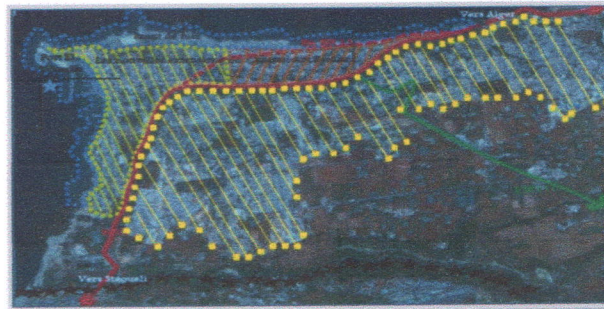


Figure63: Extension coté El Djamila.



Figure64: Vue sur le tissu urbain de la cité belle vue.



Figure65: Vue sur le tissu urbain de la cité 11 décembre.

Cette forme de sur-exploitation du sol urbain explique la nouvelle dynamique de transformation par densification du tissu urbain.

V.4. Etat du port El-Djamila:

Cette zone est Située à l'Ouest de la ville à proximité des agglomérations touristiques Sidi Ferruch et Club Des Pins, et la forêt Bâinem en tant que centre de loisir et l'unique aménagement qui rappelle la vocation touristique.



Figure 66: Absence d'espaces publics dans la zone, et l'esplanade du port est aménagée en parking d'un côté.



Figure 67: La plage artificielle d'El Djamila.



Figure 68: Le port de plaisance d'El Djamila.



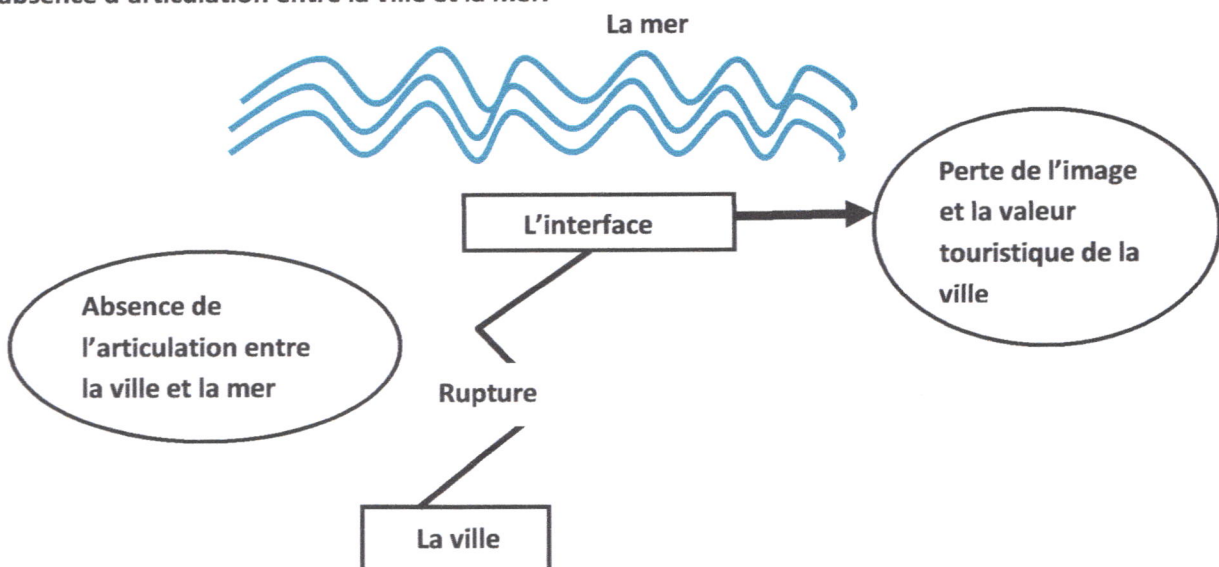
Figure 69: Le port de plaisance d'El Djamila.

D'autre partie est insuffisante pour recevoir un grand nombre de personnes et on remarque un grand manque de mobiliers urbains.

VI. CONSTAT GENERAL:

D'après l'étude de l'état de l'interface ville-mer de la ville l'étude du développement de la ville on a constaté:

L'absence d'articulation entre la ville et la mer.



Carte montale 09: représentant la discontinuité entre la ville et la mer.
Fait par l'auteur.

VII. Constat spécifique:

L'occupation de littorale par des constructions en état de dégradation avancé.

Absence de façade urbaine littorale.

Absence des couleurs qui reflètent le milieu littoral.

L'absence de l'animation des percées.

L'état des falaises en dégradation continue.

Absence de boutiques d'activités touristiques tel que : l'artisanat et d'autres services qualifiés.

Manque d'espace publique.

Dégradation des plages, et l'absence d'aménagement et d'animation suffisants pour accueillir le public local et touristique.

VIII. Problématique spécifique:

Comment lier la ville avec la mer.

IX. Tableau AFOM:

Atouts:	Faiblesse:
Environnement et paysage naturel. La présence de la mer. La présence de la forêt Bainem. Accessibilité. <i>De nombreuses plages et vues panoramiques.</i> Le tourisme L'industrie. L'agriculture. la présence d'un port actif de plaisance et de pêche d'Eldjamila.	Le délaissement des capacités foncières. L'empiètement des terres agricoles. L'abondant du front de mer (pollution, l'extraction des sables, l'érosion côtier). Absence des nœuds d'attraction. Dégradation de cadre bâtie. L'absence de la continuité entre les différentes parties de la ville. Manque des espaces de consommation et de repos. Absence d'aires de stationnement. Absence des équipements de loisir L'étroitesse des voies de communication. Mauvaise exploitation du port. L'empiètement des terres agricoles. La mauvaise exploitation des richesses naturelles.

Opportunités:	Menace:
<p>a proximité de la mer (10 km de cote).</p> <p>La proximité de la capitale, Blida, Tipaza.</p> <p>L'accessibilité maritime.</p> <p>Située à proximité des agglomérations touristiques Sidi-Fredj et Club des Pins.</p> <p>Tourisme régionale</p> <p>Espace de plaisance</p> <p>Port d'échanges commerciaux</p> <p>lieu d'intenses activités (industrie, agriculture, commerce, tourisme, ...)</p> <p>La présence de Zone d'expansion touristique</p>	<p>Les risques majeurs naturels: (tremblement de terre, l'érosion côtière...)</p> <p>Le foncier agricole se mute en foncier urbain</p> <p>L'abondant du front de mer : Les risques majeurs industrielle (La pollution de l'eau de mer par le rejet des eaux usées sans traitement préalable)</p> <p>Le déassement des capacités foncières et l'empiétement des terres agricoles</p> <p>La dégradation des capacités touristiques, par la perte de qualité paysagère.</p>

X. Synthèse:

Suite au l'étude établie sur la ville d'AIN EL BENIAN, nous avons abouti à la synthèse suivante qui rassemble les atouts et les faiblesses de la ville.

La ville d'AIN EL BENIAN possède les potentialités suivantes :

Naturelles (une bande côtière diversifiée, climat méditerranéen).

Historiques (héritage colonial).

Touristiques (une situation stratégique, le port El Djamila, les plages et la vue paysagère).

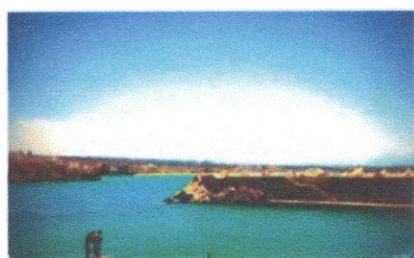


Figure70: Vue sur la Plage d'ilot.



Figure71: Vue sur la bande côtière.

D'après nos constats on remarque que la ville souffre d'une rupture entre ses différentes composantes.

X.1.Rupture entre le tissu colonial et les nouvelles extensions :

Le noyau possède un tissu urbain appartenant à l'architecture de l'époque coloniale, dans ce tissu on remarque une structuration urbaine planifiée ; un système de tracé régulier (trame en damier) .Par contre l'architecture des nouvelles extensions (réalisées en urgence pour des considérations sociales et politiques du moment) est pratiquement une architecture de barre, avec un nombre d'équipements d'accompagnement qui ne satisfait pas à la demande des habitants.



Figure72: Vue sur le centre ville.



Figure73: Vue sur les nouvelles extensions.

X.2.Rupture entre la ville et la mer :

Le noyau colonial est totalement dissocié de son front de mer le seul contact visuel l'entre ces deux parties est la présence de quelques percées mais malheureusement ces derniers sont à l'état d'abandons et ne possèdent aucune animation, aussi le blocage visuel de certains percées par l'habitat anarchique .manque d'un lieu de convergence a annulé l'aspect marquant le centre ville détache la ville des son port. On remarque aussi que le seul contact physique entre la ville et la mer c'est le port de la Madrague.



Figure74: le front de mer délaissé.



Figure75: état des falaises en dégradation.

CONCLUSION GENERALE:

Notre travail a pour objectif de répondre à quelques questions posées de manière implicite dans la problématique de notre recherche à savoir : les conséquences de la perte d'identité de l'interface ville-mer, l'intérêt de renforcer la relation ville -mer, renforce la compétitivité de la ville de AIN EL BENIAN dans le bassin métropolitain d'Alger.

En commençant par les conséquences qui mènent l'interface ville-mer à perdre son identité :

L'abandon de l'interface ville mer à conduit à la dégradation des capacités touristiques et la perte de qualité paysagère de la ville se qui reflète sur la façade maritime qui devienne plus en plus dégradé et sans aucune valeur architecturale reflète le milieu littoral. Ces mutations ont provoqué progressivement une discontinuité entre la ville et la mer marquée par la décentralisation et le délaissement des capacités foncières et la stagnation économique de la ville.

Cette aire de contact sera de plus en plus dégradée et abandonnée et deviendra un point de faiblesse au lieu d'être un avantage pour la ville. Cet abandon va affaiblir les liens de plus en plus entre la ville et la mer qui seront plus découplés et séparés fonctionnellement, spatialement et institutionnellement.

En passant à l'intérêt de renforcer la relation ville -mer ; la sensibilisation des autorités par l'importance de cette interface à la liaison de ces deux éléments, elle va devenir un pôle attractif aux touristes comme aux habitants locaux et entreprises. Ainsi, un espace de centralité de la ville qui sera riche en activités diverse ; cette diversité d'activités joue un rôle majeur dans l'économie. Aussi, elle sera un lieu de rencontre, de repos, de loisir, de travail, et d'échange (échange des traditions, des cultures...). Sa situation stratégique entre la ville et la mer lui donne le rôle de liaison de ces deux entités, si elle est centrale, la ville continue jusqu'au la mer donc ils deviendront plus articulé non pas séparé et une seule entité spatiale.

Enfin, Cette aire doit être mixte socialement et fonctionnellement en respectant l'environnement et être au courant avec les nouvelles technologies.

Pour atteindre ces résultats, une stratégie de revalorisation de l'interface ville-mer sera optée ; comme l'interface ville-mer a plusieurs potentialités mais malheureusement ne sont pas exploitées de façon correcte peut la mettre beaucoup plus réussite à assurer la continuité spatiale et fonctionnelle entre la ville et son mer.

Cette démarche est nécessaire pour plusieurs villes portuaires en assurant les points suivantes :

Une centralité de la ville, Une attractivité de la ville portuaire affirmée, une interface ville-mer dynamique pour recréer des liens ville-mer., et des espaces de l'interface ville-mer ouvertes à tous.

Cette revalorisation va projetée des nouvelles installations et activités (commerces, consommation, espaces de loisir, port de plaisance.....) qui vont assurés la fréquentation des touristes et des visiteurs à la ville ce qui va crée une ressource économique à la ville et renforcé sa relation avec la métropole Alger.

BIBLIOGRAPHIE :

Les ouvrages :

REVERT Jean-François. 2005. Penser ensemble le littoral de demain.

Jean-Marie Bécet .2002.Le droit de l'urbanisme littorale novembre.

César DU CRUET .2008 . « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial» -édition CNRS, Le Havre.

Thèses et mémoires :

MAGALI Henry. 2006. Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbaine Euro-méditerranéen. Mémoire de licence. Institut de géographie. Université de Lausanne.

BOUABIDI Ahmed, BOUCHAM Abdelhak, CHOUCHAOUI Amina, HAKMI Rekia Sihem. 2010-2011. Réaménagement de port de Tipasa. Mémoire de fin d'étude. EPAU.

BELAIDI Lilia, SARAOUI Meriem. 15 Septembre 2016. L'impact du tourisme sur le développement des Villes touristiques en milieu littoral. Mémoire de fin d'étude. Université Saad d'ahleb de Blida.

BOUKETIFA AMIRA. septembre 2015. La mise en valeur de l'interface ville –mer par un projet touristique à ALGER. Mémoire de fin d'étude. Université Saad d'ahleb de Blida.

Hadef Rachid. 2007-2008. Quel projet urbain pour un retour de la ville à la mer. Mémoire de magister .Université Mentouri, Constantine.

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

DAVOULT Denis, GUEGUEN Eric, BOUBACHA Emmanuel .octobre 1997.VILLE ET PORT mutation et recomposition. Association internationale Villes et Ports (AIVP).

MEGHFOUR KACEMI Malika. Décembre 2008.Des recommandations pour l'intégration des spécificités du littoral dans les instruments d'urbanisme en Algérie. .

MEGHFOUR KACEMI Malika. Tabet AOUL Kheira . Juin 2007. Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme.

LEMAIRE Olivier. 23-25 Mai 2007.Final séminaire - Le Havre (France). p 2.

CONSEIL MUNICIPAL .06 novembre 2012. Objectifs et modalités de concertation en vue de la création de la Zone d'Aménagement Concertée dite « Front de Mer ». Ville de Nouméa.

ESSAMRI Jamal. 24 juin 2007. Crise de la centralité.

Dossier Saint Nazaire. Assumer sa modernité, in revue projet urbain, n°17 juillet 1999, DGUHC, France, p2.

AIX-EN-PROVENC. 02 mai 2004, Ports et Villes métropoles en Méditerranée, in revue image de la ville du P.22 .

Chalin c (1994), ces ports qui créent des villes, l'harmattan, Paris, p.185

Vie des villes, architecture urbanisme et société n=08 janvier 2008.

Dossier de presse : Euromed center un nouvelle atout pour Marseille euro-méditerranéen.

Dossier de presse : Euromed center un nouvelle atout pour Marseille euro-méditerranéen.

Sources internet :

AIVP. COMMENT DYNAMISER ET ANIMER LES WATERFRONTS ? Disponible sur « http://www.aivp.org/guide_bonnes_pratiques_2015/04_guide_bonnes_pratiques_2015_chap_d_f_r2.pdf ». (Consulter le 26 /03/2017).

Malika Meghfour Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », le 07 février 2013. URL: <http://etudescaribeennes.revues.org/5959;DOI:10.4000/etudescaribeennes.5959>. (Consulter le 26 /03/2017).

Les principes d'aménagement du littoral URL: http://principes-aménagement-du-littoral.fr/IMG/pdf/DGALN_Littoral_3_cle72d5d6.pdf. (Consulter le 26 /03/2017).

JUGIE Jeanne-Hélène. L'approche urbaine de la gouvernance ville-port. Disponible sur « (Consulter le 15/04/2017).

AIVP. Site d'internet Association Internationale des Villes portuaire. »<http://www.aivp.org/>» (Consulter le 20/04/2017).

www.cnrtl.fr/lexicographie/revaloriser. (consulter le 20 /04/2017).

www.euromed-center.fr (Consulter le 20/04/2017).

www.euromediterranee.fr (Consulter le 20/04/2017).

ateliers@decouverte-urbaine.org .(Consulter le 20/04/2017).

Document d'urbanisme :

PDAU De willaya d'Alger 2012 (stratégies et schéma d'aménagement).

L'atlas d'Alger.

Schéma Directeur D'aménagement Touristique «SDAT 2025» -Livres 5: les projets portuaires touristiques –Janvier 2008.

Données de la DTP: -cartes actuelles d'Ain Benian 2011.-Levé topographique de la ville d'Ain Banian.

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Liste des Tableaux :

Tableau01 : statistique sur l'accroissement de la population des villes littorales algériennes en 2010.	15.
Tableau02 : présentant les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques.....	19.
Tableau03 : Présentant Les projets de la nouvelle façade maritime de la Cité de la Méditerranée. Marseille.....	36.
Tableau 04 : Présentant des exemples d'aménagements extérieurs de l'interface ville –mer.....	38.

Liste des Figures :

Figure 01 : Benidorm (Espagne) est une ville touristique avec ses grandes tours qui s'installent parallèlement à mer avec un centre très attractif et dense.....	5.
Figure02 : Implantation du bâti et la création des percés pour assurer la vue vers la mer.....	6.
Figure03: Rio De Janeiro Brésil.....	7.
Figure04: Cannes en Franc.....	8.
Figure05: Echappés visuelles vers la mer à Rio De Janeiro, Brésil.....	9.
Figure06: Un lieu de rassemblement permet l'échange culturel tout en ayant la vue sur la mer.....	9.
Figure 07 : Fake Hill par MAD architectes en chine.....	10.
Figure 08 : La grande Motte Languedoc –Roussillon.....	10.
Figure 09 : Musée d'art moderne Bilbao.....	11.
Figure 10 : De grandes ouvertures pour profiter de l'éclairage naturel et aussi de l'aération.....	12.
Figure 11 : Le jardin de fleur à Maroc (Terrasse aménagée).....	12.
Figure 12 : Station balnéaire en Grèce.	13.

Figure 13 : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	17.
Figure 14 : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes.....	17.
Figure 15 : L'organisation anarchique de la ville de Tipasa l'empêchera de profité de la vue sur la mer.	17.
Figure 16 : programme de la Cité de la Méditerranée. Marseille.....	33.
Figure17 : Périmètre des ZAC Euroméditerranée.....	34.
Figure18 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade.....	36.
Figure19 : L'entrée de la ville de coté de la mer	36.
Figure20 : La place Victor Hugo.....	36.
Figure21 : Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau.....	37.
Figure22 : La place de Louis Blanc.....	37.
Figure23 : Théâtre de la mer.....	37.
Figure24 : L'interface de port.....	37.
Figure25 : Carte montrant la situation régionale d'AIN EL BENIAN.....	41.
Figure26 : Carte montrant la situation régionale d'AIN EL BENIAN.....	41.
Figure27 : Carte période coloniale.....	42.
Figure28 : Carte période coloniale.....	42.
Figure29 : Carte période coloniale.....	42.
Figure30 : Carte période coloniale.....	43.
Figure31 : Carte période de l'Algérie indépendante	43.
Figure32 : Front de mer d'Ain Benian.....	44.
Figure33 : Ancien Ain Benian.....	44.
Figure34 : Cité belle vue.....	44.
Figure35 : Nouvelles constructions.....	44.
Figure36 : Port de pêche El Djamila.....	44.
Figure37 : Carte montrant les quatre positions de l'interface d'Ain Benian	44.
Figure38 : Plage de l'ilot.....	45.

Figure39 : Habitats individuels illicites sur le front de mer.....	45.
Figure40: Habitats individuels sur le front de mer.....	45.
Figure41 : Port de pêche El Djamila.....	45.
Figure42 : carte du front de mer d'Ain Benian	45.
Figure43 : L'interface de la partie Nord (côté ancienne ville).....	45.
Figure44 : dégradation urbanistique, densification du bâti sur le parcours littoral.....	46.
Figure45 : Dégradation et abandon des immeubles dans le centre ville.	46.
Figure46 : L'état des falaises en détérioration continue.....	46.
Figure47 : Etat des plages délaissées.	46.
Figure48 : blocage des ouvertures maritimes transversales du centre ville.....	46.
Figure49 : absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre ville.....	46.
Figure50: dégradation de la façade maritime Nord-est du centre ville.....	47.
Figure51 : dégradation de l'environnement des constructions au bord de mer.....	47.
Figure52 : l'état de bâti en dégradation avancée.....	47.
Figure53 : Absence de l'animation de la façade maritime.....	47.
Figure54 : Les nouvelles villas de la madrague.....	47.
Figure55 : Les nouvelles bâtisses.....	47.
Figure56: carte montrant les percés vers la mer.....	47.
Figure57: Le boulevard Sidi M'hamed.....	48.
Figure58: Le boulevard Si Lounes	48.
Figure59: Nouveaux villas.....	49.
Figure60: Extension est.....	49.
Figure61: Extension sud.....	49.
Figure62: Extension ouest.....	49.
Figure63: Extension coté El Djamila.....	49.

Figure64: Vue sur le tissu urbain de la cité belle vue.....	49.
Figure65: Vue sur le tissu urbain de la cité 11 décembre.....	49.
Figure66: Absence d'espaces publics dans la zone, et l'esplanade du port est aménagée en parking d'un coté.....	50.
Figure67: La plage artificielle d'El Djamila.....	50.
Figure68: Le port de plaisance d'El Djamila.....	50.
Figure69: Le port de plaisance d'El Djamila.....	50.
Figure70: Vue sur la Plage d'ilot.....	52.
Figure71: Vue sur la bande côtière.....	52.
Figure72: Vue sur le centre ville.....	53.
Figure73: Vue sur les nouvelles extensions.....	53.
Figure74: le front de mer délaissé.....	53.
Figure75: état des falaises en dégradation.....	53.

Liste des cartes mentales :

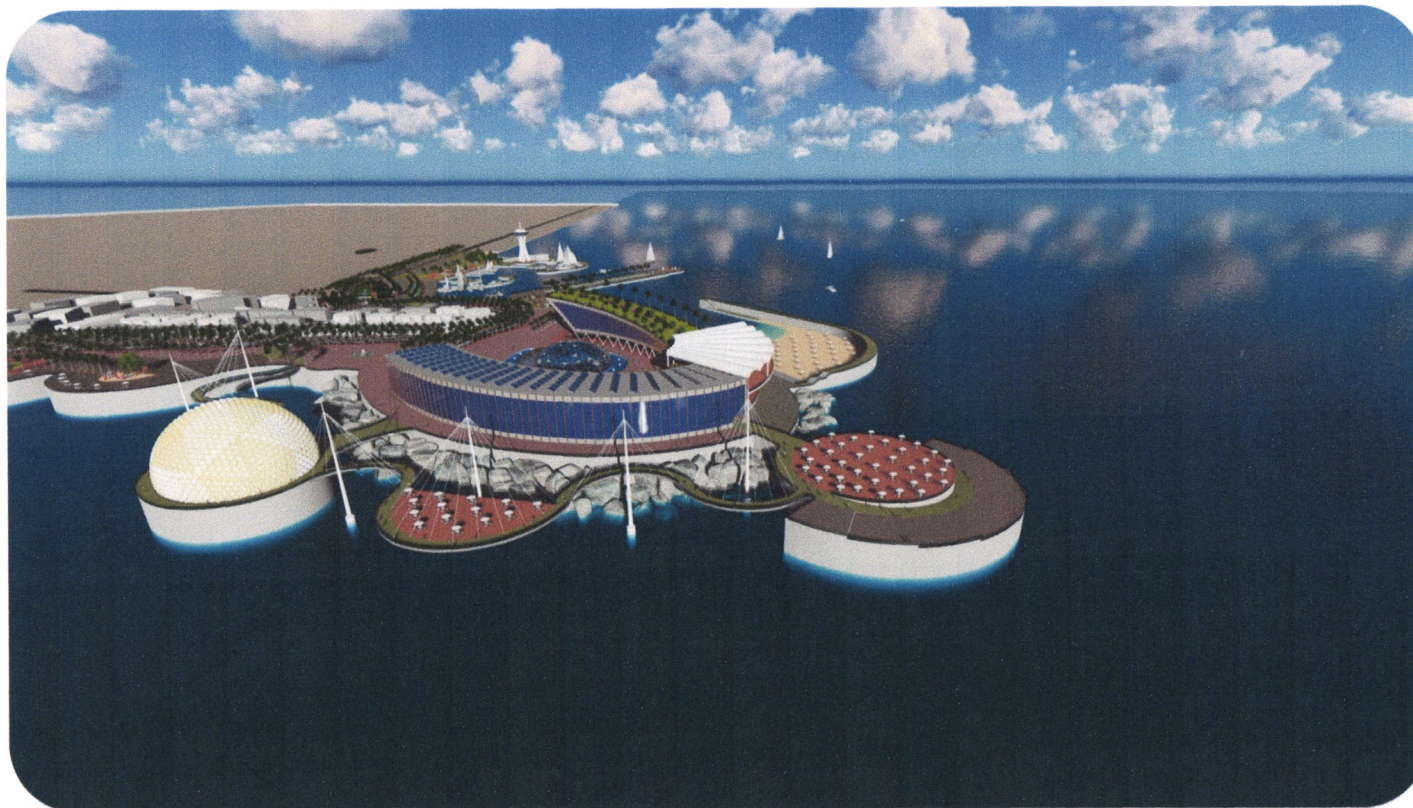
Carte mentale 01: montrant les définitions des principes de l'intégration.....	4.
Carte mentale02 : indiquant la structure de ce mémoire.....	22.
Carte mentale 03 : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer.	25.
Carte mentale 04 : indiquant le début de la rupture de l'interface vile-mer	26.
Carte mentale 05: indiquant le découplage de la ville et son front de mer et l'abandon de l'interface vile-mer	26.
Carte mentale 06 : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface vile-mer	27.
Carte mentale 07 : indiquant la reconnexion de la ville avec la mer	27.
Carte mentale 08 : schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface vile-port et les nouveaux liens ville/mer.	31.
Carte mentale 09: représentant la discontinuité entre la ville et la mer.....	50.

ANNEXE

Rapport descriptif de projet de fin d'étude.

Conception d'un centre commercial (Mall De Perla) dans la partie ouest de la ville

D'Ain El Benian



Plan de travail :

Phase analytique :

Présentation de l'aire d'intervention

Choix de la ville

Présentation de la ville d'Ain El Benian

Evolution urbaine et architecturale de la ville

d'Ain El Benian à travers l'histoire :

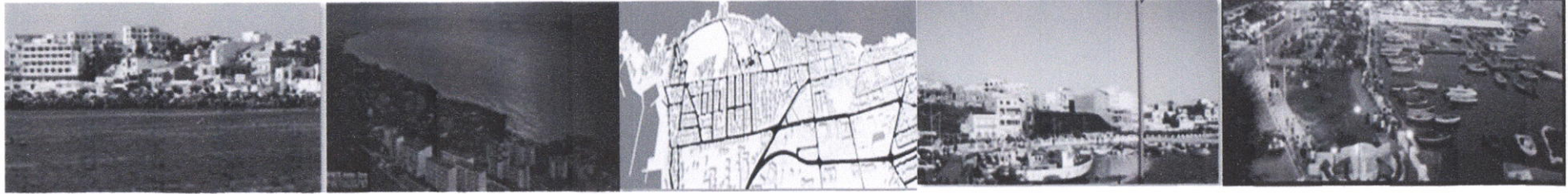
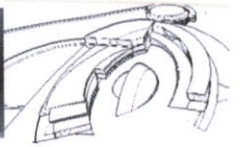
Constat général et problématique spécifique :

Analyse SWOT / AFOM :

2. Phase Opérationnelle :

- Plan d'action
- Schéma de principe d'aménagement
- Plan d'aménagement
- Choix de site d'intervention
- Délimitation et accessibilité
- Etat de lieu
- Elaboration de plan d'aménagement

- Proposition d'aménagement
- Choix de projet
- Simulation de projet
- Programme qualitatif
- Programme quantitatif
- Les concepts fondamentaux de base du projet
- Situation du projet
- .Accessibilité
- Logique d'implantation de projet
- Forme et genèse de projet
- L'organisation des espaces
- Fonctionnement des espaces intérieurs
- Fonctionnement des espaces extérieurs
- Façades et décoration
- Volumétrie
- Structure et matériaux
- Dimension durable
- Vue 3D



Phase analytique :

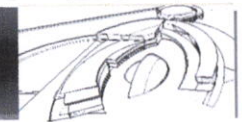
Présentation de l'aire d'intervention.

Evolution urbaine et architecturale de front de mer de la ville d'Ain El Banian à travers l'histoire.

Constat général et problématique spécifique.

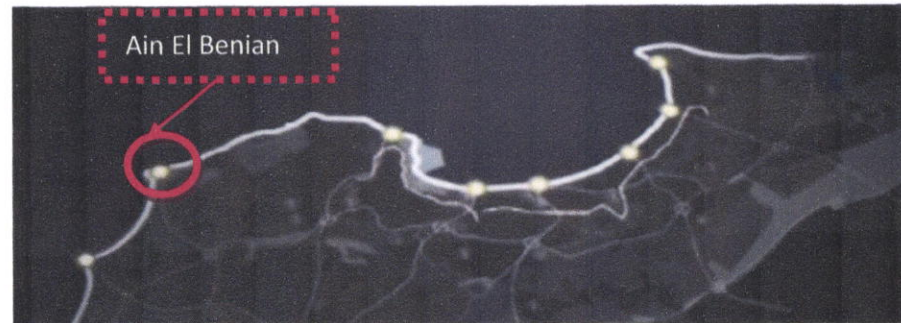
Analyse AFDM.

Présentation de l'aire d'intervention



Choix de la ville :

La ville d'Ain Benaïn, située dans le Sahel ouest d'Alger sur la couronne périphérique littorale de la métropole d'Alger, elle est en phase de mutations successives physiques, spatiales et socio économiques par sa position stratégique au piémont nord elle constitue la porte urbaine d'Alger sur la baie ouest du sahel en continuité des grands pôles touristiques Club des Pins, Moretti, Sidi Ferruch, Palam Beach et Zeralda. Elle fait partie de collier des perles.



Le collier des perles (la grande promenade)

Source: reportage « la capitale ..autre face » Entv. 2009

Ain Benian est en continuité avec les grands projets urbains sur la baie ouest, donc elle doit trouver sa place par la réalisation des projets qui deviendront des lieux de repère, et qui feront d'elle un véritable concurrent au grand projet urbain du littoral algérois. Comment développer un projet qui améliore la ville de Ain el Benian et l'inscrire dans les grands projets du littoral de la baie ouest du sahel?



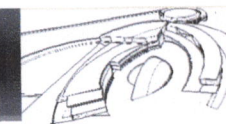
Présentation de la ville d'Ain El Benian

Situation géographique et délimitation de la ville d'Ain El Benian :

La ville d'Ain Bénian est située à l'Ouest de la bande côtière Algérienne, à 15 Km de la capitale Alger, au Nord 50km de Blida et au Nord-ouest de Tipasa à 55km. Sur le plan administratif, Ain Benian avec ses 1326.5HA partage des frontières avec « Hammamet » et « Beni Messous » à l'Est et « Chéraga » au Sud, au Nord et à l'Ouest elle est limitée par la mer méditerranéenne.



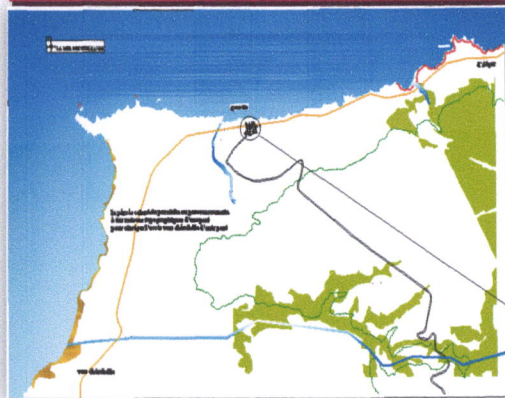
Evolution urbaine et architecturale de la ville d'Ain El Benian à travers l'histoire :



L'étude de la croissance nous offrira une appréhension globale de l'agglomération dans une perspective dynamique. Il s'agira dans notre cas d'étude de comprendre la croissance de la ville d'Ain Benian depuis son stade embryonnaire jusqu'à son état actuel, de relever les traces déposées par les différentes époques de son histoire afin d'identifier les éléments ayant persisté qui ont joué un rôle et qui peuvent servir de base pour les futures interventions.

Période coloniale

Période 1830-1853



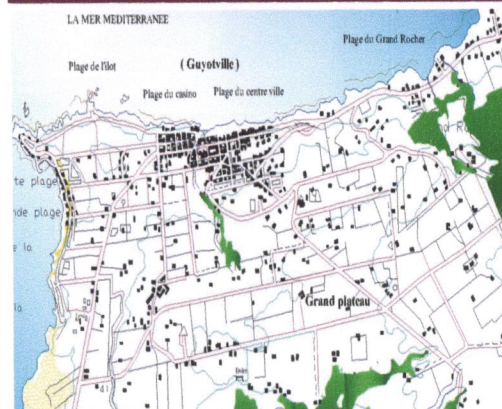
La création du village (village des pêcheurs).

Période 1853-1869



Changement de vocation .la transformation d'un village pêcheurs vers un village agricole.

Période 1869-1932



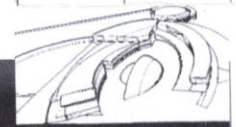
Développement du tissu urbain. Le village s'est développé d'une manière linéaire suivant la ligne du tramway vers l'ouest et non vers l'est à cause de la présence du grand rocher. Occupation du rivage côtier.

Période 1932-1962



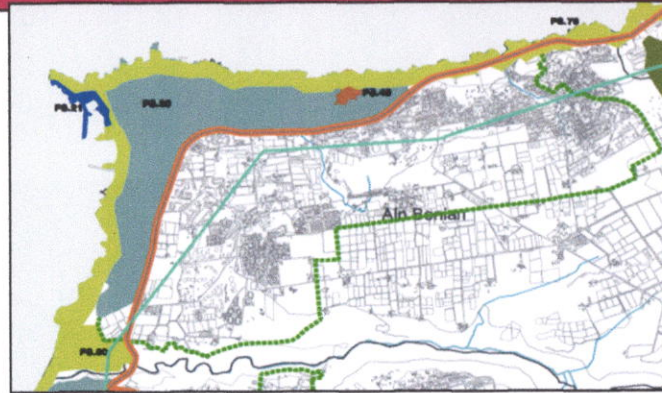
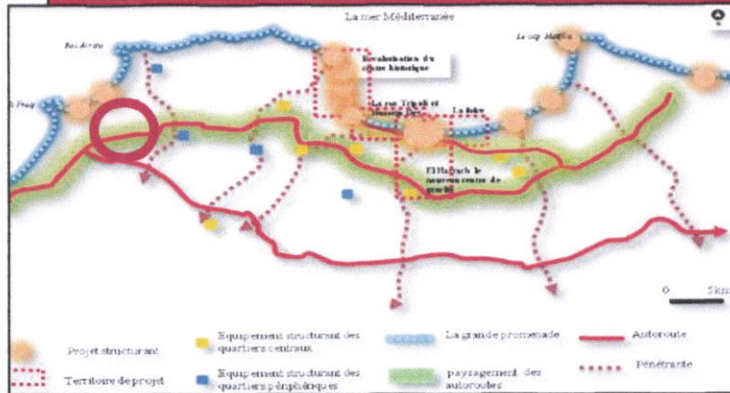
Formation de l'espace périphérique. La disparition (par remblaiement) de l'Oued qui a permis l'élargissement du parcours de liaison territoriale (ALGER - CHERCHELL).une grande occupation de la Madrague forme une agréable ambiance balnéaire.

Evolution urbaine et architecturale de la ville d'Ain El Benian à travers l'histoire :



Période poste coloniale

1962 à nos jours.



Les grands pôles du GPU.

Plan d'aménagement: projets structurants (Ain Benian).



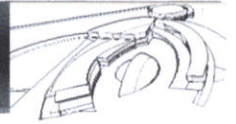
Réhabilitation de la zone portuaire d'EL-DJAMILA.

Ain Benian est appelée à faire partie de l'ouverture à l'internationalisation par la révision du PDAU d'Alger et le projet de l'éco-métropolisation d'Alger 2009/29 (des grands équipements d'envergure qui vont représenter les perles d'Alger) qui n'ont pas vus le jour.

L'établissement du GPU du Gouvernorat d'Alger (1997) vise le renforcement de la vocation touristique, protection et mise en valeur des espaces paysagers naturels littoraux Inscrit la ville d'Ain El Benian dans le sixième (06) pôle urbain maritime et l'identifie dans la bande littoral qui comprennent El Djemila / les dunes et Zeralda.

La réhabilitation du port d'EL DJAMILA l'aménagement d'aires de promenade et de détente, des espaces de vente et d'exposition, des espaces de restauration et de dégustation mais malheureusement ne sont pas suffisants.

Constat général et problématique spécifique :



A travers l'étude de urbaine et architecturale de la ville de Ain El Benian qui été déjà présenté dans le mémoire on à constaté qu'il ya :

- **L'absence d'une relation ville mer:** sur le plan fonctionnel une inexistence de lien physique ou socio-économique entre les deux entités. Une insuffisance d'ouvertures vers la mer sauf quelques percées étroites qui n'offre pas de réelles perspectives ni de la liberté d'accès a la mer.
- Dégradation et vétusté des constructions limitrophes.
- L'occupation anarchique du littoral par des constructions illicites et anarchiques.
- La dégradation et la non valorisation des capacités touristiques que présente le cap par sa configuration particulière et par ses potentialités paysagères.
- Le manque d'aire de stationnement au niveau du port de pêche et de plaisance, ainsi que dans les lieux publico-collectifs.

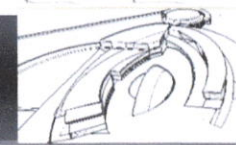
L'extension anarchique de la ville .L'absence d'une façade maritime cohérente et attractive. Inexistence de lien entre les différentes partie de la ville avec la mer rend notre site et plus précisément le front de mer une zone qui nécessite un aménagement.

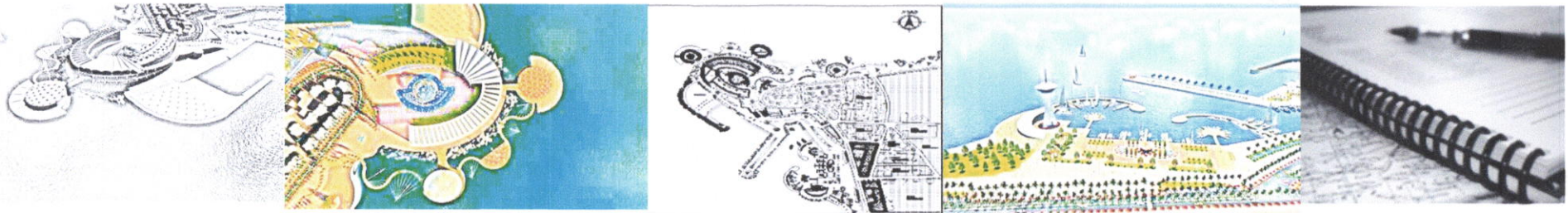
Pour cela Nous allons procéder une étude qui va nous permettre de résoudre la problématique suivante :

Comment revaloriser le front de mer de la ville d'Ain El Benian qui est délaissé et négliger malgré sa richesse naturelle et son potentiel touristique ?

Comment peut -on améliorer la qualité architecturale et urbanistique et renforcer la liaison entre la ville et ses déférentes parties ?

Comment peut-on adopter une vitrine maritime avec un cachet touristique à la ville ? Et par quoi on peut renforcer sa compétitivité dans le bassin métropolitain d'Alger ?





Phase Opérationnelle :

Plan d'action

. Schéma de principe d'aménagement :

Plan d'aménagement :

Présentation du site d'intervention.

Choix du projet

Les avantages de projet.

. **Simulation du projet :**

Les concepts fondamentaux de base du projet.

Logique d'implantation de projet :

Genèse de la forme du projet.

Système structurelle.

Esquisse du projet.

Plan d'action :

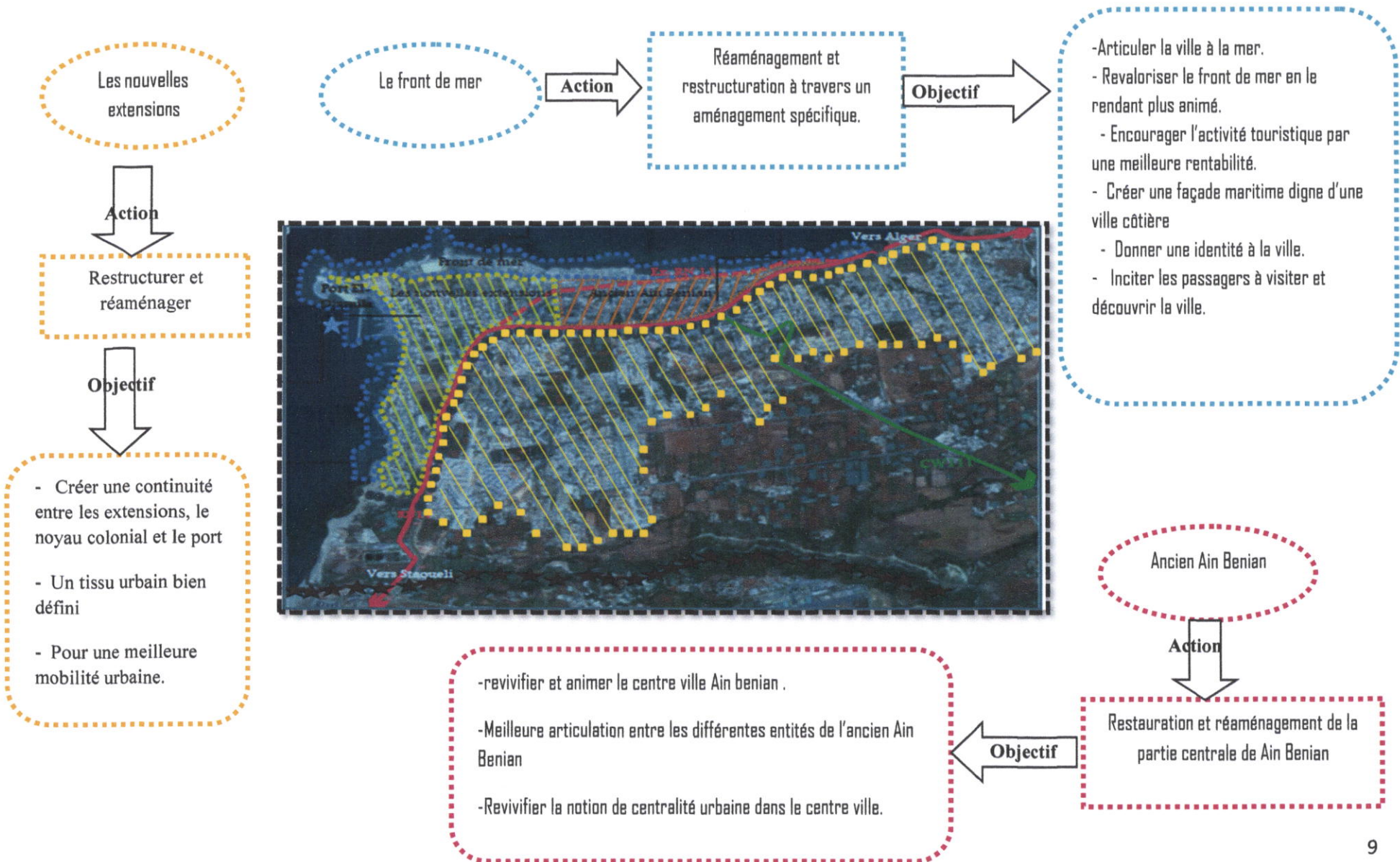
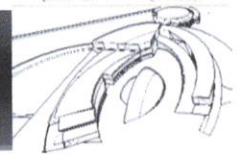
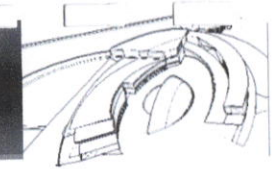


Schéma de principe d'aménagement :

Le schéma de principe d'aménagement a été la résultante des études ultérieurement réalisées sur les trois situations de la ville d'Ain El Benian concernant son front de mer, ancien Ain El Benian et les extensions.

Ce schéma peut être considéré comme un instrument qui a pour objectif de créer une relation spatiale et fonctionnelle entre l'ensemble de la ville et son front de mer, ainsi que l'ancien Ain El Benian avec son port El Djamilia.





CHOIX ET DELIMITATION DU SITE D'INTERVENTION :

Pour la suite de notre action à une échelle plus détaillée, nous nous intéressons à la partie nord du front de mer de la ville. Dans cette partie, ils seront présentés: un plan d'aménagement (plan de masse), et une simulation de projets.

Choix de site d'intervention :

Notre choix c'est porté sur la partie Nord et ouest de front de mer de la ville car le lieu a un grand potentiel d'attractivité et peut accueillir un programme diversifié de grands projets et grands espaces publics et de loisirs. Se distingue par sa position exceptionnelle et la beauté de ses paysages naturels et ses vues panoramiques à proximité de ZET. Mais malheureusement son état actuel nécessite une revalorisation.

Délimitation et accessibilité :



Vue sur la bande côtière.



- Périmètre du site
- B. front de mer
- B. Si Louenès (axe structurant)
- B. Si M'hammed (axe structurant)
- Prolongement des axes structurants A et B.



Plage El Djamila.



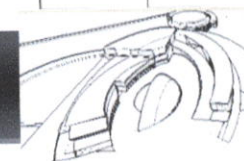
Le port El Djamila

Notre site est délimité au Nord et à l'Ouest par La mer méditerranée, à l'Est et au Sud par la ville. Il est accessible depuis :

Le boulevard du front de mer (le long de la frange du littoral).

Les deux boulevards (A et B) qui sont le prolongement des axes structurants de la ville.

Elaboration de plan d'aménagement



plan d'aménagement :

Pour l'élaboration de plan d'aménagement on essaye d'intégrer la ville de Ain Banian dans le processus de développement touristique on tenir compte les trois problématiques suivantes :

Comment fortifier le rapport ville /mer et ville / port ?

Comment rafraîchir et animer le front de mer ?

Par quoi pouvons -nous inciter les gens à fréquenter le site ?

Proposition d'aménagement:

Le plan d'aménagement s'est développé a travers:

La réouverture de la ville vers la mer:

Cela à travers la création des espaces de transition visant renforcer les relations visuelles: balcons, belvédères et percées attractives.

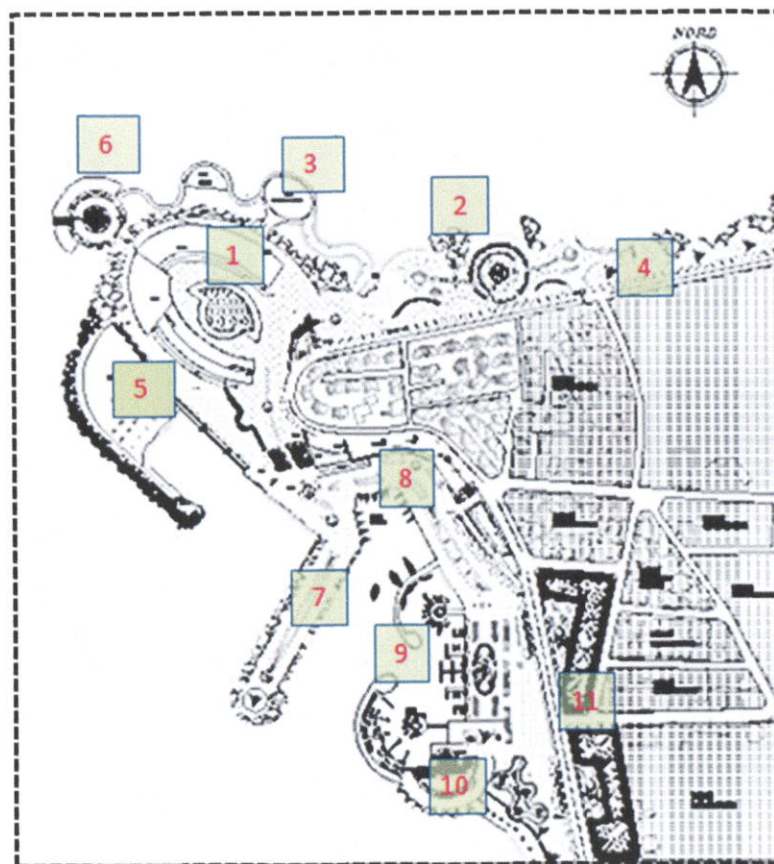
L'animation de la zone portuaire:

« Un port est un séjour charmant pour une âme fatiguée des luttes de la vie » Baudelaire.

Le port sera doté des activités de loisirs, commerces, consommations avec un quai touristique.

Aménagement de la promenade maritime :

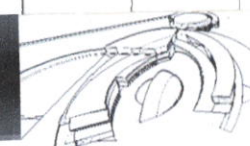
Reliant les deux façades maritimes Est et Ouest, avec une multiplication de séquences et d'aspects.



Légende :

- 1-Mall de shopping
- 2-Espace de consommation et de détente
- 3- pole gastronomique
- 4- Promenade maritime
- 5- plage artificielle
- 6- Tour d'observation avec une terrasse de pêche pour les amateurs.
- 7- Quai touristique
- 8- Restaurants et glaciers du port
- 9- Port de pêche et de plaisance
- 10-centre de loisir avec une tour d'observation
- 11- habitat collectif

Pan d'aménagement : Les différentes entités de plan d'aménagement



Les percés :

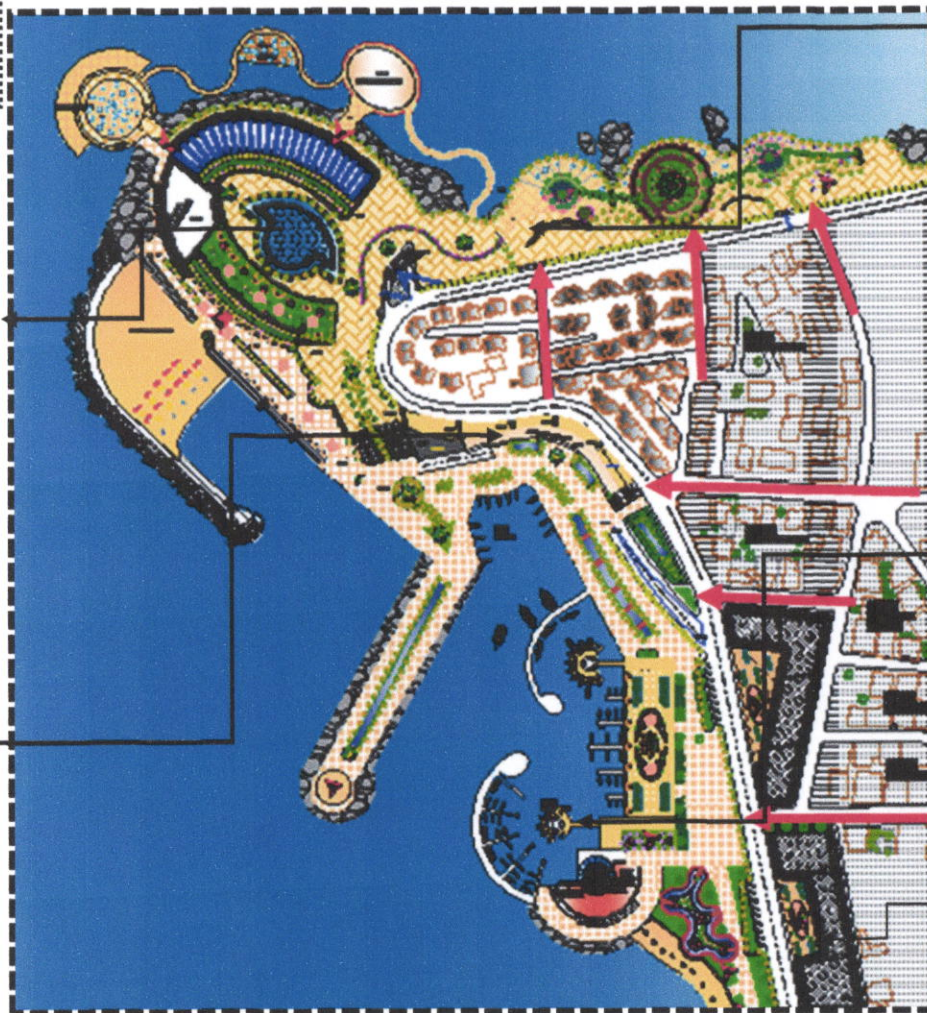
La revalorisation des percées permet à la fois de relier la ville à la mer et la ville à son port.
De greffer l'aménagement projeté dans l'ancien tissu.

Mall de shopping :

Au centre du cap, un mall de shopping sera aménagé avec une esplanade qui relie la promenade maritime nord avec la promenade ouest et les différentes entités programmées et existantes.

Restaurants et cafétérias :

Donnant une meilleure image touristique du front de mer de la ville par une chaîne des restaurants et cafétérias.



Une promenade maritime

Une promenade maritime Sera aménagée au niveau de la partie **Nord du front de mer** avec un parcours qui est matérialisé par un pôle gastronomiques des terrasses plein aires **terrasse de pêche des amateurs** avec **des boutiques de vente et de location des articles de pêche** liés par des passerelles de formes fluides pour profiter des vues panoramiques qui entourent le cape ce dernier se termine par une rampe 12% pour rejoindre la promenade OUEST.

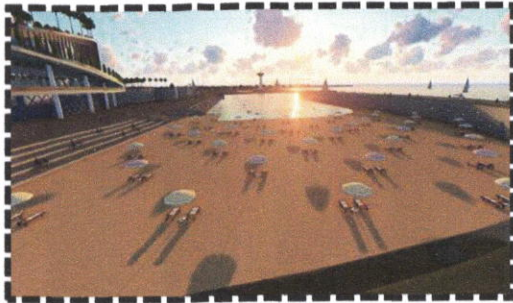
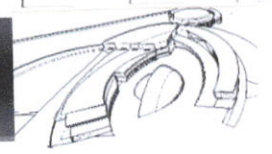
Port de plaisance, centre de loisir :

Un **centre de loisir** avec un **port de plaisance** seront aménager pour profiter de la présence d'eau et garder l'esprit balnéaire, consolider l'aspect esthétique. Avec une tour qui permet de profiter d'une vue globale sur les éléments composant le site.

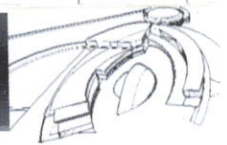
Habitas intégré :

La création des **habitas intégré** qui donne sur le boulevard de front de mer avec une dégradation pour se profiter des vues panoramique sur la mer.

Pan d'aménagement : Les différentes entités de plan d'aménagement



Choix de projet :



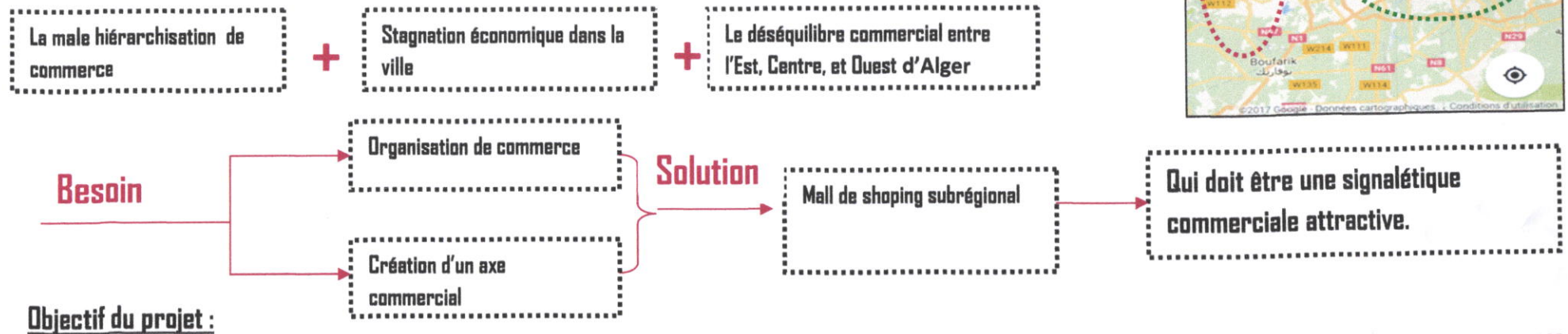
Choix de projet :

La ville d'Alger a un statut de ville métropolitaine méditerranéenne, nous devons donc renforcer se caractère en y projetant des équipements chargés d'une forte symbolique métropolitaine vu au manque de ses dernières le long de la baie :

C'est dans cette perspective que nous opterons à intervenir sur le front de mer de la ville d'Ain El Benian tenons compte sa position et sa valeur dans la baie ouest d'Alger.

Démarrer de ce point notre choix s'est porté sur un mall de shopping qui répondre aux besoins divers des habitants et touristes, tout en offrant une ressource économique à la ville et répond aux manque d'infrastructures métropolitaines à l'échelle de la capitale du pays.

La majorité des infrastructures dédié au commerce sont réparties sur la partie Est et centre d'Alger et ses derniers sont de taille moyennes et leurs états de bon à mauvais ne reflètent pas l'image d'une métropole.



Objectif du projet :

Au niveau de la Ville

Notre projet va renforcer la **relation ville -mer** par sa position **sa forme** et ses **activités**.

Revitaliser le site. Couvre tous les **besoins quotidiens des habitants, des touristes** et **organise le commerce** de la ville.

Il va crée une certaine **concurrence** dans la partie **ouest d'Alger**.

Au niveau de l'environnement

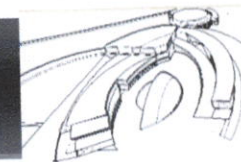
Faire un projet qui respecte l'environnement **fragile** de la **zone littorale** et qui s'adapte avec le **développement durable** et **écologique** de l'**architecture actuelle**.

Au niveau de l'équipement

Assurer le **confort**, la **détente** et la **sécurité** pour le bien être du **client**.

La réalisation d'un centre qui **regroupe** toutes les **activités** qui peuvent être **demandées** ou **exigées** par le **client**.

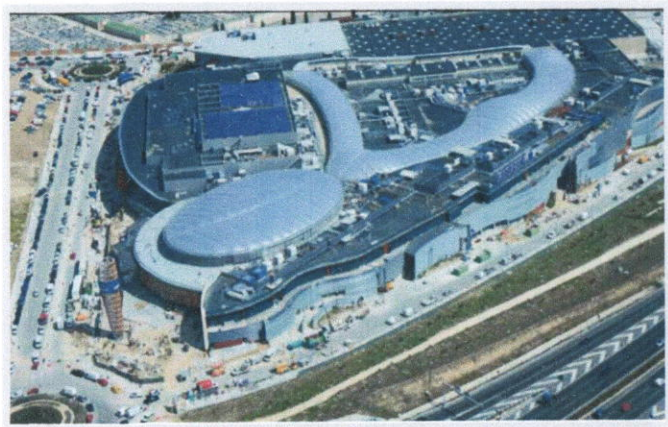
Simulation de projet : Programme qualitatif



Le programme de notre centre commercial est obtenu par :

Le programme des exemples analysés (extraction des différents espaces).

Le programme de référence (connaissance des surfaces) après une recherche sur le pôle de luxe au centre commerciale à calais en France.



Fiche technique Projet : centre commercial de ville

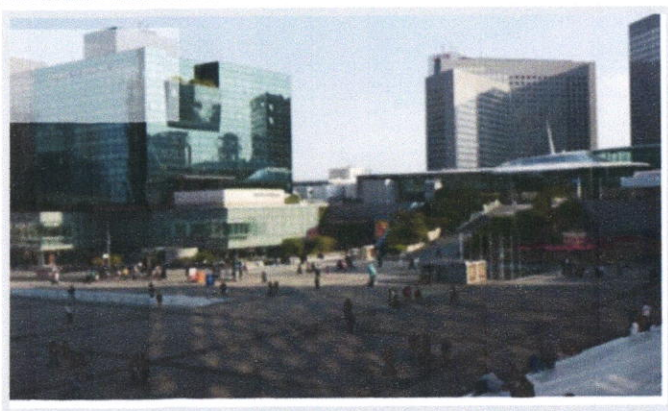
Lieu : le centre de calais en France

Surface : 20000 m²

Programme : commerce, culture, pharmacie mutualiste, agence, restauration, détente, services, parking, placette.

Date de réalisation : En 2004 les travaux commencent et le 28 février 2006 le centre ouvre ces portes.

Le centre commercial Isiazul en Espagne



Les Quatre Temps à Paris

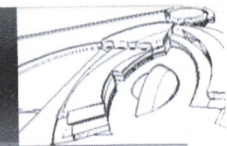


Centre commercial - belle épine-France



Le centre de calais en France

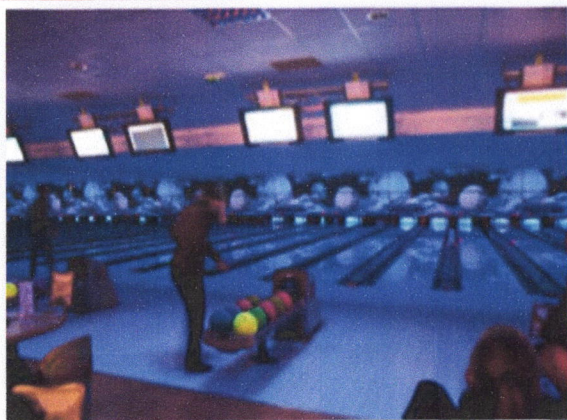
Simulation de projet : Programme qualitatif



Notre projet comporte 6 activités essentielles qui sont : commerce, consommation et détente, loisir et culture, Agences et bureaux entreprises, et unité technique. Répondant aux besoins de la ville de clients et aux qualités d'un centre commercial suprarégional.

Sport, divertissement et détente

-Salle de jeux -Bowling -
Cinéma -Théâtre -mini
aquarium -Gymnase -Espace
pour enfants



Restauration et café

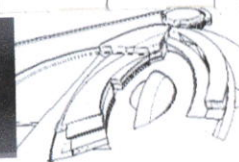
-Restaurant gastronomique -
Restaurant oriental -Restaurant
exotique -Salon de thé -Terrasses
de café



Mode et accessoires et technologie

-Boutiques spécialisées en vêtements -Boutiques spécialisées en
chaussures -Bijouteries -Boutiques de décorations en tout genre --
Boutiques spécialisée en High Tech (téléphonie mobiles, consoles de jeux,
ordinateurs , musique, livres,,)

Simulation de projet : Programme qualitatif



Beauté et santé

-Institut de beauté -Boutiques spécialisées en cosmétiques - Salon de coiffure -Centre de fitness



Services



-service de maintenance +Locaux techniques - espace de télésurveillance -services d'entretien - espace de déchargement -espace de stockage - Sanitaires

Alimentation



-Supermarchés (grande surface)

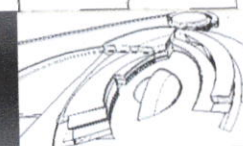
Découverte Culturelle



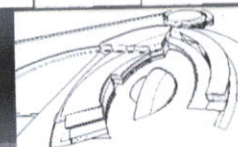
Atelier couture, atelier poterie, -Exposition/vente de Produits artisanaux.

Administration

Bureau du directeur -Secrétariat -Bureau du gestionnaire

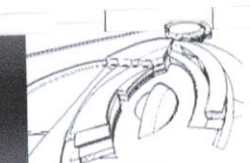


Services	Espaces	Surface	Surface totale
Consommation et détente	<ul style="list-style-type: none"> - restaurant pêche - restaurant panoramique - restaurant gastronomique - Pizzeria - Crèmerie et pâtisserie - Fast-food - Chocolaterie - cafétéria - salon de thé - espace d'enfant et de détente 		7832.5 m ²
Service de vente	<ul style="list-style-type: none"> - 2 super marchés - boutiques 	<p>1696</p> <p>5540.5</p>	7536.5m ²
Agences et bureaux entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - agence d'assurance - agence publicitaire - agence bancaire - agence postale - agence voyages - bureau de comptable - bureau d'import export - bureau notaire - bureau de locations divers - bureau d'avocat - grande entreprises - salle de commission 		1468.6m ²



Loisirs et culture	<ul style="list-style-type: none"> -Salle de jeux -salle de billard -cyber Net -salle de GYM -club de langues -salle de music -salle de dance -club de photographie -Galerie d'arts -Salle de jeux électronique -Espace de jeux ouvert -Musée 		5673.8 m²
Soins et esthétiques			709.9 m²
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> -bureau de sécurité -salle de surveillance 		140 m²
Technique	<ul style="list-style-type: none"> -locaux technique -bâches a eau -groupe électrogène -climatisation -salle de maintenance -stockages -dépôt -monte de charge 		1290.6 m²
Parking			11600

Simulation de projet :



Situation du projet :

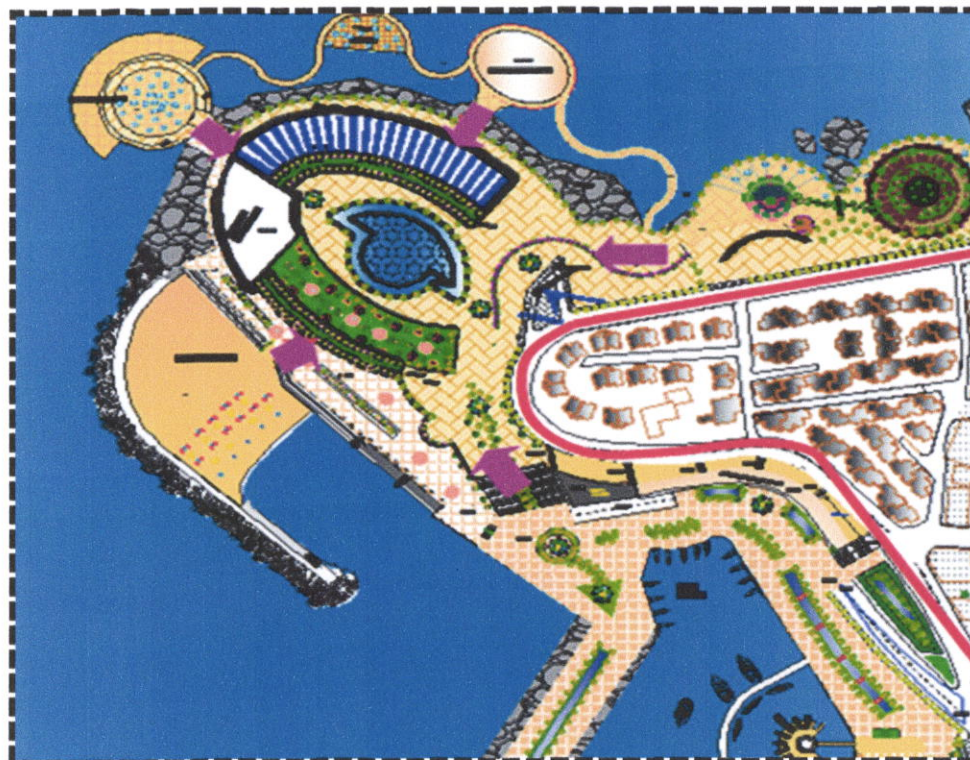
L'assiette du projet se situe au Nord-ouest d'Ain El Benian, à **Ras Acrata**, elle est sur le point le plus avancé dans l'eau, et constitue le point d'articulation de deux façades maritimes de la ville .elle est bordée par la mer des trois côtés. Cet emplacement lui permet d'être en osmose avec la mer d'une part et l'ensemble de l'aménagement d'autre part.

Accessibilité :

Selon notre conception du plan d'aménagement, l'emplacement du Mall lui offre plusieurs possibilités d'accès.

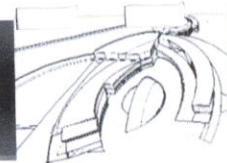
Notre projet est accessible par les deux promenades maritimes, la plage, la terrasse et le pole gastronomique à travers des passages piétons et des escaliers urbains.

Par voie mécanique, en empruntant la route qui borde le front de mer.



-  Accès piétonnes
-  Accès mécanique

Simulation de projet : concepts fondamentaux de base du projet



Les concepts fondamentaux de base du projet :

Nous avons essayé d'axer notre intervention ponctuelle suivant les particularités de la ville littorale afin de renforcer le rapport site projet en s'intégrant judicieusement dans l'environnement naturel, sociale et économique de la ville littorale avec un aspect métropolitain.

Les concepts sont des éléments existants ou symboliques que l'on répond au niveau de conception afin d'arriver à un sujet cohérent.

Articuler la ville avec la mer : Le front de mer est complètement détaché du reste de la ville ce qui engendre une coupure entre la ville et son front de mer. L'absence de parcours côtier, l'absence d'un aménagement spécifique au front de mer isolent tout contact entre la ville et la mer. Avec des espaces sans fonctions, le secteur présente actuellement une atmosphère délabrée totalement dissociée de mer.

Lier le projet à la mer : L'emplacement de projet dans le site le plus avenacé dans la mer en continuité avec la plage artificielle, le pôle gastronomique et les deux promenades maritime. La forme fluide, la transparence reflètent son appartenance au milieu littoral, les deux rampes que possède fait lui un projet traversant par le flux des gens qui viennent de différentes entités de front de mer.

Dimension durable : Cette idée sera caractérisée au niveau de toiture

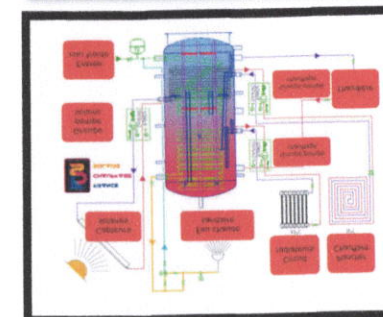
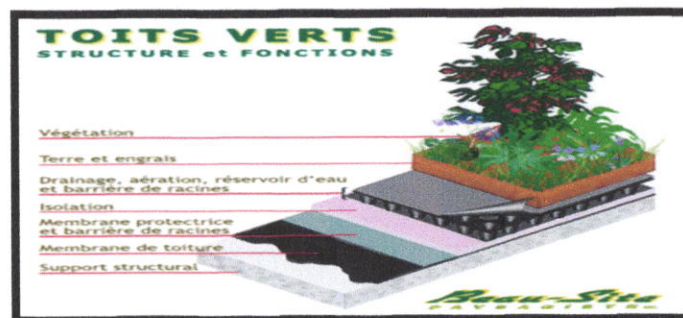
Par l'installation de panneaux solaires et photovoltaïques pour que le projet

produire sa propre énergie et aussi par un toit vert (terrasse jardin)

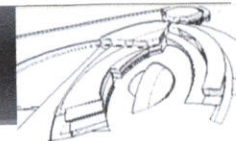
Pour arriver à ce lien nos idées se basent sur



Lier la ville à la mer : Le projet va renforcer la relation ville mer et diriger la ville vers la mer à travers ses différents contenants.



Simulation de projet : Logique d'implantation de projet

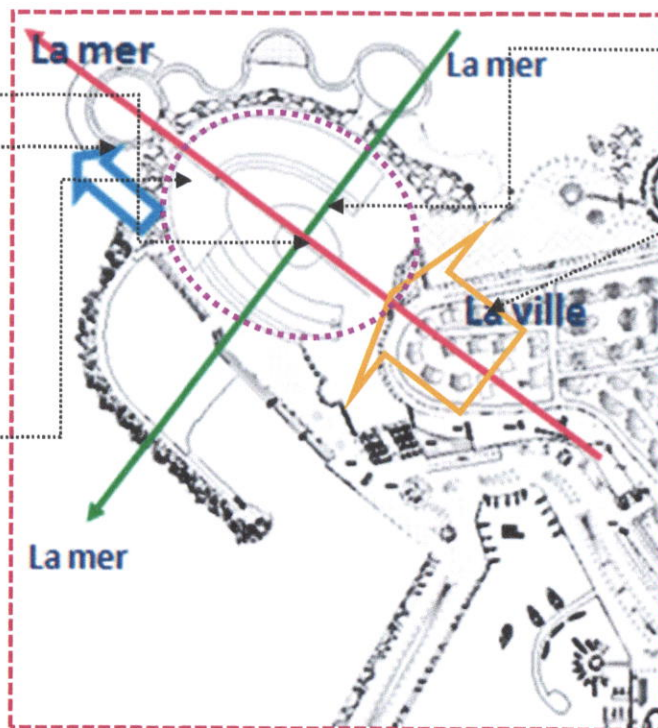


Logique d'implantation de projet :

Placé le projet à l'intersection des deux axes (ville-mer / front de mer).

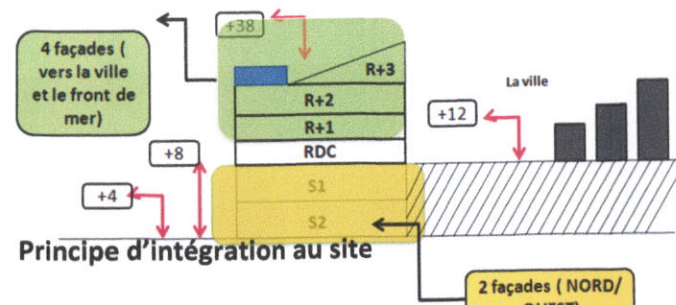
Suivi l'orientation de cape.

L'implantation centralisée par rapport aux autres entités.



L'implantation **perpendiculaire** par rapport à la ligne de rivage: parallèle à un axe d'orientation **vers la mer virtuel**.

Dirigé la ville vers la mer.



L'intégration de projet est faite d'une façon respectueuse aux deux plateformes existant dans le site.

Son impact sur le fonctionnement de plan de mass :

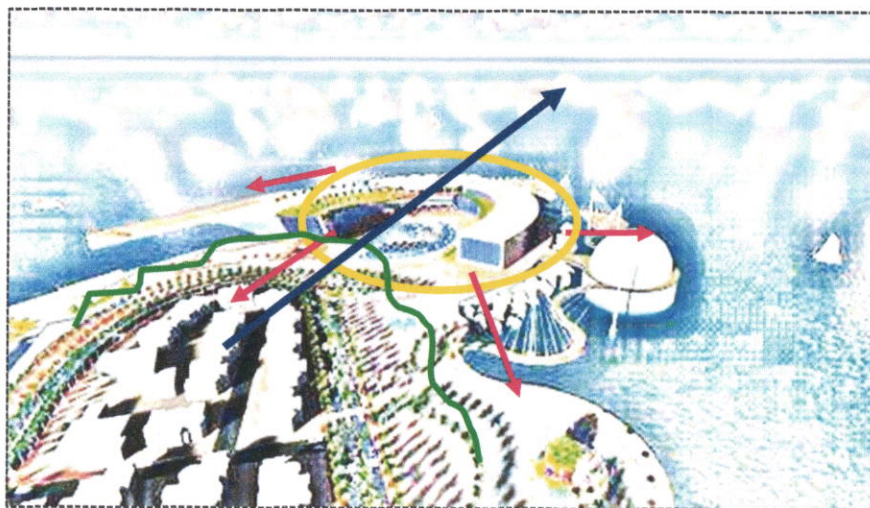
L'implantation **centralisée** de projet a lui donné **une valeur fonctionnelle** et un **potentiel paysagère** :

-Un **point d'articulation** entre les différentes entités.

-Un **point de franchissement** entre les deux promenades maritimes

(1 et 2).

-Un **point de liaison** entre la ville et la mer.



Son impact sur l'environnement :

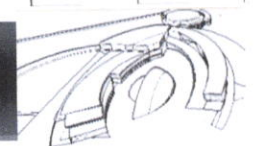
-Assuré le **bon fonctionnement** des différents entités.

-Fortifier la **relation ville mer**.

-Assuré la **cohérence** entre le projet et son environnement

- Point d'articulation
- Point de franchissement
- Point de liaison

Simulation de projet : Forme et genèse de projet



Forme et genèse de projet :

Forme de projet :

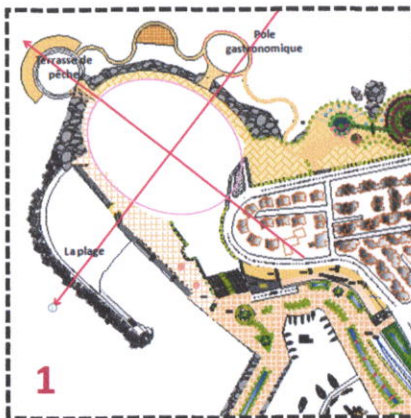
La **nature** de projet et sa **situation** (le cape), la **richesse** du milieu marin nous ont menés à **une combinaison** entre la **métaphore** et la **géométrie**. Pour obtenir une **forme souple** .. **fluide** qui s'intègre dans son **environnement** et assure le **bon fonctionnement** de **projet**.

La métaphore : La forme du centre **épouse** la **morphologie** du terrain et **suive** la **forme de site** Une **perle** qui **sculpte** le **cap**(le cape de perla).

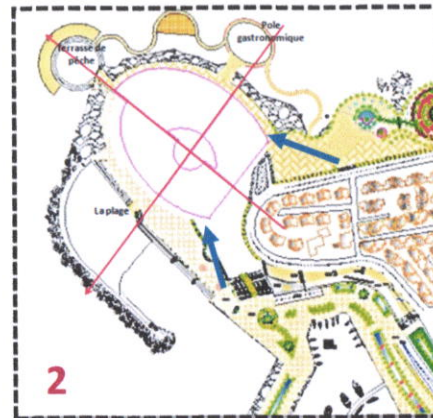
gènes de projet :

La géométrie : Notre projet est basé sur **une règle géométrique cohérente** dont le **module de base** est **l'ellipse**, ce dernier a suivi une composition **fractale** (multiplication et subdivision du même module). Ce qui a donné naissance aux **autres forme** afin de **délimiter** les différentes **entités fonctionnelles** et de les **lier géométriquement** avec l'ensemble.

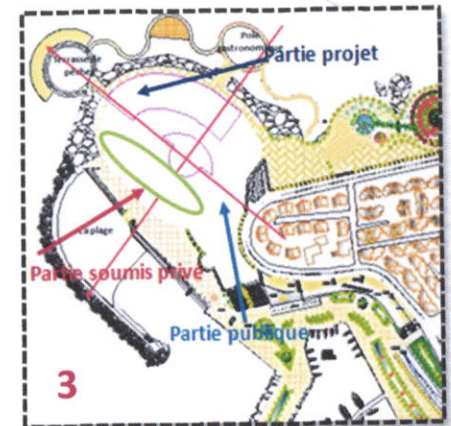
On crée une ellipse suivant la forme de perle à l'intersection des deux axes ville mer et l'axe de front de mer.



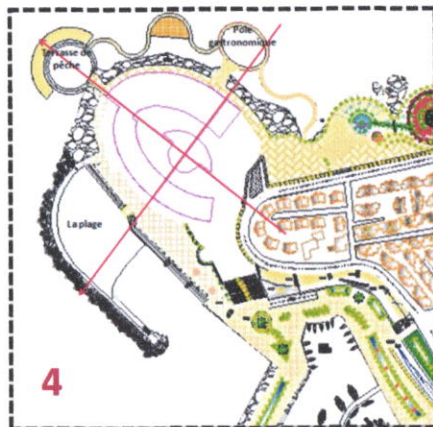
La partie Ouest de l'ellipse est décalé 10m à l'intérieur Avec la soustraction de la partie proche de la ville avec l'axe d'intersection des deux axes des promenades.



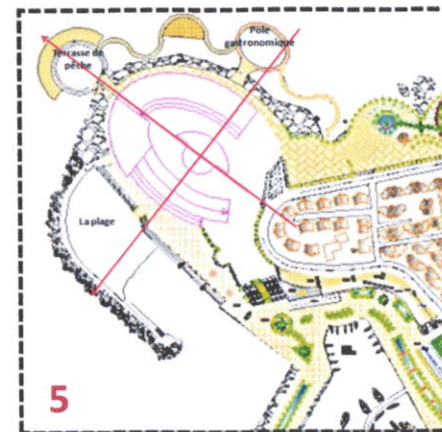
On n'a pas occupé la totalité de site pour assuré le franchissement de grand publique qui viennent des deux promenades maritime d'un part et dégagé l'espace d'autre part.

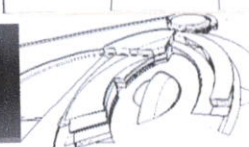


Au niveau de R+1 : de côté Est la forme reste la même de celle de RDC .De côté Ouest au dessus de passage le projet est apparaitre d'une façon similaire de celle de partie Est avec un décalage de 20m à l'intérieur pour qu'il se profite des vues panoramiques sur la mer.

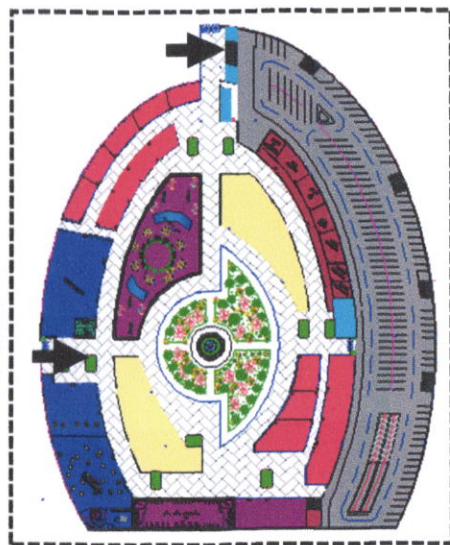


Pour que le projet soit traversant par le grand public on crée 02 rampes de 10 m qui mènent à une grande terrasse ouverte à la mer, ces 02 rampes sont placés d'une façon inverse .À partir de cette étage une terrasse jardin de faible rampe commence à apparaitre au côté Ouest de projet.

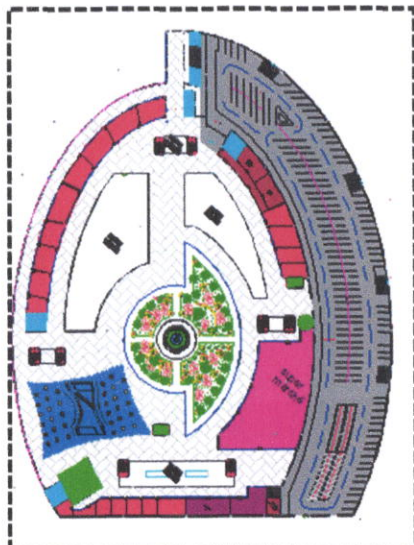




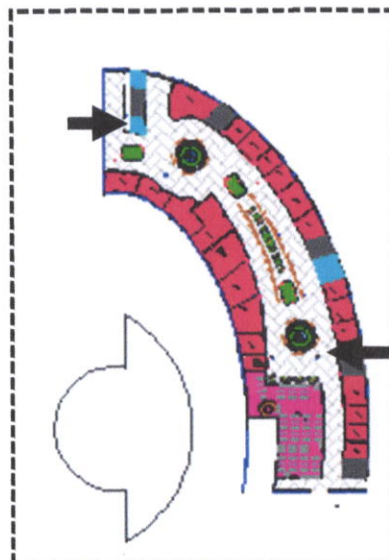
L'organisation des espaces :



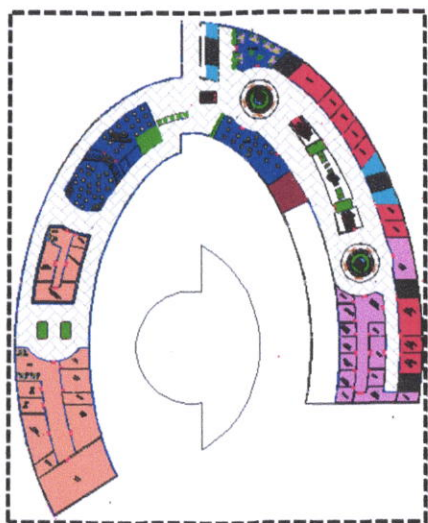
Sous sol -2



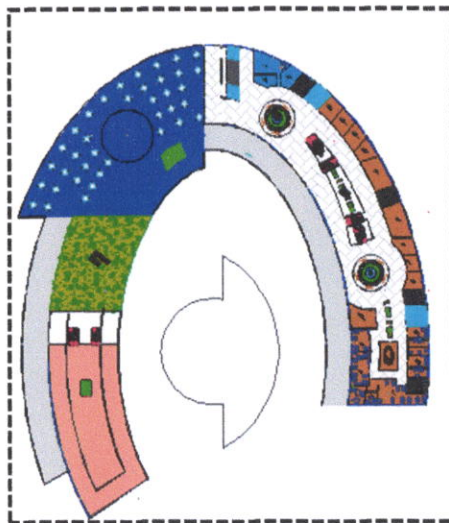
Sous sol -1



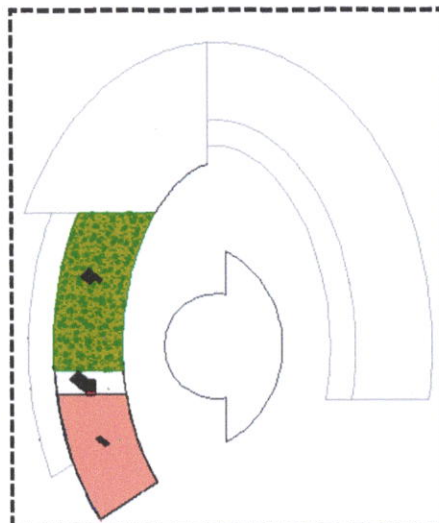
RDC



R+1



R+2



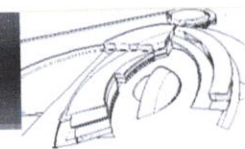
R+3

Légende	
	Boutique
	Supermarché
	Consommation
	Expositions
	Loisir
	Soin et esthétique
	Culture
	Administration
	Bureaux et services
	Locaux techniques
	Sanitaires
	Parking
	Secours
	Circulation horizontale
	Circulation verticale
	Rampe
	Terrasse jardin



Les accès de projet

Simulation de projet : Fonctionnement des espaces intérieurs et extérieurs



Fonctionnement des espaces intérieurs :

-Le projet se compose de deux parties:

Une partie sous sol qui s'intègre dans le cape et **une partie haute** qui a une relation directe avec la ville, et l'environnement qui l'entoure.

-les espaces sont définis selon les besoin et le confort de client.

-**Dans la partie sous sol on trouve un** hall qui est aménagé comme un jardin d'hiver, un espace de détente qui est entouré par des espaces d'expositions, l'espace de jeux (open space) sont en double hauteur pour dégager l'espace et crée des mezzanines au niveau de centre. Le commerce de plage en contact direct avec la mer les boutiques des électroménagers, heigh Tech, meubles et accessoires sont placés près de parking pour faciliter au client de les transportés ainsi que les locaux techniques.

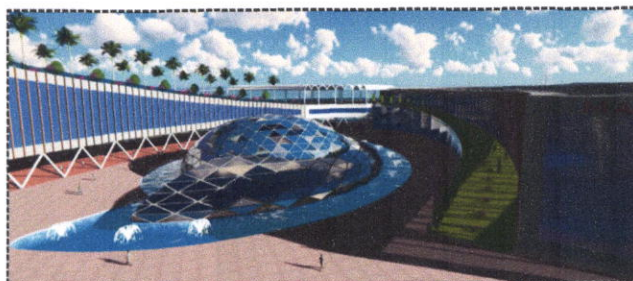
La partie haute se devise en deux parties :

-Une partie EST destinée aux commerces boutiques, services (administration +bureaux).

-Une partie OUEST englobe et des espaces culturelles tel que le musée, une galerie d'art, une salle de danse pour le calme et les vues panoramiques sur la mer.

La consommation est placée d'une façon périphérique pour une meilleure vue sur la mer.

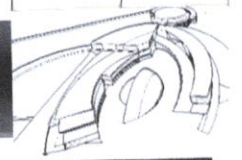
Fonctionnement des espaces extérieurs :



Le projet doté de deux rampes qui mènent à une terrasse de consommation et se terminent par une terrasse jardin.

Un lac d'eau entoure le hall et fortifié la relation de projet avec le milieu littoral.

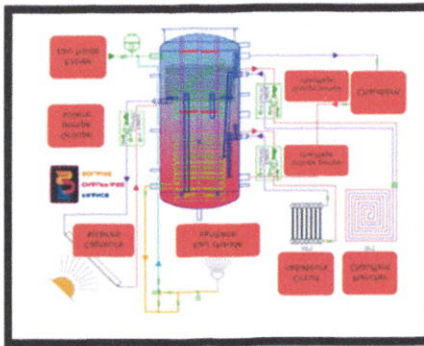




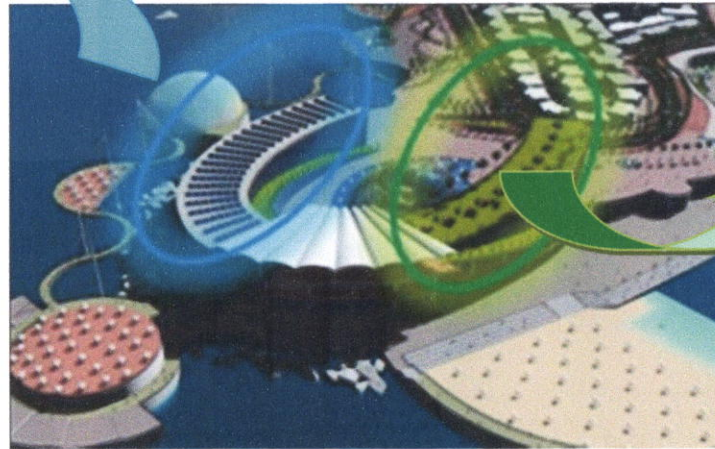
Capteurs solaires thermiques :



Capteurs photovoltaïques :



Ce toit végétal présente plusieurs avantages: ■Un absorbant phonique. ■Meilleure régulation thermique du bâtiment. ■Régulation hygrométrique : Les végétaux permettent de maintenir une humidité relative constante et adéquate. ■Faisabilité quelque soit l'orientation. ■Esthétique.



TOITS VERTS STRUCTURE et FONCTIONS

Végétation

Terre et engrais

Drainage, aération, réservoir d'eau et barrière de racines

Isolation

Membrane protectrice et barrière de racines

Membrane de toiture

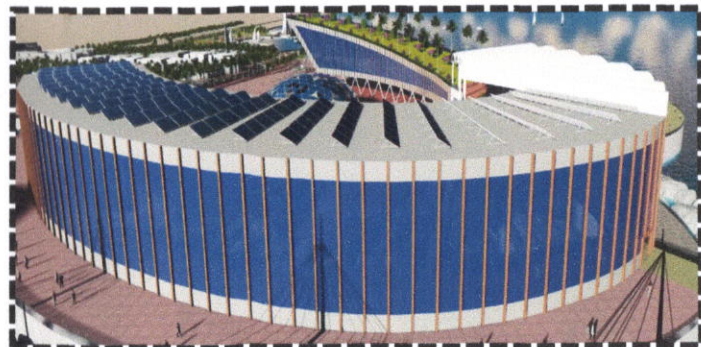
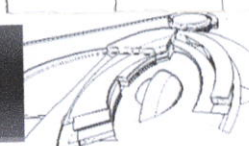
Support structural



Les capteurs solaires thermiques : transforment le rayonnement solaire en énergie thermique (chaleur-énergie) par l'effet de serre. Utilisés pour l'eau chaude sanitaire, pour le chauffage central.....).

Les panneaux solaires photovoltaïques sont écologiques du fait qu'ils permettent de produire une électricité sans émission de gaz à effet de serre et localement.

Simulation de projet : Façades, décoration



Décoration des façades par **des barres en bois**, la verdure qui existe dans les deux rampes et la terrasse jardin pour donner un aspect naturel au projet.

Façades et décoration:



L'utilisation des **parois transparentes** permet de relever les mécanismes internes de centre, et de favoriser le contact de l'homme avec son environnement, elle permet aussi de donner la **lumière et les vues nécessaires pour un bon fonctionnement et le confort visuel des clients.**



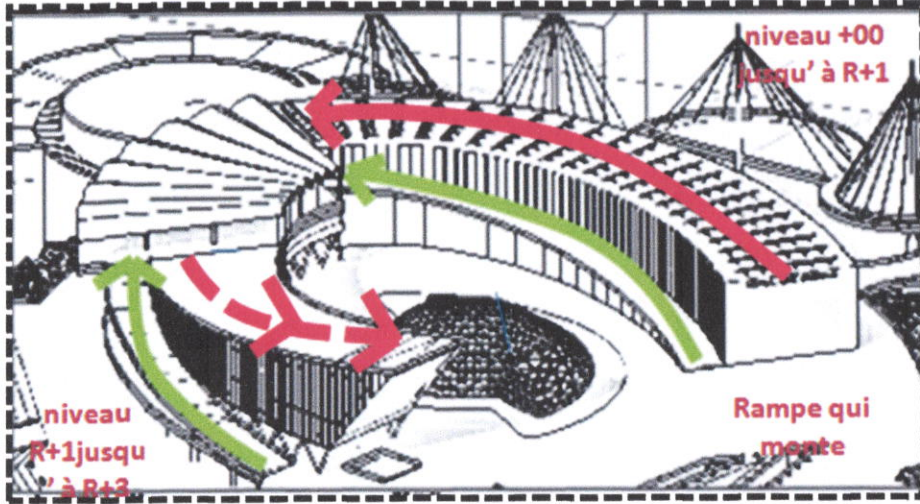
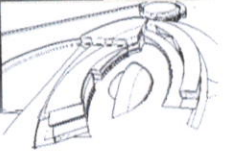
La couleur blanche qui reflète l'architecture littorale pour la toiture de terrasse, les poteaux et le système trié.

Les écrans publicitaires à LED

Pour diffuser du contenu (publicité, animations, annonces, informations, vidéos...) en liaison avec un ordinateur. Cette liaison est faite en sans fil (connexion wifi). La LED permet de changer les informations du panneau en temps réel.



Simulation de projet : volumétrie



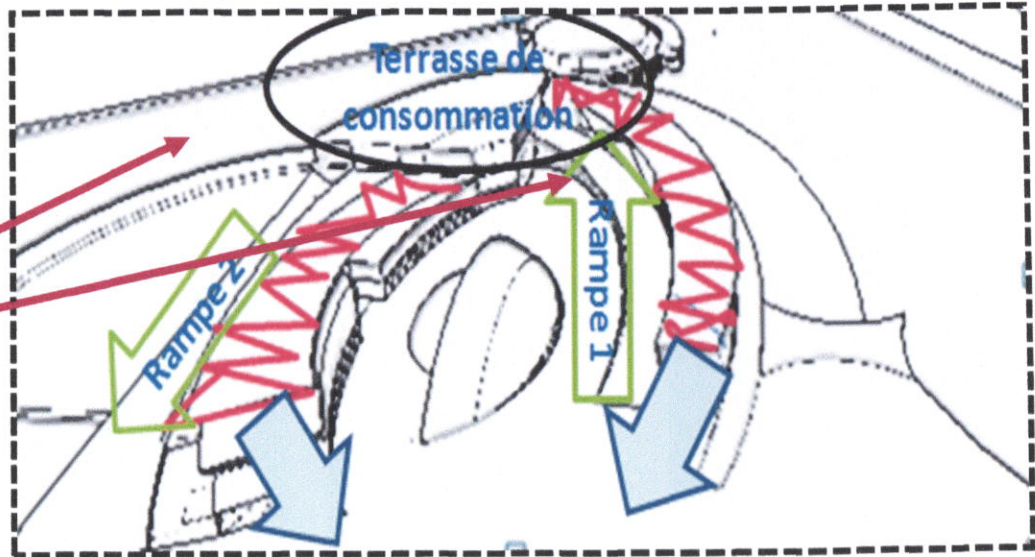
La forme inclinée de projet se commence de 18m jusqu'à 38m.



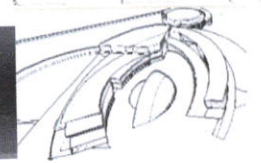
Relation entre le point le plus haut et le point le plus bas de projet.

Le volume suit la forme d'une flèche qui commence avec une hauteur basse en continuité avec la promenade EST et se termine par un sommet plus haut qui donne sur la ville et qui désigne le retour à la ville et permet de voir le maximum des vues panoramiques qui entourent le site.

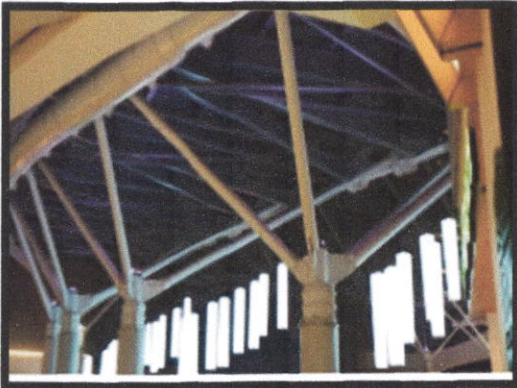
Le projet est inversé par apport aux deux rampes



Simulation de projet : Structure et matériaux



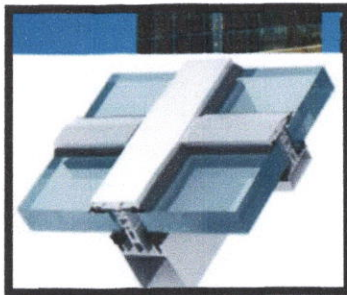
Système structurel



En ce qui concerne la structure de notre projet , nous avons opté pour une structure métallique arborescente ;principalement parce quelle permet : De grandes portées, plan libre, Liberté créative: par rapport à la forme, Durabilité: (l'acier conserve ses propriétés pendant des décennies et des décennies.....) ,avec une section des poteaux arborescents en acier d'une portée minimum de 15 m allant jusqu'à 25m .



Choix des matériaux



Le verre: Élément de transparence, d'ouverture et d'attraction.

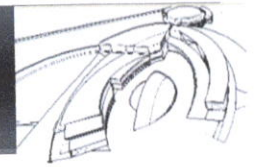
Utilisation des murs rideaux : pour raison de créer une transparence entre l'intérieur et l'extérieur et pour résister aux force du vent et des séismes, pour limiter l'infiltration d'air, contrôler la diffusion de la vapeur, empêcher la pénétration de la pluie.

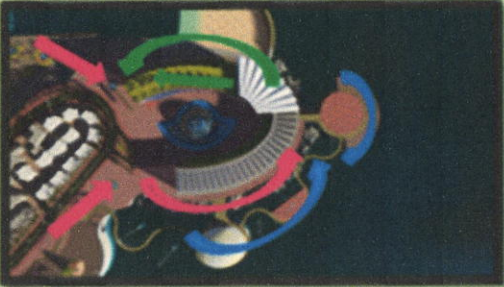







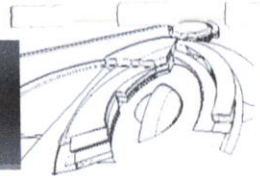
Le bois ; représente un matériau naturel et écologique, de ce fait on a utilisé des barreaux en bois verticaux au niveau de la façade, en continuité avec la foret de Bainem.



L'acier pour la structure



environnement		
relation harmonieuse du bâtiment avec son environnement immédiat		
 <p>Principe d'implantation: l'implantation des masses s'est faite par rapport aux parcours, aux accès, et au flux des passants.</p>	 <p>Le végétal et l'eau: -la présence du végétal et de l'eau dans le parcours. (Identité littorale)</p>	 <p>Eclairage naturel : Les murs rideaux et le hall permettra d'amener de la lumière naturelle plus profondément dans le bâtiment.</p>
 <p>Energie renouvelable : capteurs solaires et les capteurs photovoltaïques permettent au centre de produire sa propre énergie</p>	<h2>Économie</h2>	<h2>Social</h2>
 <p>Le projet par ses activités permet l'utilisation plus efficace des ressources et favorise la croissance et l'augmentation des revenus, ce qui contribue à la conservation, et la durabilité.</p>	 <p>Le projet par sa forme fluide, la transparence de ses façade et ses différentes activités va assurer le confort aux visiteurs.</p>	



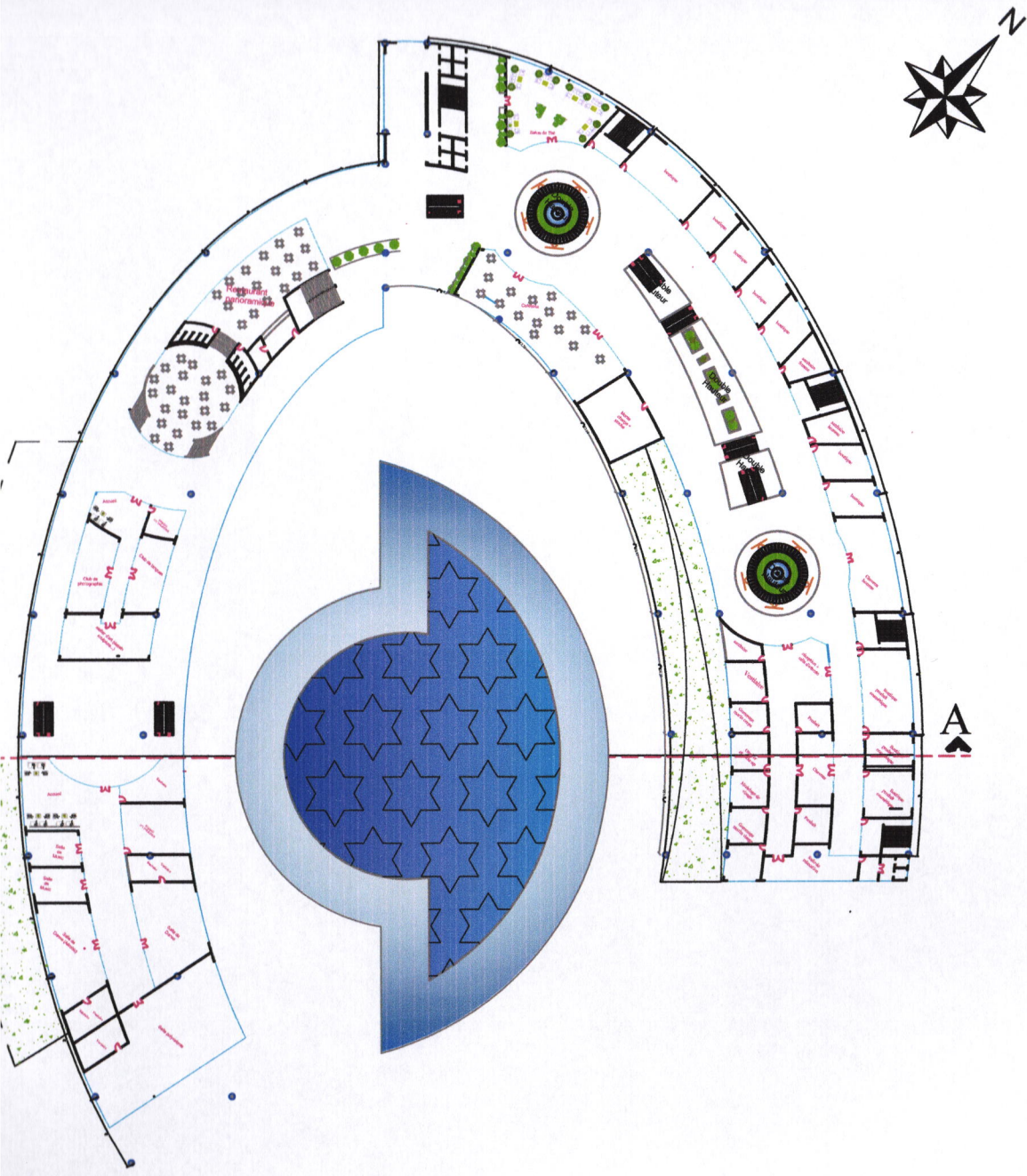
Les vues 3D



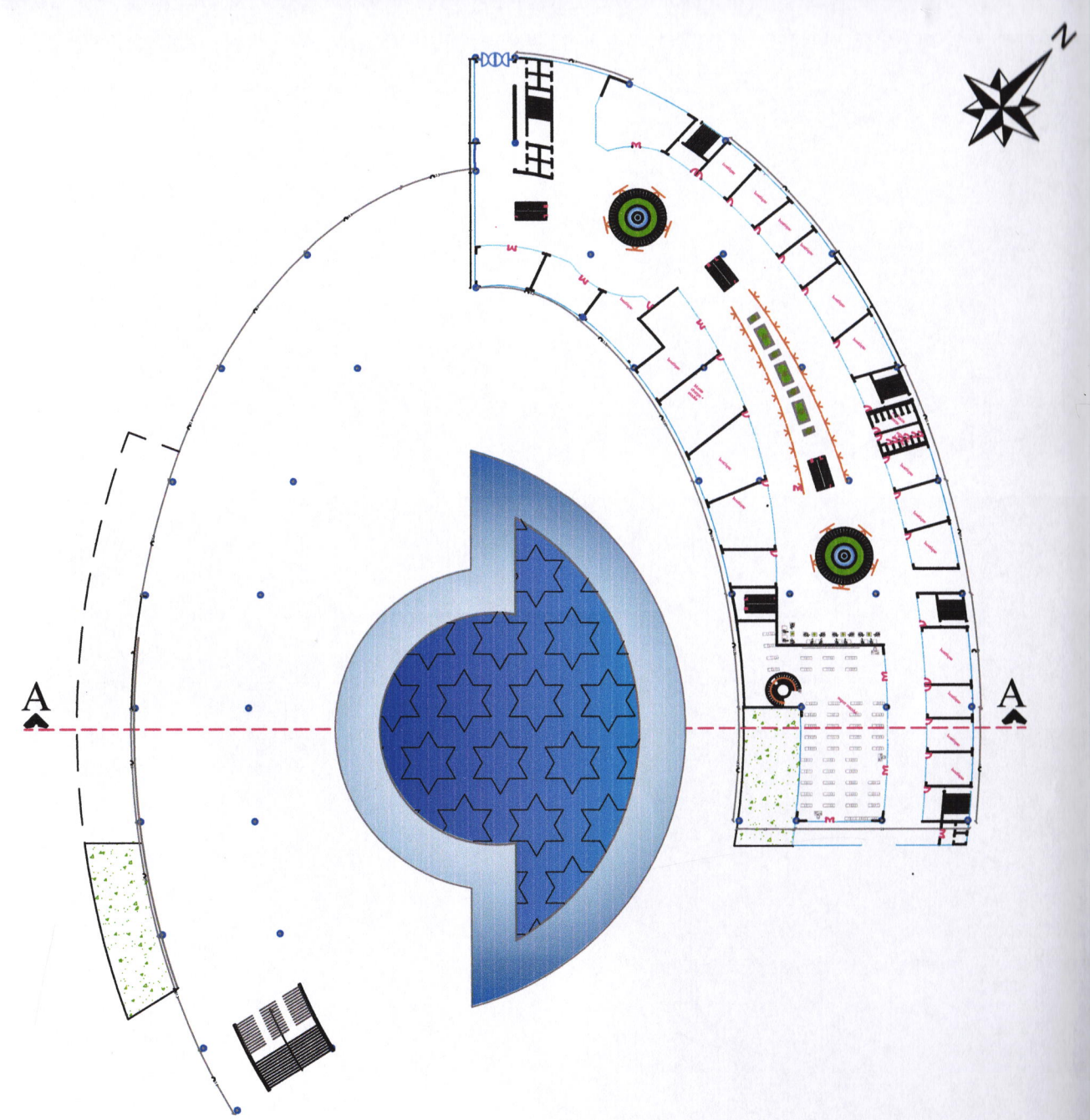


Conclusion :

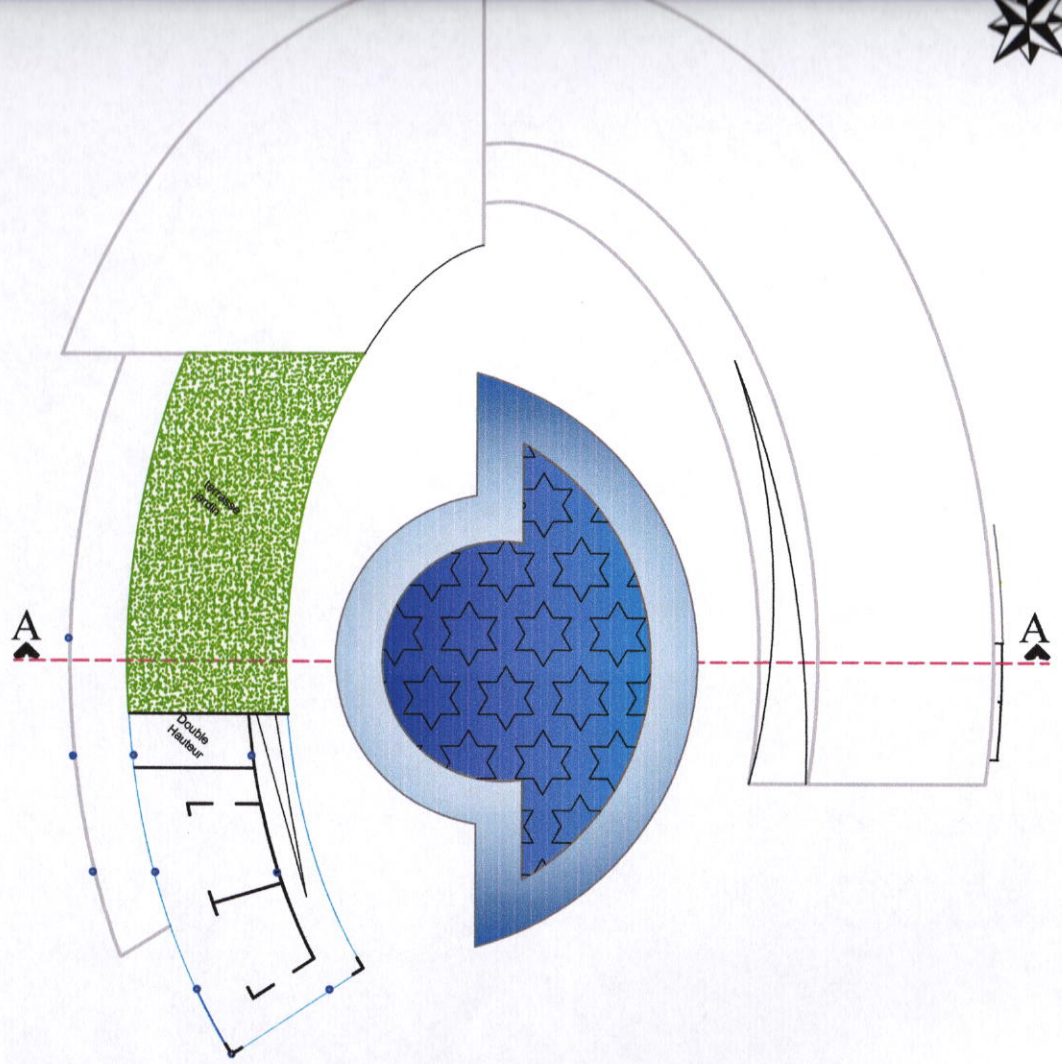
A travers ce travail nous avons essayés de rendre notre ville attractive du côté touristique en exploitant ses richesses naturelles et cela à partir d'une intervention urbaine qui traite la mise en valeur de l'interface ville-mer de Ain el banian à travers une proposition d'un réaménagement du front de mer et du port de la madrague et l'intégration parfaite ,cohérence, spatiale et fonctionnelle d'un équipement novateur porteur de symbolisme et de modernité au même temps et offre à Ain Benian une image tout a fait remarquable, dynamique, accueillante, attrayante et lisible, et crée un nouveau repère dans le Sahel algérois et lui permettra de construire son avenir sur la scène méditerranéenne et internationale.



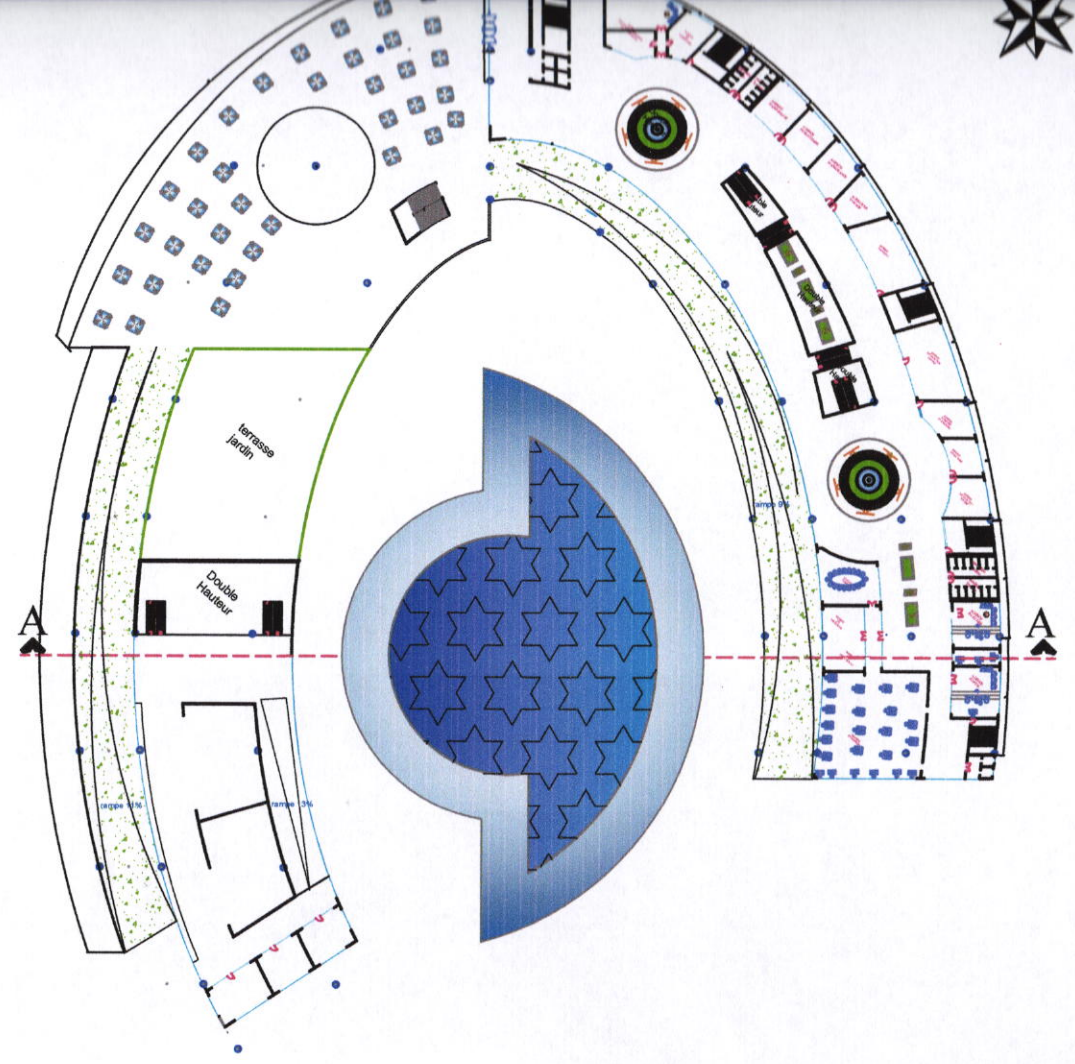
PLAN DU R+1



PLAN DU R+1



PLAN DU R+3
(niveau +18.00 m)



PLAN DU R+2
(niveau +12.00 m)

