



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

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

MEMOIRE DE MASTER

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale

AZUL

Thème:

**Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure
attractivité touristique**

Présenté et soutenu par:
SLIMANI Soumia

Sous la direction de :
M. Youcef ICHEBOUBENE
Architecte/Docteur en urbanisme. Maître de conférences.

Encadré par :
Mr. Nabil Ahmed CHAOUCH.
Architecte/Doctorant. Maître de conférences.

Année universitaire : 2016/2017.

Remerciements :

Je remercie le bon Dieu le tout puissant de m'avoir accordé volonté, courage et patience pour mener à terme ce travail.

MERCI à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail pour une initiative à la recherche sur un sujet qui paraît de tout repos mais qui n'est, en réalité, que peine et quête permanente.

Je tiens tout particulièrement à remercier mon encadreur, Mr. Icheboubene, de m'avoir orienté, conseillé, et pour m'avoir fait profiter de ses précieux conseils et connaissances, je voudrais lui témoigner ma gratitude.

Je remercie : Mr. Ahmed Chaouch pour sa contribution et son soutien.

Mes vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à ma recherche en acceptant d'examiner ce modeste travail et de l'enrichir par leurs remarques.

Je remercie également ma famille qui m'a encouragé tout au long de mes études, mes chers parents, mon mari et mes deux sœurs Louisa et Kaouther.

REQUALIFICATION URBAINE EN MILIEU LITTORAL POUR UNE MEILLEUR ATTRACTIVITE TOURISTIQUE.

Résumé :

La notion de littoral reste, encore aujourd'hui difficile à appréhender, malgré l'intérêt croissant que ce milieu suscite et les nombreuses définitions dont il fait l'objet. Cependant, ces définitions, qui ont évolué, ont le mérite de mieux comprendre les enjeux de ce milieu spécifique, à la fois attractif et sous pression. La gestion de cet espace nécessite une prise en compte et une intégration de ses dynamiques spatiales, d'origines marines et continentales.

La présente recherche porte sur la requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique. Elle vise à identifier les principaux attributs qui rendent le territoire littoral attractif et fonctionnel.

Présenter la requalification urbaine en milieu littoral comme un objet de recherche récent adopté par plusieurs villes méditerranéennes, notamment les villes historiques, pour renouveler leurs anciens quartiers et leurs façades maritimes délaissées afin de préserver leurs patrimoines architecturaux et culturels, ainsi devenir meilleure destination pour les touristes.

Les zones littorales, situées au cœur de la dynamique urbaine, représentent des systèmes complexes sur les plans écologique, économique, sociologique et culturel, qui éveillent l'attention des membres de la communauté scientifique de différents horizons disciplinaires. Par ailleurs, la requalification de ces espaces complexes recouvre en soi un grand intérêt. La volonté des acteurs urbains de tisser des liens entre une ville et la mer est un fait nouveau en urbanisme. Celle-ci relève à l'origine d'expériences peu formalisées mais nécessaires à aborder pour comprendre la dimension de la démarche et les raisons de son élan. Se pose en retour l'enjeu de caractériser l'engouement attaché aux territoires littoraux : le fait d'identifier clairement les phénomènes permet de mieux en cerner le sens et la portée.

Mots clés : Délaissements des interfaces, littoral, renouer les liens, méditerranée, urbanisme, requalification.

Abstract:

The concept of coastline remains, even today difficult to understand, despite the growing interest that this environment arouses and the many definitions of which it is the object. However, these definitions, which have evolved, have the merit of better understanding the challenges of this specific environment, both attractive and under pressure. The management of this environment requires consideration and integration of its spatial dynamics, marine and continental origins.

This research focuses on urban requalification for a better tourist attraction. It aims to identify the main attributes that make the littoral territory attractive and functional.

Present the urban requalification in coastal areas as a recent research object adopted by several Mediterranean cities, to renew their old neighborhoods and neglected maritime facades in order to preserve their architectural and cultural heritage, to become a better destination for tourists.

Coastal areas, located at the heart of the urban dynamics, represent complex ecological, economic, sociological and cultural systems that arouse the attention of members of the scientific community from different disciplinary horizons. Moreover, the requalification of these complex spaces in itself is of great interest. The willingness of urban actors to create links between a city and the sea is a new development in urban planning. This is originally an unformulated experience that is necessary to understand in order to understand the size of the approach and the reasons for its momentum. In turn, the challenge of characterizing the craze attached to coastal territories arises: the fact of clearly identifying the phenomena makes it possible to better understand their meaning and scope.

Keys words: abandonment of the interfaces, littoral, reconnect links, Mediterranean, town planning, urban requalification.

:

يبقى مفهوم الساحل ، حتى اليوم صعب الفهم ، على الرغم من الاهتمام المتزايد الذي تثيره هذه البيئة والتعريفات الكثيرة التي هي موضوعها. ومع ذلك ، فإن هذه التعريفات ، التي تطورت ، لها ميزة فهم أفضل لتحديات هذه البيئة المحددة ، سواء كانت جذاباً .
دارة هذه البيئة النظر وتكامل دينامياتها المكانية ، وأصولها البحرية والقارية.

يركز هذا البحث على إعادة التأهيل الحضري من أجل جذب سياحي أفضل. ويهدف إلى تحديد السمات الرئيسية التي تجعل الساحلية

اصبحت عملية إعادة التأهيل الحضري مؤخرًا موضوع بحث من قبل عدة مدن البحر الأبيض المتوسط والغاية منها تجديد لأحياء القديمة التاريخية خاصة الواجهات البحرية المتضررة جراء العوامل البيئية ,
وجهة مفضلة للسياح.

تمثل المناطق الساحلية ، التي تقع في قلب الديناميات الحضرية ، أنظمة إيكولوجية واقتصادية واجتماعية وثقافية تثير اهتمام المجتمع العلمي من مختلف الأوجه التأديبية. علاوة على ذلك ، فإن إعادة تأهيل هذه المساحات المعقدة في حد ذاتها له أهمية كبيرة. الجهات الفاعلة في المناطق الحضرية لإقامة روابط بين المدينة والبحر هو تطور جديد في التخطيط الحضري. هذه هي صل تجربة غيد مفهومة ضرورية لفهم حجم النهج وأسباب زخمه. وفي المقابل ، ينشأ التحدي المتمثل في توصيف الهوس المرتبط بالمدن احلية: فحقي تحديد الظاهرة بوضوح تجعل من الممكن فهم معناها ونطاقها بشكل أفضل.

مفردات رئيسية. اهمال الواجهة البحرية , الساحل , تجديد الروابط , منطقة المتوسط, العمران , اعادة التهيئة العمرانية.

Tables des matières :

Remercîments	2
Résumé	3
I. Introduction générale :	5
1. Le choix du master AZUL.....	5
2. Présentation de l'option.....	5
II. Etat de connaissance :	10
<u>Section 01</u> : Thématique générale :	
L'architecture en zone urbaine littorale.	
1. Les spécificités urbanistiques et architecturales du milieu littorales.....	11
• Cas des villes méditerranéennes.....	12
• Cas des villes littorales algériennes.....	33
• Conclusion	39
<u>Section 02</u> : Thématique spécifique :	
2. Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.....	40
2.1 Définitions des concepts interactifs dans l'opération de requalification urbaine en milieu littoral.....	41
2.2 La ville méditerranéenne et ses problématiques urbaines.....	47
2.3 Etudes d'exemples de projets de requalifications urbaines de villes littorales	51
III. Conclusion générale	67
IV. Références bibliographiques	71

1. Le choix du master d'AZUL

- Le choix était basé sur un intérêt pour parfaire mes connaissances sur le plan architectural et urbanistique et ainsi parfaire ma manière de penser mes projets d'architecture et d'aménagement urbain.
- Initiation à la recherche et pour éventuellement poursuivre des études post-graduation et ainsi s'investir dans l'enseignement supérieur et dans la recherche.

2. Présentation et objectif du master AZUL¹

Le littoral a été de tout temps qualifié d'espace complexe et vulnérable, particulièrement quand il s'agit d'intervenir dans différents aménagements sur le plan urbanistique et architectural.

Il faut dire que nombreuses études ont montré que les régions littorales ont été de tout temps les plus convoitées tant pour le développement de l'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques (Jacques MARCADON, 1999). Elles sont de tout temps l'objet de conflits sévères en termes d'occupation de l'espace (Francesco FRANGIALLI, 1994). Pour exemple, sur les 400 millions d'habitants que compte le bassin méditerranéen, près de 150 millions vivent sur le littoral dont plus de 60% sont des urbains (Jean-Claude JAGER, 1998); et si la rive sud représentait le tiers en 1950, la moitié en 1985, elle représentera, d'après les statistiques les deux tiers en l'an 2025. Des études (Annie Pinaud-Bonnelie, 1993) sur l'urbanisation du littoral ont montré que c'est surtout sur les rivages que la progression du bâti est spectaculaire et, l'essor du tourisme est généralement le principal responsable des mutations du paysage bâti dans les espaces à vocation touristique (Jérôme LAGEISTE, 2006) et (Jean RIEUCAU, 2004). En moins d'un siècle l'interaction entre les différentes activités en développement en zones littorales a donné naissance à une urbanisation inouïe des régions littorales. En tant qu'espace complexe et vulnérable, aujourd'hui nombreuses villes du littoral vivent des situations de désolation - pression démographique, urbanisation galopante souvent difficile à contrôler, pollution, empiètements sur certains sites censés être protégés, etc.- (Samuel ROBERT, 2009).

De nos jours, les actions de développement du littoral s'inscrivent en majorité et dans nombreux pays, dans une dimension nationale voire même internationale, d'aménagement du territoire et de l'environnement.

Dans le cas de l'Algérie, malheureusement et il faut le dire, malgré ces interventions inconvenantes, souvent d'ailleurs décriées par nombreux observateurs et experts de la ville, nous avons continué à agir toujours de la sorte, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisé l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs - les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exception quelque fois des statistiques qui diffèrent; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour

¹ Extrait tiré du programme de l'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) encadrée par M. Youcef ICHEBOUBEN

Introduction générale.

ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Les conséquences aujourd'hui sont nombreuses, et ce qui nous préoccupe le plus, par rapport à notre profil d'architecte et urbaniste, c'est les conséquences sur l'espace bâti où dans nombreuses de nos villes du littoral, le paysage bâti ne cesse de se dégrader et par conséquent de perdre de sa beauté d'antan. Il faut dire que cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses de ces villes du littoral, sont envahis de nos jours par des extensions urbaines très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral. Ces villes, qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force deviennent de plus en plus peu accueillantes et peu agréables à vivre, pour ne pas dire hostiles à la vie normale.

Aujourd'hui, en plus de nombreux experts de la ville, particulièrement ceux qui s'intéressent à l'espace littoral, qui continuent à décrier ces interventions souvent perverses qui n'ont donné que des images de désolation de nos villes en général et de celles du littoral en particulier, les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique et ont fini par mettre en place une réglementation spécifique, portant sur la protection et la valorisation du littoral par textes de lois et de plans :

La loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

- La loi O2-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

- Le Plan d'Aménagement Côtier (PAC).

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

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

Afin que notre action, en tant qu'architecte et urbanisme, soit judicieuse et profitable, il est nécessaire et important d'identifier, de comprendre, et d'expliquer de manière réfléchie les indicateurs qui ont marqué la production de cet urbanisme et de cette architecture si significatifs d'antan ou encore aujourd'hui dans certains pays, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles courants (Pierre LABORDE, 1993). Ces caractères sont si significatifs, que nombreux spécialistes de la ville qualifient les zones littorales de laboratoires d'innovations, autrefois, en matière d'architecture et d'urbanisme (Claude MIGNOT, 2008). Mais aussi les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui les villes littorales. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels, qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales. L'objectif est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois. Décisive, aujourd'hui que les pouvoirs publics algériens expriment une volonté pour le développement du tourisme. Décisive également, aujourd'hui avec l'évolution des modes et de qualité de vie, et l'avènement de la pratique touristique dans notre société.

Il est utile de rappeler qu'au vu des débats qu'il suscite aujourd'hui dans des rencontres (séminaires, colloques, etc.) nationales et internationales, le thème est d'actualité. Au sein de

notre institut d'architecture et d'urbanisme, il a fait l'objet de travaux de recherche finalisés au sein d'une équipe de recherche intitulé « **Le développement urbain dans les petites villes côtières, cas du littoral centre algérien** », projet CNEPRU, n° 090 1 /02/2004 en 2004-2005.

AZUL s'inscrit dans la continuité de l'option AZUL (Architecture en Zones urbaines littorales) dans le système classique, créée en 2004/2005 par moi-même, Mr ICHEBOUBENE Youcef, assisté de Mr. HOCINE Mohamed et TABTI Mohamed, tous enseignants à l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida. Il faut dire que l'option AZUL a pris de l'envol et a donné des résultats satisfaisants. Pour rappel, certaines idées maîtresses développées autour des grands projets de la ville d'Alger ont été initiées, pensées et développées dans l'option AZUL. Parmi ces idées on peut retenir:

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

Toutes ces réflexions méritent d'être développées d'avantage par le biais des masters 1 et 2 proposés à cet effet.

- ✓ **C'est ainsi que notre choix s'est porté sur le master Azul**

- **Cadre général du thème du mémoire**

Ce mémoire s'intéresse aux activités urbanistiques et architecturales dans les zones littorales, qui sont constituées par des espaces à la fois stratégiques et sensibles pour la conservation, la valorisation, l'aménagement et la gestion du territoire. Dans ce contexte, mon travail vise l'identification des enjeux, les atouts et les points faibles des villes littorales Algériennes, à travers la lecture des constats sur les tissus urbains et l'état architectural du cadre bâti de ces villes, afin de déterminer les facteurs de dysfonctionnements urbains des interfaces ville/mer, qui est largement altérée par des ruptures morphologiques et fonctionnelles qui rendent la gestion urbaine difficile, en s'appuyant sur une étude d'exemples étrangères en vue d'élaborer des propositions d'actions concrètes à **La problématique** de cette recherche.

— Pour cela, le thème du mémoire est composé de deux thématiques :

- 1) La thématique générale AZUL dans le but est d'acquérir un ensemble de connaissances nécessaires et importantes pour nous architecte, présentant la ville littoral sur les deux plans, architectural et urbanistique. Ces deux particularités seront expliquées et mises en avant aussi bien pour la ville littorale en général que pour la ville littorale algérienne plus précisément. Ce qui permettra de faire une approche précise du thème, pour mener de manière judicieuse la thématique spécifique.
- 2) La thématique spécifique : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique. Elle sera développée en réponse à un questionnaire qui sera comme suit :
 - 📌 Comment peut-on envisager une nouvelle dynamique de synergie entre l'aménagement urbaine et architectural de nos centres urbains pour une meilleure harmonie et par ricochet une meilleure attractivité touristiques.
 - 📌 Ces aménagements urbains et architecturaux pour une meilleure attractivité touristique ont-ils généré les résultats escomptés tant sur le plan du paysage architectural et urbanistique, ou encore en matière de mise en valeur des potentialités (naturelles, culturelles, sociales, ...) dans le monde local.
 - 📌 Comment concilier vocation internationale de la ville littorale lors des opérations de requalification urbaines ? autrement dit, comment articuler modernité et identité ?

Ainsi, le mémoire sera structuré comme suit :

- I. **Introduction générale** : commence par un résumé qui englobe l'idée générale du thème choisi ; et encore une présentation et objectif de l'option AZUL, avec une brève démonstration sur la motivation du choix de l'option et du mastère² et l'objectif de ce travail.
- II. **Etat de connaissances** : ce chapitre est consacré à l'approche conceptuelle ou on va se baser sur des recherches bibliographiques sur les concepts liés à notre thématique de recherche, à travers des livres, des thèses, des mémoires de magister et des articles scientifiques publiés.

1. **Section n°01** : Thématique générale (AZUL) : dans cette section on détermine les caractéristiques architecturales et urbanistiques des villes littorales méditerranéennes y compris le cas de la ville littoral algérienne et l'impact des phénomènes naturels sur la composition urbaine et la production du paysage bâti, en mettant le lumière sur la ville littorale algérienne, à travers une présentation sur l'état actuelle des interfaces portuaire, les instruments d'urbanisme et la politique algérienne en matière d'aménagement côtier , ensuite une conclusion de ce qu'on a retenu de cette thématique générale.

2. **Section n °02** : Thématique spécifique : d'abord un ensemble de définition des termes qui rapportent directement au thème de cette recherche pour mieux savoir manipuler la problématique, ensuite en allant à la source de cette recherche avec un constat de la ville méditerranéenne et ses problématiques urbaines, afin de mieux cerner l'origine de ses problèmes. Pour mieux illustrer ce travail, des exemples à travers le monde de villes littorales ayant fait état d'une requalification urbaine seront mis en avant.

- III. **Conclusion générale** : A la lumière du travail présenté, une conclusion générale pourra être posée afin de dégager les principales déductions et mettre en avant la réalité des espaces urbains du littoral Algérien, et surtout essayer de répondre aux questions de la problématique .
- IV. **Références bibliographiques** : Pour traiter notre sujet nous avons exploité la bibliographie réalisée, à travers l'exploitation des travaux de recherche existants et les nombreuses études et mémoires de magistères, des thèses de doctorats dont leurs thèmes est sur la requalification des villes et des interfaces portuaires dégradées et délaissée, qui permettent d'appréhender cette problématique.

A travers de cette état de connaissances, le but est d'acquérir un ensemble de connaissance sur les spécificités architecturales et urbanistiques du milieu littoral, et d'identifier les situations de désolation que vivent de nos jours les villes littorales. Nos investigations se focaliseront sur les facteurs à l'origine, facteurs si précieux pour nous architectes et urbanisme dans notre démarche professionnelle et qui nous permettra de réfléchir de manière judicieuse nos projets d'aménagement architectural et urbanistique en général et en milieu littoral en particulier. Par la suite, dans sa deuxième section nous allons nous intéresser à la réglementation en matière de construction et d'urbanisme en milieu littoral. L'ensemble de connaissances à acquérir dans ce domaine est également si précieux particulièrement aujourd'hui où l'aménagement du littoral en général est préoccupant et plus particulièrement dans le cas de l'Algérie .Enfin, nous allons conclure par une conclusion qui fera la synthèse des résultats acquis, et qui nous permettra de sortir avec des recommandations spécifiques au milieu littoral que nous jugerons utiles.

Section n°1 : Thématique générale :

Les spécificités urbanistiques et architecturales du milieu littorales.

▪ Bref aperçu sur le littoral :

Le littoral est l'espace de contact, l'interface, entre terre et mer : il est constitué d'un rivage, d'un avant pays marin exploité, d'un arrière-pays dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement marqués par la présence de la mer.

La méditerranée est un milieu naturel, qui connaît généralement une forte pression d'usages; il est fragile, perturbé, sur-occupé et sur-utilisé et fait l'objet de nombreuses pressions et rencontre des difficultés de plusieurs ordres. Il est donc question pour nous de l'engagement à la protection et valorisation de notre littoral, de savoir comment celle-ci s'opère.

La ville littorale méditerranéenne est un espace où la nature et la beauté paysagère prime, mais elle est de nos jours façonnée par l'homme qui engendre des pressions successives sur elle, il détermine, il occupe, il aménage, et on remarque de nos jours un grand glissement des populations et des activités vers le littoral. Elle se distingue par une biodiversité marine et terrestre².

C'est un espace très riches qui est commandé par tout le monde : investisseur, touriste, citoyen, vu sa grande importance dans tout les domaines, habitat, industrie, tourisme, commerce, agriculture...etc.

² N. Cemali, S. Ramoul, « *Dynamique de Littoral de Skikda (Est Algérien)* », International Journal of Environment & Water ISSN 2052-3408, Vol 3, 2004, P.22_34.

- **Cas général.**

A. La ville littorale Sur le plan urbanistique :

Principes et concepts d'urbanisation spécifiques aux zones littorales.

Les constructions en bord de mer ont des développements bien caractéristiques, ils révèlent une relation intéressante entre la nature et la ville, entre le naturel et l'artificiel, jusqu'à la limite entre ces deux entités distinctes. Il s'agit d'une forme urbaine bien spécifique et caractéristique, souvent multifonctionnelle et qui permet ainsi une diversité d'usages. Un monde distinct par le langage particulier de son urbanisme et de son architecture qui puise dans des styles et des thèmes historiques, qui eux même puisent dans le passé. Donc, une juxtaposition intéressante entre une architecture inspirée du passé et un parc qui tire profits des nouvelles technologies dans ses attractions.

➤ **Développement des villes par rapport à la mer :**

1. Développement des villes parallèle à la mer :

L'urbanisation linéaire du littoral se présente sous forme d'occupation modulaire du littoral, elle constitue le système d'aménagement le plus répandu et le mieux structuré, pour bénéficier de la vue sur la mer. La proximité de la mer constitue un avantage pour l'économie des villes par la dominance des activités économiques (portuaires, touristiques...etc.). (Voir figure 1).

- **Figure 1:** Le développement urbanistique parallèle à la mer



Image 1 : Un site plat ce qui a impliqué l'urbanisation parallèle à la mer, La ville de Nice, France. Source : <http://www.nicematin.fr>.

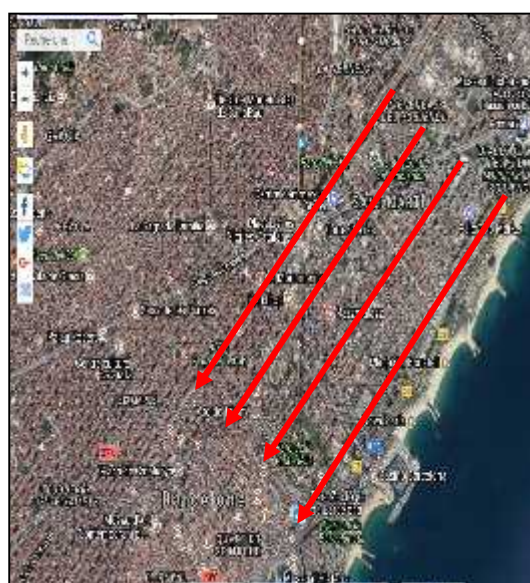


Image 2 : La ville de Barcelone avec une trame régulière et parallèle à la mer
Source : http://satellites.pro/carte_du_Monde

2. Développement des villes perpendiculaire à la mer :

Les villes qui se développent perpendiculairement à la mer se situent généralement sur des sites accidentés ou presque montagneux, ou encore présentant des obstacles de part et d'autre par rapport à la direction mer. L'implantation sur ces sites assurent une bonne protection naturelle contre l'humidité, le vent, les inondations, tsunامي. Le tracé urbain suit la morphologie du site ce qui en résulte une vue panoramique sur la mer et sur tout le paysage urbain. (Voir figure2).

- **Figure 2 :** Exemple de développement perpendiculaire suite à la morphologie du site.



Image 01 : On aperçoit dans la vue satellitaire de la Casbah d'Alger la forme de développement perpendiculaire du tissu urbain.
Source : <http://ww.agerfor-dz.com>



Image 02: la casbah d'Alger vue de la mer, ou tout le cadre bâti se a une vue panoramique.
Source : <http://brablog.centerblog.net>.

3. Développement satellitaire :

Ces villes à l'origine étaient soumises à une planification urbaine parallèle à la mer mais lors de leur évolution, elles ont été heurtées à un obstacle naturel (cours d'eau, terres agricoles, montagnes) ce qui a engendré l'apparition de plusieurs pôles de développements et donner cette structuration si particulière sous forme satellitaire. (Figure 3).

La nature agressive du climat de ces villes défavorise de construire sur les pentes tout on s'éloignant du bord de l'eau à cause du phénomène de l'inondation et l'élévation du niveau de la mer due aux changements climatiques d'une part, d'autre part pour les bâtiments ,la corrosion et l'érosion sont des phénomènes très connus dans cet environnement .

- **Figure 3:** Exemple de forme de développement satellitaire.



Image 01 : le développement de la ville d'Oran vue par satellite. Source : <http://www.agerfor-dz.com>



Image 02 : vue de la ville d'Oran et sa morphologie qui a dirigé son développement urbain. Source : <http://www.agerfor-dz.com>

➤ **Particularités des espaces urbains publics des villes littorales:**

L'espace urbain public est défini comme la partie de l'espace urbain non occupée par les constructions, il comporte tous les espaces creux : la rue, la ruelle, l'avenue, le passage, le square, la place, la placette, les espaces verts, les zones de recul devant les bâtiments, etc. Les espaces publics sont si divers, cette diversité se lit dans le rôle, la forme et l'environnement physique. La particularité des espaces urbains publics réside dans le fait de leur emplacement en bord de mer et la proximité des équipements publics, ainsi ces espaces met en valeur le paysage du littoral et permet au visiteur de trouver le plaisir d'être près de la mer dans une dimension collective, les possibilités de profiter du littoral dans une optique de plaisance c'est probablement ce qui rend l'espace public si attrayant d'un point de vue touristique.

L'espace urbain public en zone littoral est conçu de manière à offrir une diversité de points de contact avec la mer.

1. La place:

La place publique est parmi les types d'espaces qui ont joué un rôle important dans la fondation des villes. La place est un espace public non bâti, desservi par des voies, affecté aux piétons, entouré principalement par des bâtiments, et agrémenté de mobilier urbain et d'édicules divers. La nécessité de rassembler le public pour de grands événements, les fêtes, les déroulements de cérémonies politiques, religieuses ou militaires, le stationnement de véhicules, la jouissance d'une vue panoramique devant la mer. (Voir figure 4).

- **Figure 4 :** Particularité de la place en zone littorale.



Image 01 : la place Gueydon, Bejaïa.
Source : <http://www.vitamedz.org>



Image 02 : la localisation de la place par rapport à la mer. Source : google earth

4. La promenade:

La promenade publique est un espace public parfois planté de quinconces, d'accès restreint aux véhicules, aménagé en vue de l'agrément et de la détente par la déambulation et les rencontres sociales. La promenade publique peut être un espace spécialement aménagé, comme l'était à l'origine le cours, ou un espace dont les qualités s'y prêtent, comme une place réservée aux piétons. Elle peut impliquer des aménagements spécifiques, qui répondent au besoin d'articulation entre la ville et la mer, ménageant les espaces destinés aux différents usagers (piétons, cyclistes, cavaliers, etc.), et le traitement du sol : revêtement minéral, végétation, quinconces. (Voir figure 5).

- **Figure 5:** L'aménagement des promenades face à la mer



Image 01 : promenade publique face à la mer, Nice, France. Source : <http://www.domainelabergerie.fr>



Image02 : la promenade des anglais est bordée par la plage d'une coté et de l'autre coté le boulevard, qui est prolongé d'équipements touristiques et de commerce. Source : <http://www.googleearth.com>

5. Aménagements des percées :

Les villes littorales se caractérisent par la structure urbaine en particulier, l'organisation des voiries et des percées découpant les îlots dans le but de :

- Avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer. (Voir figure 6).
 - Régulariser l'écoulement régulier de l'air dans la ville.
 - Les percées contribuent à dynamiser la relation entre la ville et la mer.
- Les percées sont souvent des boulevards, aménagées par des activités liées aux tourisms et de commerces pour animer ces espaces et les connecter avec la mer et les interfaces portuaires. On prend l'exemple de, La Ramblade Barcelone Exactly 1 200 mètres de promenade arborée, elle est l'axe central qui traverse le cœur de la ville, il est formé d'une promenade piétonnière vivante et animée.
 - **Figure 6:** L'aménagement des percées vers la mer



Image 01 : vue aérienne de la Rambla, Barcelone.. Source : <http://www.futura-science.com>.



Image 02 : aménagement de la percée du jardin d'essai, El hamma, Alger. Source : <http://www.babzman.com>

6. Particularités du paysage urbain et architectural des villes littorales

Il se développe dans les villes littorales un type d'aménagement et des infrastructures particuliers qui ne se trouvent pas dans les villes d'intérieurs ; ces types d'infrastructures dépendent de l'activité aussi la taille de la ville. **Les paysages littoraux varient en fonction des activités:**

a. Les villes littorales touristiques :

a.1 Tourisme balnéaire :

Le tourisme dans les villes littorales, est souvent une ressource économique locale; rattaché aux activités de loisirs et à la santé, on trouve des infrastructures beaucoup plus touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges, les résidences secondaires), et aussi l'aménagement des espaces extérieurs (placettes, plages, quais, promenades, terrasses), autrement dit une ville balnéaire. (voir figure 7)

Le tourisme dans ces villes assure l'attrait d'un grand nombre de population toutes catégories confondues, ainsi qu'un dynamisme économique de la région.

Dans les petites villes on remarque une absence d'auberges et d'hôtel car il y a un autre type de tourisme qui est le tourisme chez l'habitant donc il y a dans la maison un espace d'accueille.

- **Figure 7:** Exemples à travers le bassin méditerranéen des aménagements balnéaires.



Image 01 : un complexe touristique, Hammamet, Tunisie.
Source : google.dz



Image 02 : Une résidence balnéaire en Espagne. Source : canalblog.com.



Image 03 : Un parc aquatique, Agadir, Maroc. Source : google.dz

- Le tourisme balnéaire nécessite en effet des équipements spécialisés : ports de plaisance, marinas (station balnéaire aménagée autour d'un port de plaisance), hôtels, golfs, piscines, grands ensembles immobiliers... et infrastructures de transport (autoroutes, aéroports) pour faciliter l'accès des estivants. On prend l'exemple du vieux port de la ville du Marseille, France, Ce vieux port est construit autour d'un bassin appelé le Lacydon. La zone du port est abritée des vents du nord (le mistral) et protégée des courants venus du sud et de la côte. (Voir figure 8).

- **Figure 8 :** Port de plaisance .



Image 01 : le vieux port de la ville de Marseille, France ,réservé à la pêche et la plaisance. Source : <http://hotelbellevuemarseille.com/hotel/la-grande-roue-sur-le-vieux-port-de-marseille/>



Image 02 : prise aérienne du vieux port, montre son emplacement par rapport à la ville du Marseille. Source : <http://figaronautisme.meteoconsult.fr>

a.2 Tourisme Culturel :

Le tourisme culturel dans les villes littorales, est d'habitude perçu comme un phénomène socio-économique positif. Le tourisme culturel désigne une forme de tourisme, dont l'objectif est de faire découvrir le patrimoine culturel et le mode de vie d'une région ainsi que de ses habitants. Ce type de tourisme englobe la visite de sites naturels le tourisme architectural. Le tourisme culturel a été considéré comme un marché de croissance ainsi que comme une forme de tourisme de qualité, il assure la préservation du patrimoine architectural et un attrait en toutes saisons. (Voir figure 9).

- **Figure 9 :** Les différentes formes de tourisme culturel.



Image 01 : tourisme des sites archéologiques. La flèche indique le Musée d'archéologie de Catalogne. Source : <http://www.history.ucsb.edu>



Image 02 : tourisme des anciennes villes historiques. Ville d'Antalya, Turquie. Source : <http://www.turquie-guide.com/antalya.html>

b. Les villes littorales industrielles:

De nombreuses villes sont nées des activités économiques et des échanges maritimes des ports, il est pour différentes destinations, port de commerce, port de pêche et port de plaisance.

Les ports ont été qualifiés selon la dominante de leur fonction :

- Diversifiée : toutes les activités portuaires sont présentes et notables.
- Industrielle : nombreuses ou grandes entreprises industrielle composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts, et trafics liées.
- Commerciale : activités essentiellement liées aux trafics de marchandises. (Voir figure 10).

Touristique : activités liées aux trafics de passagers et/ou ports de plaisance, ports de pêche, en plus des espaces aménagés pour l'activité de pêche, des espaces de loisirs et de distraction sont également aménagés.

- **Figure 10:** Exemple de paysage urbain et architectural des villes industrielles.



image1 : Le port de Barcelone est la principale infrastructure de service et de transport de Catalogne.
Source <http://www.cruisemapper.com> .



Image 2 : vue aérienne du port de Barcelone , ou on aperçoit les volumes rectangulaires des usines et des hangars, (paysage industriel). Source : <https://www.google.com/maps/>

– **L’effet du tourisme sur l’architecture et l’organisation du bâti**

Le tourisme a influencé l’architecture et, par son intermédiaire, les paysages bâtis, dont la composition et la localisation se réalisent selon des orientations fondamentales.³ Le tourisme est souvent une ressource économique locale, mais il peut générer des effets sur le plan socioculturel, architectural, urbanistique. Dans les villes littorales on trouve :

- Un développement rapide des infrastructures et d’hébergements
- Une réalisation des routes parallèle a la mer et des chemins pour accéder aux espaces touristiques aménagés à l’extérieur.
- Aménagement des espaces extérieurs tel que les placettes et les jardins pour permettre aux touristes l’exploitation optimale de toute la richesse littorale.

B. La ville littorale sur le plan architectural :

Principes et concepts architecturaux spécifiques aux zones littorales.

Les aménagements en bord de mer ont des développements bien caractéristiques, ils révèlent une relation intéressante entre la nature et la ville, entre le naturel et l’artificiel, jusqu’à la limite entre ces deux entités distinctes. Il s’agit d’une forme urbaine bien spécifique et caractéristique, souvent multifonctionnelle et qui permet ainsi une diversité d’usages. Un monde distinct par le langage particulier de son urbanisme et de son architecture qui puise dans des styles et des thèmes historiques, qui eux même puisent dans le passé. Donc, une juxtaposition intéressante entre une architecture inspirée du passé et un parc qui tire profits des nouvelles technologies dans ses attractions.

➤ **Implantation :**

L’un des plus importants facteurs à considérer lors de la construction d’un bâti est son emplacement. Le choix d’implantation doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer : pour se protéger des vents, les constructions sont dotées de protections de diverses formes, d’où la nécessité de prévoir des ouvertures (cas de grande construction) pour laisser passer le vent. « Il est nécessaire de fournir des éléments clés qui pourraient se baser à des concepts, chaque concept est décrit par le biais d’indicateurs géométriques déduits de l’étude de la relation géométrie urbaine /contrôle climatique»⁴

³ Tourisme, Architecture et paysage bâti, *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen* Année 1986 57-4 pp. 559-572

⁴ Baker, Mark C. 1996. Of Parameters and Polysynthesis. The Polysynthesis Parameter. Oxford University Press. 3-38. Reprinted, with permission from Oxford University Press, © 1996 by Oxford University Press.

Le concept d'implantation du bâti se rapporte directement à des préoccupations de composition architecturale, tels que la forme et l'orientation.

❖ On prend l'exemple de l'implantation des pyramides de la Grande Motte en France :

Jean Balladur dans son choix de pyramide. Il a voulu également concevoir des formes qui s'harmonisent avec le paysage, s'accordent avec le décor des Cévennes, les dunes, la mer et les étangs. Et la pyramide permet justement de créer un mouvement doux qui part du sol et qui redescend au sol, comme le dessin d'une montagne ou d'une dune, il a donné aux immeubles des formes différentes. Les immeubles de La Grande Motte du « levant », à l'est du port, ont le volume de pyramides dressées, l'Ouest, ont des volumes courbes, plus doux, et entre les deux se trouve au milieu la grande pyramide. Les grands bâtiments (pyramides) sont situés sur les bissectrices des angles formés par les 3 vents dominants de manière à "peigner" le vent et permettre le confort du public et des arbres, (voir figure 11).

▪ **Figure 11 :** L'implantation des formes de bâti selon le site.



Image 1 : cette vue générale de la grande motte, montre les deux formes de pyramide composant le projet. Source : <https://www.citedelarchitecture.fr>.



Image 2 : description d'implantation des deux types de pyramides de la Grande Motte, France. Source : <https://www.citedelarchitecture.fr>.

➤ La forme architecturale et l'orientation des constructions :

Afin de résoudre la contradiction entre le vent dominant, l'ensoleillement, l'humidité et vue sur la mer ainsi que le confort thermique, les constructions au bord de la mer sont dotées de divers formes géométriques, organiques et dynamiques pour sentir une fluidité, continuité, une métaphore s'intégrant judicieusement à l'environnement littorale. Les façades sont généralement ornées avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, toits saillants d'encorbellements, des terrasses et des balcons pour mieux profiter du soleil, de l'éclairage naturel et des vues panoramique.

❖ On prend l'exemple de l'immeuble World Trade Center comme exemple de l'intégration du projet dans son milieu, la mer, par sa forme architecturale, c'est une métaphore d'un bateau, il se compose de 04 bâtiments baignés de la lumière et du soleil, ainsi les vues panoramiques par son ancrage dans l'eau. (Voir figure 12).

▪ **Figure 12 :** La combinaison entre l'orientation et la forme architecturale.



Image 01: World Trade Center Barcelone, Espagne. Source : <http://www.alfatorres.es/>



Image 02 : vue du satellite de la localisation de l'immeuble WTC. Source : Google earth.

➤ Les matériaux et les techniques de construction :

La nature agressive du climat de ces villes défavorise certains matériaux et nécessite des précautions et des techniques à prendre en considération. Le confort thermique peut être atteint par un choix judicieux des matériaux de construction et une bonne politique architecturale de construction.⁵ On recommande d'utiliser la brique, le béton, les agglomérés d'agrégats creux, les panneaux isolés, verre de faible émissivité. Ainsi il faut prendre en considération l'épaisseur de ces matériaux pour assurer la résistance thermique requise c.à.d.

⁵ Revue des Energies Renouvelables Vol. 14 N°2 (2011) 239 – 248 « Matériaux de construction et confort thermique en zone chaude Application au cas des régions climatiques camerounaises »

la protection solaire induite par le facteur d'ensoleillement, aussi pour le facteur d'humidité (la détérioration de certains matériaux de construction c.à.d. le fait de corrosion). La couleur en architecture est une qualité de l'environnement architectural, la couleur extérieure du revêtement a une influence sur la partie du rayonnement solaire incident absorbée par la paroi. « Plus la couleur est sombre, plus la quantité d'énergie absorbée est importante. D'où l'on préconise l'utilisation de couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments comme le blanc et le bleu clair »⁶. (Voir figure 13). Utilisation des éléments de protection aux apports solaires tels que : Brise soleil, vitrages spéciaux « stop soleil » c.à.d. La vitre devient le support de protection solaire grâce aux films adhésifs solaires anti UV et anti chaleur ainsi réduit l'éblouissement solaire, stores, auvent, végétation, pergolas, couleurs claires (revêtements des murs extérieurs).(Voir figure 14).

- Les côtes sont toujours plus ventées que leur arrière-pays immédiat parce que les vents qui les abordent en venant du large n'ont pas été freinés par des obstacles topographiques, Il sert également à aérer, assainir, rafraîchir les milieux urbains ainsi permet de profiter de la ventilation naturelle dans les bâtiments. (Voir figure 15).

- **Figure 13 :** Les couleurs utilisées en traitement des façades.



Image 01: des façades en bleu et en blanc, des immeubles de front de mer d'Alger. Source : <http://www.panoramio.com/>



Image 02: Ile de Santorin, Grèce, revêtement de toutes les façades en blanc. Source : <http://www.antelope-travel.com>

⁶ Izard Jean-Louis, Architecture d'été : construire pour le confort d'été, édition EDISUD, Aix de Provence, France, 1993, p83.

- **Figure 14:** Les différentes techniques utilisées pour se protéger des rayons solaires



Image 01 : des brises soleil en façade amovible. Source : <https://architizer.com>



Image 02 : Utilisation du vitrage spécial « stop soleil ». Source : <https://www.film-pour-vitre.com>



Fig. 15 : de grandes ouvertures et des balcons adoptés dans le projet urbain de la Grande Motte, en France, afin de pouvoir profiter de la ventilation et l'éclairage naturel. Source : <http://www.gite-34.fr>

➤ La conjonction habitation/végétation/littoral :

La présence de la végétation le long des rues, dans les places et à l'intérieur des constructions, est fortement recommandée pour la protection du soleil ou du vent, et une réduction de la contrainte de chaleur en abaissant les températures c.à.d. améliore les microclimats urbains (provoquer par les facteurs naturels: l'ensoleillement et le vent) et aussi l'utilisation de la végétation est pour des raisons d'esthétique et décoratives. « Chaque littoral a son paysage arboré. La société le met en scène, se l'approprie et le gère. Objet géographique facilement perçu, l'arbre est isolé ou regroupé, dépérissant ou conquérant, apprécié ou stigmatisé Malgré un réel attrait... »⁷. (Voir figure 16).

- **Figure 16 :** La forte présence de la végétation dans les villes littorales.



Image 1. présence de la végétation dans un quartier résidentiel au bord de la mer. Source : ÉTUDE : Les villas du balnéaire en Charente-Maritime de 1945 à 1980



Image 2. Une rangé d'arbre est utilisé comme brise-vent naturelle .Barcelone, Espagne. Source: <http://www.pinterest.com>.

➤ Espaces de transition entre espace intérieur et extérieur :

« Le caractère balnéaire d'un bâti dépend non pas d'un style particulier, mais du mélange des styles et emprunts de toute nature. Il se caractérise également et surtout par son rapport à la nature, jardin fleuri ou panorama maritime, combinant protection observation et contemplation. Ces relations visuelles sont traduites physiquement par la présence caractéristique des espaces de transition : Pergolas, balcons, vérandas bow-windows. »⁸

⁷ Vertigo, revue électronique en sciences de l'environnement, volume 10, n°2, 2010.

⁸ La prise en compte du patrimoine dans le PLU, 2007. Véronique Thiollet-Monsénégo, Architecte DPLG.

▪ Les ouvertures :

La lumière naturelle est l'un des matériaux de base de toute conception architecturale. Élément librement disponible, elle est prise en compte prioritairement dans les programmes d'architecture contemporaine. La relation entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment est modulée par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'esthétique de l'architecture. L'ouverture sur l'extérieur est un trait du comportement typique en zone littorale et implique de grandes ouvertures sur l'extérieur, et baies vitrées la présence de terrasse et de piscine pour un souci de rafraîchissement ainsi pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et des vues panoramiques imprenables. (Voir figure 17).

▪ Figures 17 : Particularités des ouvertures dans les constructions de littorale



Image01 : Une grande fenêtre, qui permet même à s'asseoir ou s'allonger pour contempler la mer .source : pinterest. Com.



Image 02 : Pour mieux profiter du soleil et de l'éclairage naturel ainsi les vues panoramiques, une grande baie vitrée. Source : deavita.fr

▪ Les terrasses et les balcons:

La terrasse : est un élément traditionnel de l'architecture dans les zones côtières. Un plateau exposé au soleil qui prolonge une pièce le plus souvent, permet le regroupement, l'échange, ce qui est spécifique aux constructions du littoral, c'est que presque toute construction a une terrasse qui a une vue vers la mer comme elle offre une vue sur l'extérieur. On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur. (Voir figure 18).

- **Figure 18** : La présence des terrasses dans toutes les constructions du littoral.



Image 01. Vue depuis le château sur le village de Peñíscola. Espagne. Source : wikipedia.org.



Image 02. Une terrasse aménagée d'une habitation à Marseille. France. Source : wikipedia.org.

Le balcon : est une plate-forme entourée d'une balustrade faisant saillie sur la façade d'un bâtiment. Les balcons dans la construction face à la mer sont souvent dimensionnés de façons à pouvoir accueillir réellement du mobilier de confort pour mieux contempler la mer et de profiter des vues panoramiques. (Voir figure 19).

- **Figure 19**: Des balcons face à la mer avec du mobilier de confort.



Image 01 : Un balcon donnant sur la mer. Source : pinterest.com.



Image 02 : Un balcon d'un appartement de lux. Source : vivons-maison.Com

▪ Les Galeries :

C'est un large passage à l'extérieure d'un édifice, donne sur la mer couvert, pouvant desservir plusieurs pièces. Ayant une fonction de séjour, elle peut être en encorbellement sur les façades. (Voir figure 20).

▪ Figure 20 : La galerie dans la construction face à la mer.



Image 01. Villa face à la mer dotée d'une galerie au RDC. Source : booking.Com



Image 02. Construction face à la mer aménagée par une galerie au RDC. Source : booking.Com

▪ Bow-window :

Fenêtre en saillie, qui s'avance sur la façade. Le bow-window (signifie fenêtre en arc) a au moins deux faces, leur rôle principal est de laisser pénétrer plus de clarté à l'intérieur. Le bow-window offre aux habitants l'opportunité de contempler la mer à partir de chaque angle de la pièce dans appartement. (Voir figure 21).

▪ Figure 21 : Types de bow-window dans les constructions.



Image 01: Vue panoramique assure le bow-window. Source : <https://www.bayviewwindows.ca>.



Image 02: Une villa avec un grand bow-window. Source : <https://www.abritel.fr>.

▪ Le Moucharabieh :

Dans les pays arabes, un dispositif de ventilation naturelle forcée était fréquemment utilisé: Le moucharabieh. Ces panneaux de bois ajourés forment un maillage qui entraîne une réduction de la surface et accélère le passage du vent. Moucharabieh est devenu une technique utilisée dans la construction moderne, en particulier dans les zones côtières, permettant le passage de la lumière et de l'air frais tout en protégeant contre le soleil brûlant, ainsi permet le contact visuel direct avec l'extérieur et de profiter des vues panoramiques. (Voir figure 22).

▪ Figure 22 : La technique de moucharabieh adaptée dans des projets modernes.



Image 01 : une vue sur le moucharabieh du musée des civilisations MUCEM. Source : <http://www.mucem.org/sites>



Image 02 : le musée « Mucem » toute sa façade couverte de moucharabieh, Source : <http://www.mouvement.net>

➤ L'impact des phénomènes naturels sur l'architecture dans les zones littorales :

– Les risques naturels :

Le risque naturel est la rencontre entre un aléa d'origine naturelle et des enjeux humains, économiques ou environnementaux. Il est la menace d'évènements extrêmes issus d'un

phénomène naturel, imprévu ou mal prévu sur un bassin de risque. Il n'a d'effet qu'en présence d'aménagements et de leurs utilisateurs, où le niveau de vulnérabilité est relativement haut. Certaines zones littorales faces aux risques d'**inondation**, du **séisme** ou d'**érosions** leur urbanisation croit sans précaution particulière, Il n'est pas raisonnable de continuer à renouveler le tissu urbain dans des zones inondables ou sismiques aujourd'hui sans prendre en compte ces risques de manière significative. Ce territoire sera un jour en crise et devra faire face pour faciliter un retour à la normale le plus rapide possible.

Les grandes opérations de requalification urbaine représentent des opportunités à saisir pour proposer des projets de territoire adaptés aux risques. Ceci suppose de l'innovation dans les démarches d'urbanisme et une transformation du regard des décideurs sur l'opportunité que représente la prise en compte du risque dans l'aménagement d'une ville, et non la seule contrainte.

La présence de réglementation officielle, telle que les instruments d'urbanisme, les textes législatifs relatifs à l'aménagement et au développement durable du territoire, à la protection et à la valorisation du littoral, ou à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes ainsi que certaines études émergentes, ne reste que théorique et non applicable sur le terrain faute d'élaboration de stratégies de planification à long terme exprimée par des plans de protection. Parmi les risques naturels qui occupent l'opinion publique et les spécialistes actuellement, est les changements climatiques :

– **Les changements climatiques :**

Les changements climatiques sont une réalité, les phénomènes liés à ces déséquilibres vont s'intensifier dans les années à venir. Lorsque l'on occupe une position de décideur, il est important de garder présent à l'esprit qu'en plus des vies humaines qui sont en jeu, ce sont également des ouvrages portuaires, piscicoles et touristiques qui pourraient disparaître et réduire à néant les efforts de développement économique. Il faut donc s'entourer d'avis éclairés afin de mieux orienter les actions.

Face aux évolutions actuelles et futures, les villes doivent interroger les formes urbaines qu'elles souhaitent développer. Les changements climatiques représentent un facteur important qui peut servir de catalyseur pour inciter les villes à s'adapter aux modifications de leur environnement. Cela est vrai pour le littoral, particulièrement menacé par la montée du niveau de la mer.

➤ **On peut se protéger du changement climatique par :**

- Construire des constructions bioclimatiques.
- Anticiper et intégrer dans l'aménagement, les risques particuliers liés au littoral (houle, érosion, hausse du niveau de la mer) ; Prévoir des équipements liés à la mer (notamment portuaires) qui puissent résister à une élévation du niveau de la mer.
- Gérer l'urbanisation des zones soumises aux risques .
- Proposer une urbanisation adaptée aux différents contextes
- Structurer et mener de nouveaux projets.
- Développer et utiliser des outils performants de prédiction.
- Comprendre la complexité du système littoral.

– Phénomène d'érosion :

Le littoral est modelé en permanence par la mer et le vent. Sa mobilité est un mécanisme naturel et inéluctable, les conséquences de cette mobilité naturelle sont néfastes, parce que les constructions ont souvent été implantées sur les cordons dunaires et trop près de la ligne du rivage et que l'érosion les met alors en danger. (Voir figure 23).

Elle est déjà une réalité dans de nombreux pays dans le monde, puisque plus de 70% des côtes sableuses sont aujourd'hui en érosion. Résultant d'une combinaison de plusieurs facteurs à la fois d'origine naturelle et humaine, qui interviennent à plusieurs échelles temporelles et spatiales, l'érosion côtière se manifeste lorsque la mer gagne du terrain sur la terre par l'action des vents, des mouvements de houles et de marées et ce quand les sédiments (sables) deviennent insuffisants pour constituer la protection naturelle des plages. Même si cette érosion est un processus naturel qui a toujours existé et façonné les rivages du monde, il est de nos jours évident que son ampleur est loin d'être uniquement naturelle. De nombreux facteurs humains concourent à aggraver ce phénomène et notamment :

- le prélèvement de sables de plage, du fait d'une forte demande en matériaux de construction liée aux implantations humaines;
- la construction d'ouvrages perpendiculairement à la côte ;
- les constructions à proximité des côtes ou sur les plages ;
- la déforestation des dunes littorales et des mangroves qui jouent un rôle de stabilisation contre l'érosion côtière.

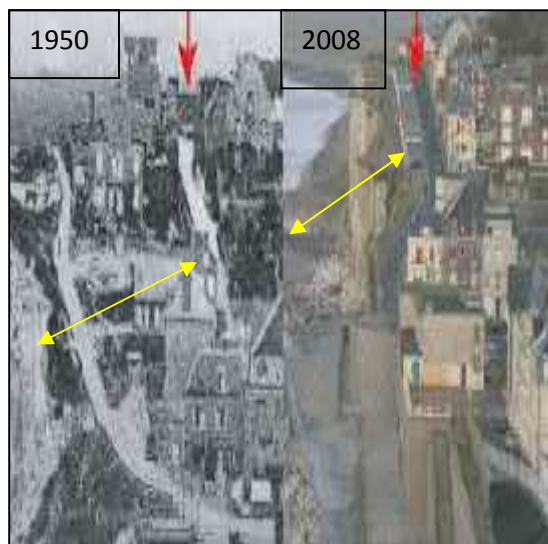


Figure 23:l'effet du phénomène d'érosion sur la ville Ault, France. Source : //http : www.euroméditerranée.fr

➤ **Quelques principes pour la gestion de l'érosion :**

Sur la base des orientations de quelques ouvrages, et des guides techniques sur la connaissance et la gestion de l'érosion du littoral, spécifiquement de la zone méditerranéenne et la connaissance actuelle du fonctionnement du système littoral, et des enseignements tirés des aménagements passés, il est possible de définir des principes fondamentaux en terme de gestion de l'érosion :

- ✓ **Il est naturel que le littoral bouge.** Ce phénomène est lié au fonctionnement des milieux littoraux et continentaux.
- ✓ **Vouloir fixer " à tout prix " le littoral est illusoire à long terme,** engendre des coûts (d'investissement et d'entretien) très élevés pour la collectivité et induit de nombreux impacts négatifs pour le littoral (artificialisation des plages par exemple)
- ✓ **Il convient d'accepter l'évolution du littoral et de la gérer** en engageant dès à présent des réflexions en termes de planification.
- ✓ **Il est indispensable de respecter et de restaurer un espace de liberté,** ou espace de mobilité, pour le littoral. Des études doivent être engagées rapidement pour définir et délimiter cet espace de liberté.
- ✓ **Il est nécessaire d'approfondir la connaissance** sur le fonctionnement global du littoral et de suivre son évolution.
- ✓ Le littoral est un système global et **les réponses à l'érosion ne peuvent être apportées durablement qu'à l'échelle minimale de la cellule sédimentaire** et doivent faire l'objet d'une concertation la plus large possible.
- ✓ **L'étude diagnostique** (connaissance des processus, identification des enjeux et aléas, définition des objectifs à long terme) **est le préalable indispensable à une gestion effective du problème posé.**
- ✓ **La préservation ou la restauration des unités écologiques** participant à l'équilibre des plages (cordons dunaires, herbier de posidonies,...) **est essentielle.**
- ✓ **Les techniques respectant le fonctionnement naturel du littoral doivent être privilégiées** par rapport à celles qui s'y opposent.
- ✓ **Les plages et les ouvrages de protection nécessitent un entretien et un suivi** qui doivent être pris en compte dès la mise en place du mode de gestion.

- Cas de la ville littorale algérienne.

- ❖ Introduction

Les villes littorales algériennes ont connu deux périodes de développement architectural et urbanistique, est c'est le cas pour tout le territoire national :

1. La période colonial : Les villes littorales d'Algérie, se sont constituées à la fois en référence à la modernité et à la civilisation occidentale, avec un tracé urbain régulier et une architecture spécifique au littoral, (voir figure 24) mais aussi dans ses début à l'architecture turque et mauresque, Certes que pendant la période coloniale, l'urbanisation était établi d'une manière réfléchié et bien orientée et respectait les mesures d'édifier près de la mer, mais l'occupant français a détruit une grande partie de Médinas en Algérie, pour l'installation de l'armée et des premiers colons, ce qui a engendré une perte de l'identité de l'architecture, l'urbanisme et le patrimoine algérien.
- **Figure 24:** l'architecture et le tracé urbain de la période coloniale.



Image 1 : Le front de mer de la ville d'Alger dans la période coloniale. Source : <https://irmc.hypotheses.org/>

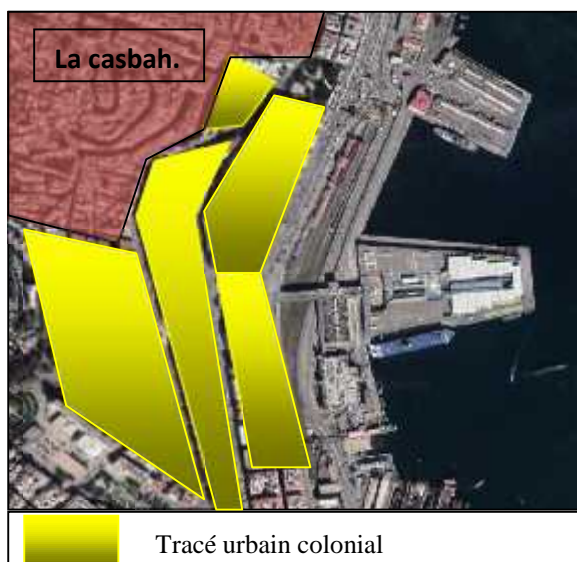


Image 2 : vue en plan du tracé urbain colonial du quartier maritime de la ville d'Alger. Source : <https://www.lexilogos.com/satellite/alger.htm>

2. La période post colonial : les villes littorales Algérienne ont connu dans cette période les caractéristiques architecturales et urbaines suivantes :

a) La ville littorale Algérienne sur le plan architectural:

-Après l'indépendance l'aménagement était pour répondre aux besoins sociaux avec une architecture non réfléchi pour tout le cas du littoral algérien. (Voir figure 25).

-Dans la période actuel l'état pris des décisions par des nouveaux plans d'aménagement qui correspond aux particularités des villes littorales comme le projet de la Médina d' Alger.

La ville littorale Algérienne ne prend pas en considération les particularités du littorale, que ce soit dans les matériaux utilisés ou même concernant l'orientation.

Dés 1985, les pouvoirs publics abordant une toute autre direction engendrait par une prise de conscience, légiférant ainsi texte de lois qui manifeste la réflexion, l'organisation et la construction.



Fig.25 : vue sur l'architecture, et l'urbanisation anarchique des villes littorales algériennes, Ain Benian, Alger. Source : <http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/12>

b) La ville littorale Algérienne sur le plan urbanistique :

Les villes littorales sont composées de deux entités urbaines, un ancien noyau historique et une nouvelle extension urbaine, ces deux entités sont éclatées et hétérogènes. De plus, les difficultés liées à leur fonctionnement se font de plus en plus sentir : congestion de la circulation, déficience des transports en commun, mitage des milieux naturels, exclusions et violences urbaines...etc. Et même si ces villes se couvrent de nouvelles extensions aux habitations d'un standing élevé, les conditions de la population résidente dans les quartiers ou centres anciens s'aggravent en général.

En effet, au courant de l'histoire, les forces de l'urbanisation ont exercé leurs effets les plus importants en périphérie urbaine. La dynamique de l'espace déjà bâti ne s'est exprimée dans les tissus anciens que par de simples réajustements du contenu laissant généralement intact

l'ordonnance du cadre bâti existant. On s'est retrouvé face à une dynamique d'extension spatiale, négligeant dans la majorité des cas, l'intervention sur les tissus urbains anciens.

Dès les années soixante dix, une dynamique urbaine de plus en plus accrue liée à la stratégie de développement national préconisée pour éradiquer les handicaps hérités de la colonisation. Depuis, la régulation urbaine est essentiellement tournée vers l'expansion spatiale réalisée souvent de manière démesurée. Justifiée par l'urgence des besoins socioéconomiques, cette démarche prévaut toujours avec comme seule logique celle des chiffres démographiques et des quantités de logements à réaliser.

La construction illicite et les bidonvilles ont pris place dans le décor et ont complètement déstructuré le tissu urbain, notamment du front de mer dans plusieurs villes et même aussi leurs arrières pays.

Les constructions illicites ont occasionné des atteintes irréparables à l'urbanisme, à l'esthétique des villes et au paysage architectural, créant aussi un dysfonctionnement urbain.

L'état a préféré s'intéresser uniquement aux grandes villes qui sont **Alger, Oran et Annaba** (voir figure 26), et quelques moyennes villes comme **Bejaïa** et au détriment des petites villes (**Azeffoune**) qui sont restées relativement délaissées ou en stagnations, (voir figure 27). Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu une forte urbanisation (elles sont sur-urbanisées) par contre les petites villes qui sont sous-urbanisées.

- **Figure 26** : Vues sur les trois grandes villes citées en dessus.



Image 01 : Alger : la plus grande ville littorale du pays. Source : <http://www.terki.sitew.com>.



Image 02 : Oran : la seconde grande ville littorale. Source : <http://www.leconews.com/fr/regions/ouest>.



Image 03 : Annaba, la troisième grande ville littorale. Source : Google image.

- **Figure 27** : Vues des moyennes et petites villes littorales algériennes.



Image 01 : Bejaia, classifiée moyenne ville littorale. Source : <http://bejaia.teria.org/page2.htm>



Image 02 : vue d'une petite ville littorale, Azzefoun. Source : <http://www.algerieinfos->



Image 03 : Cherchell une petite ville littorale algérienne. Source : <http://www.algeriepyrenees.com>

c) Sur le plan réglementaire:

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. Cette législation interdit l'urbanisation sur une bande de territoire de cent mètres de largeur, à partir du rivage, 800 mètres et de trois cents mètres en cas de fragilité de l'écosystème littoral.

- Préserver la bande des 100 mètres :

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

L'inconstructibilité des espaces les plus fragiles permet de préserver les ressources naturelles et culturelles, facteurs d'équilibre écologique et d'attrait touristique, mais aussi de préserver la valeur d'usage et économique de ces milieux.

- Préserver la bande des 800 mètres

D'une largeur de 800 mètres ou sont interdites:

Les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.

Toutefois, en raison des contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

- Préserver la bande des 1000 mètres

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.

Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des 3 km sont réglementées.

➤ La politique algérienne en matière d'aménagement côtier :

Les politiques d'aménagement du territoire ont pour mission d'intégrer harmonieusement le développement touristique en établissant des limites et en maintenant la qualité de l'environnement.

« Le temps de l'urbanisation anarchique doit cesser »⁹, a déclaré le ministre algérien de l'environnement et de l'aménagement du territoire, Chérif Rahmani, au cour d'une conférence de clôture sur le programme d'aménagement côtier de l'Algérois (Paca).

L'Algérie ne peut envisager son avenir qu'en évaluant ses potentialités et ses atouts, et en transformant ses faiblesses en richesses. C'est pour cela qu'elle doit s'interroger sur ses véritables atouts et l'attractivité de son territoire.

L'analyse de la situation actuelle des ressources de l'organisation de l'espace et de son fonctionnement montre que :

- Des disparités importantes, aggravées par la rareté de l'offre d'emploi.
- Une armature urbaine déséquilibrée.
- Une croissance urbaine importante et anarchique générant des difficultés de gestion.
- Un déficit chronique en matière de transport, d'habitat et d'équipement.

Une dégradation alarmante des ressources naturelles (eau polluée et une indisponibilité en eau, inférieure au seuil de rareté, pressions sur les ressources et les écosystèmes maritimes. Selon toujours Chérif Rahmani.¹⁰

➤ Lutte contre les risques majeurs

Les villes côtières sont particulièrement exposées aux risques majeurs naturels et industriels : les inondations de Bab El Oued, le séisme de Boumerdès et l'incendie de la raffinerie de Skikda en ont été les manifestations les plus récentes. Outre les pertes humaines, ces catastrophes entraînent des dommages matériels importants. Elles peuvent également avoir des conséquences écologiques désastreuses.

La prévention est évidemment l'axe de travail privilégié.

Les communes ont été récemment exhortées à préparer des plans de prévention des risques. Ces plans doivent, en particulier, introduire la notion de risque dans les plans d'occupation

⁹Environnement en Algérie et aménagement côtier, 31 janvier 2006. [http : //www.algerie-dz.com](http://www.algerie-dz.com).

¹⁰ idem

État des connaissances –Section n 01.

des sols (POS). Mais le manque de compétences et d'expérience des communes les conduit à rechercher des coopérations extérieures.

Les instruments d'urbanisme:

L'aménagement de littoral doit s'opérer dans un cadre juridique clair et précis, pour cela on trouve:

SNAT: le schéma national d'aménagement du territoire.

SDAT: le schéma directeur d'aménagement du territoire.

PAC: le plan d'aménagement côtier (pour délimiter l'espace littoral et identifier les différentes sources et formes de pollution et d'érosion).

PDAU: le plan directeur d'aménagement urbain (préservation des espaces naturels équilibre entre l'urbanisation et l'activité économique, permet de localiser les zones de conflit d'usage).

POS: le plan d'occupation des sols permet d'intégrer la spécificité des lieux et protéger les espaces sensibles notamment par l'interdiction de construire.

ZET: zone d'expansion touristique.

PAT: plan d'aménagement touristique.

• **Conclusion :**

L'environnement littoral se caractérise par une forte spécificité naturelle, c'est un système complexe qui présente une exceptionnelle diversité d'un milieu naturel et de ressources. Sa position géographique, sa richesse en matière d'écosystème le rend un espace désirable pour la vie, et un milieu d'échange favorable provoquant une forte concentration des activités, ce qui explique l'indispensable relation entre l'homme et l'environnement littoral, les potentiels et les atouts qui le caractérise, le soumet en général à des pressions fortes en matière d'aménagement.

Les changements climatiques influent sur le niveau de la mer comme sur la fréquence et la force des tempêtes, augmentant d'autant le phénomène d'érosion et le risque de submersion. Symétriquement, l'attraction qu'exerce le bord de mer se traduit par une densification de la présence et de l'activité humaines au préjudice de l'espace qui l'accueille mais aussi du milieu et des activités maritimes. convoitées, précieuses et fragiles, telle est l'équation à résoudre pour assurer le développement durable des zones côtières et la protection de sa richesse.

Dans tout le système urbain méditerranéen, les superficies urbanisées progressent beaucoup plus vite que le nombre des habitants¹¹. Notamment en Algérie, ainsi les constructions illicites et informelles envahissent et dégradent l'armature urbaine du littoral.

Par la position stratégique de l'Algérie, et sa bande côtière qui prolonge 1200km, représente une grande potentialité, des territoires d'exception et uniques, un héritage historique architectural et culturel, qui représente une matière première pour le développement économique du pays à travers le tourisme, mais ça ne se réalisera qu'avec une politique sérieuse en matière **de requalification urbaines des villes littorales**, prenant en considération les lois de protection du littoral et valorisation du patrimoine bâti. Il s'agit donc un aménagement qui nécessite l'intégration de ses spécificités qui va permettre de soustraire à l'urbanisation pressante des espaces rares et convoités (milieux littoraux), la prise en compte des risques concernant les changements climatiques constituent une priorité.

Une requalification urbaine est devenue inévitable pour de nombreuses villes littorales, (Quartiers délaissés, bidonvilles, constructions informelles, des ports qui tourne le dos à la ville,...) et de revalorisation de leur centre urbain, et renouer les liens entre la ville et la mer. Toutes ces opérations sur ces lieux de valeur foncières importantes constituent des supports expérimentaux pour l'élaboration de nouvelles stratégies capables de répondre aux mutations socio-économiques, et résoudre les majeurs problèmes du pays qui sont : la crise du logements et la crise du chômage, les impératifs économiques imposent des changements à tous les niveaux, d'où l'apparition de nouveaux concepts, de nouvelles préoccupations urbanistiques et les programmes d'aménagement changent pour s'adapter au monde qui est en perpétuelle mutation.

¹¹ *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens Evaluation et perspectives d'un développement urbain durable.* par Claude CHALINE. COMMISSION MEDITERRANEENNE DU DEVELOPPEMENT DURABLE. Mai 2001.

Dans cette section, on va développer la thématique spécifique «*Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.*». Ceci sera appuyé par une familiarisation avec le vocabulaire urbanistique concernant le sujet, avec des définitions sémantiques des différents concepts. Il s'agira aussi dans ce chapitre de présenter deux études d'exemples des projets de requalification urbaine, des expériences purement méditerranéennes, L'objectif de cette thématique est :

- Faire face à la complexité des problèmes urbains actuels en comptant, certes, sur nos ressources et notre imagination, mais aussi en tirant partie de l'expérience des autres, de ceux qui ont su trouver des réponses appropriées et efficaces aux problèmes de la pollution, la rupture sociale et la désagrégation de l'identité culturelle .

SECTION n°2 : THEMATTQUE SPECIFIQUE :

Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Présenter la requalification urbaine des villes littorales comme un objet de recherche récent, surtout pour les villes situées au cœur de la dynamique urbaine, représentent des systèmes complexes sur les plans hydrologique, écologique, économique, sociologique et culturel, qui éveillent l'attention des membres de la communauté scientifique de différents horizons disciplinaires. Par ailleurs, la requalification de ces espaces complexes recouvre en soi un grand intérêt. La volonté des acteurs urbains de tisser des liens entre une ville et son port ou entre la ville et la mer est un fait nouveau en urbanisme. Celle-ci relève à l'origine d'expériences peu formalisées mais nécessaires à aborder pour comprendre la dimension de la démarche et les raisons de son élan. Se pose en retour l'enjeu de caractériser l'engouement attaché aux milieux d'eau : le fait d'identifier clairement les phénomènes permet de mieux en cerner le sens et la portée.

La réflexion sur la problématique de requalification urbaine pour l'attractivité touristique dans les villes littorales est l'occasion de conception de moyens organisationnels et juridiques destinés à sauvegarder les potentialités touristiques dont dispose le littoral algérien.

La requalification urbaine s'exécute à des différents plans et s'est concerné par plusieurs domaines et disciplines tels que l'urbanisme, le tourisme et l'aménagement des espaces touristiques urbains. Pour cela on divise cette section sur trois principaux titres :

1. Définitions des concepts interactifs dans l'opération de requalification urbaine
2. La ville méditerranéenne et ses problématiques urbaines.
3. Des études d'exemples de projets de requalifications urbaines de villes littorales.

Comme première démarche on va entamer la définition du champ lexical de la requalification urbaine.

2.1 Définitions sémantiques des concepts :

a) Urbanisme :

C'est une notion assez vaste, on va la résumer comme suit :

L'urbanisme recherche « la meilleure organisation spatiale possible des hommes et de leurs activités. Son objectif premier est l'amélioration des conditions de vie. Le social en est le moteur. Répondre aux besoins du citoyen telle est la mission première de l'urbanisme »¹¹

¹¹ Raffaud, 2003, p. 21.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

L'urbanisme est à la fois un champ disciplinaire et un champ professionnel recouvrant l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires.

Selon les traditions académiques, cette discipline est associée tantôt à l'architecture, tantôt à la géographie, selon l'aspect mis en avant, l'intervention urbaine ou l'étude théorique.

En tant que champ disciplinaire (ou scientifique), les théories de l'urbanisme sont en étroite filiation avec les sciences : humaines, géographie, aménagement, économie, sciences juridiques, écologie, anthropologie, science politique, sociologie, sémiologie.

En tant que champ professionnel, les pratiques et techniques de l'urbanisme découlent de la mise en œuvre des politiques urbaines (logement, transport, environnement, zones d'activités économiques et appareil commercial). Cette deuxième dimension recoupe la planification urbaine et la gestion de la cité (au sens antique du terme), en maximisant le potentiel géographique en vue d'une meilleure harmonie des usages et du bien-être des utilisateurs (résidents, actifs, touristes).¹²

Construire la ville sur le littoral nécessite de porter une réflexion particulière sur les enjeux urbains tenant compte des caractéristiques géographiques et de l'environnement de ce milieu mais aussi des activités qui y sont liées. L'aménagement du littoral est tiraillé entre besoins de développement et mise en valeur de son territoire, de protection d'un environnement et d'un patrimoine naturel sensible et fondamental dans l'écosystème et d'une gestion des risques

b) Projet urbain:

Les villes littorales connaissent un ensemble de dysfonctionnements fonctionnels spatiaux et sociaux à plusieurs niveaux, ainsi le délaissement des interfaces s'accroît de plus en plus. La dégradation continue de la qualité du cadre de vie urbaine est un héritage de longues années elle est générée par la complexité et la rapidité du développement urbain et de ses mutations.

La dégradation des fonctions spatiales de la ville, la prolifération de l'habitat non structuré et la détérioration du cadre bâti, sont parmi les symptômes de dégradation qui ont mené à la révision des outils et mécanismes de la planification urbaine. En effet, il s'est avéré de penser à d'autres initiatives, qui participeront à la création de nouveaux dynamismes urbains, et à la résolution des différents dysfonctionnements des villes.

Le projet urbain nécessite une intégration des problèmes et des enjeux (espaces ou habitats remarquables, fonctions écologiques et nature des usages) pour traiter conjointement des multiples aspects (écologiques, économiques, techniques, esthétiques, sociaux, etc.) du projet d'aménagement. Cette intégration permettra aux solutions mises en œuvre de ne plus répondre

¹²La société française des urbanistes, archives nationales du monde de travail, Un répertoire numérique détaillé a été établi par Nicolas JOULAUD, stagiaire en archivistique, en juillet-août 2007 sous la direction de Frédérique COPPIN, conservateur du patrimoine

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

à un seul problème sectoriel (emploi, pêche, tourisme, aménagement local, protection du patrimoine naturel et des milieux), mais de rechercher les synergies, voire les « multi-usages » ou la « multifonctionnalité » et de traiter à la fois les enjeux de court et de long termes en envisageant les impacts de politiques publiques sur l'environnement et sur l'emploi.

Ainsi, le projet urbain se veut une réponse. Il vise la réhabilitation et la revalorisation de la ville, et constitue au même stade, un cadre référentiel aux élus et aux responsables locaux, qui les « inspire » dans tous les projets d'intégration urbanistiques.

Le projet urbain, est en premier lieu, un moyen de « repenser » les relations et les formes d'influence et de cohérence entre la mer et la ville, dans un cadre qui intègre les différentes composantes.

En résumé, le projet urbain ne peut être réduit aux schémas et conceptions urbains où aux plans de masse, il est un réservoir des idées qui tracent le futur de la ville et le cadre référentiel consensuel. Il englobe toutes les orientations urbaines, environnementales, sociales et économiques.... . Le projet doit également être capable d'inclure et d'accompagner les divers programmes et créer l'harmonie entre les différentes initiatives et interventions prescrites.

c) Requalification urbaine :

« Une ville qui ne change pas et qui se fige devient une ville morte. »¹³

La requalification urbaine consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouveaux axes de circulation - et de projets de construction favorisant la diversification des activités.¹⁴ Ces projets s'attachent à trouver une solution pour les quartiers ou secteurs de villes laissés à l'abandon ou parfois mal rénovés. Dans ces secteurs, on constate généralement un cercle vicieux de dégradation de l'état des bâtiments, de son tissu économique (des marchés informels par exemple). Outre le renouvellement des bâtiments eux-mêmes, cette mutation du quartier s'accompagne bien souvent d'un renouvellement social, économique, voire culturel qui permet à la ville d'évoluer dans son ensemble.

Une opération de **requalification urbaine** et de réhabilitation réclament une pensée spécifique et nécessitent l'emploi de formules, de mécanismes et de techniques adaptées au site et aux exigences particulières des occupants. Pour cela, il est recommandé de se référer à un certain nombre de principes et de règles méthodologiques pour guider la conception des intentions et la conduite des opérations de réhabilitation.

¹³ Caisse des dépôts et consignations (CDC), Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), Réussir le renouvellement urbain, 15 maillons clefs pour la chaîne de mise en œuvre des projets, novembre 2001.

¹⁴ <http://collectivitesviabiles.org/articles/consolidation-et-requalification-urbaines>

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Les villes littorales le moteur du développement de l'Etat et une composante principale dans le processus de la modernisation de l'économie et de la société. Leur requalification permettra de renforcer leurs capacités compétitives et par conséquent qualifier leurs fonctions urbaines.

La requalification d'un quartier dégradé ou toute une ville délaissée et qui a perdu connexion avec son port ou avec la mer, n'est pas juste un programme de travaux à réaliser mais c'est plutôt un processus de négociation et de communication entre les multiples acteurs. Afin d'endiguer un processus de dégradation il est nécessaire d'obtenir l'adhésion des partenaires (et tout particulièrement des occupants), qu'il faudrait impliquer dans la gestion de la requalification.

Condition nécessaire pour les gens acceptent de modifier leurs pratiques, de soutenir les projets et de s'investir dans le devenir des sites concernés.

Définir les objectifs et les différentes stratégies signifie pouvoir plus tard définir les conditions techniques, spatiales et sociales d'une opération de requalification.

Ce phénomène urbain peut prendre ainsi des formes diffuses : transformation des immeubles, réhabilités ou remplacés après avoir été détruits. Mais il peut également prendre la forme de projets urbains de restructuration portant sur des quartiers entiers.¹⁵

d) Attractivité touristique

Il est généralement admis aussi que l'attraction touristique d'un territoire renvoie à une diversité d'équipements, d'acteurs, d'actions, d'événements qui provoquent des déplacements..... En tourisme, le premier problème concerne l'attractivité des territoires. L'attractivité d'un lieu ne serait pas donnée par la nature ni par la culture. Elle serait engendrée. Elle procéderait d'une émergence corrélée à un investissement de valeur de nature identitaire. Si l'on est attiré par un panorama, un paysage, il y a lieu de penser que le spectacle qui attire a été auparavant engendré par autre chose que les données naturelles et culturelles qu'il contient.¹⁶

L'attractivité touristique en villes littorales, c'est de mettre en valeur les paysage urbain, par la conservation du patrimoine bâti et architectural, améliorer les services et l'installation d'infrastructure touristique.

e) L'espace public touristique urbain :

L'espace public urbain est en principe un lieu de libre accès, de libre circulation, il est ouvert à l'altérité, à la rencontre, c'est un espace de « convivialité », L'espace public (la place, la rue, les espaces de rencontre, de l'événement) invite à la multi culturalité, au partage. Il fait l'objet d'un traitement dans sa forme, de travaux sur sa composition, la lumière, l'ambiance sonore destinés à mettre en valeur l'architecture de la ville avec, en conséquence, une plus

¹⁵ Mémoire de magistère : Paramètres pour une Stratégie de Renouvellement Urbain De l'Interface Ville-port : cas d'Alger Essai de Diagnostic Partagé.

¹⁶ L'attractivité touristique des territoires, revue de recherche en tourisme, été 2007.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

grande attraction du voyageur et une extension de la durée de son séjour. Même si sa définition est complexe, du fait de la diversité des champs que ce terme recouvre cette notion est avant tout juridique. Avec Françoise Choay et Pierre Merlin, on considérera que « l'espace public est la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage »¹⁷. Un espace urbain ne peut être qualifié de public que lorsque celui-ci est accessible à tous les citoyens. Les rencontres entre les individus y sont possibles et ils deviennent des lieux de confrontation à l'altérité. Les résidents peuvent y croiser les touristes venus s'imprégner des ambiances qui y règnent ou des bâtiments qui y siègent, toutes les catégories socioprofessionnelles peuvent s'y côtoyer dans une perpétuelle recomposition sociale: « l'espace public est donc un espace dans lequel on est, individuellement ou collectivement, et dans lequel on se déplace »¹⁸

« Il est, en tant qu'espace de convivialité, différent et complémentaire de l'espace privé, qui est celui de l'intimité. Pour le délimiter, certains le définissent en opposition aux édifices publics dans le domaine public, puisque composé d'espaces ouverts ou extérieurs ; mais regroupant des espaces aussi bien minéraux (rues, places, boulevards, passages couverts) que verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières...) ou plantés (mails, cours...) Les limites s'arrêtent alors aux pieds des bâtiments, sans que ceux-ci n'influencent l'espace qui les borde. Cette définition semble oublier l'importance des façades et des volumes dans une perception de ce qui entoure le spectateur de l'espace. Ses limites forment de ce fait quelque chose de flou, évoluant entre la perception qui s'impose empiriquement à l'individu et la représentation qu'il s'en fait. »¹⁹.

L'universalité d'accès, nécessaire au caractère public, n'est toutefois pas synonyme d'absence de règles régissant les pratiques de cet espace. C'est alors que son aménagement et sa composition prennent tout leur intérêt, aussi bien à l'échelle individuelle et sociale qu'urbaine et spatiale. Les professionnels de l'urbanisme et les architectes composent l'espace public pour y générer des actions, des sentiments, des comportements et des images.

Toutefois, il ne serait pas juste de tomber dans un déterminisme qui ferait de l'aménagement l'unique producteur de sens et de pratique d'un espace et des acteurs sociaux sans prises ni effets sur celui-ci. En effet, même si l'espace et sa forme influent sur les comportements qui s'y déroulent, toutes les pratiques ne peuvent être pensées dans l'aménagement. Les individus donnent ainsi souvent un sens totalement inédit aux espaces pourtant « verrouillés » dans les projets.

¹⁷ CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Presses Universitaires de France : Paris, 1996, p 320

¹⁸ PINON Pierre, *Lire et composer l'espace public*. Les Editions du STU : Paris, 1991. p 8.

¹⁹ Pierre Merlin, Françoise Choay et al. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 1988.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Ñ On peut définir l'espace public sous différents points de vue : ²⁰

- Du point de vue juridique, il est considéré comme la partie du domaine public non bâti, affecté à des usages publics.

- Du point de vue sociologique, c'est un espace de sociabilité, où l'individu peut contacter et nouer des relations sociales avec les autres.

- Du point de vue urbanistique, le terme espace public désigne les espaces ouverts, extérieurs complémentaires au bâti privé et public.

Donc la notion de l'espace public entraîne de multiples amphibologies sans qu'il constitue un obstacle à la compréhension du terme.

f. Les aménagements touristiques dans les villes littorales :

L'aménagement est un élément moteur de la dynamique du développement touristique, c'est un terme très courants et les méthodes d'aménagements se varient pour chaque type d'espace (rural, urbain, littoral et montagnard), le littoral est toujours le lieu préféré des installations touristiques, le tourisme est une activité économique importante dans le monde entier, et consomme un espace considérable, d'où la nécessité d'une bonne prise en charge d'organiser son fonctionnement, en matière d'infrastructures touristiques, cette action se base sur des principes tels que :

- Intégrer le projet d'aménagement dans son environnement.
- Au niveau mondial, beaucoup de villes ont adopté le discours du patrimoine dans leurs stratégies de développement du secteur touristique en milieu littoral.
- Essayer de résoudre la contradiction entre activité touristique et écologie des lieux touristiques, certes que le tourisme a généré une croissance économique très forte, à l'échelle mondiale, sans prendre toujours bien en considération ni l'usage rationnel du territoire ni la conservation des systèmes naturels.
- Porteuse de développement et créatrice d'emploi.
- Une gestion digne et sévère du service public touristique de la qualité professionnelle ; pour les villes touristiques ou les stations, il est souhaitable de faire évoluer des instituts de formations de la gestion des équipements publiques touristiques.
- La mise en scène des espaces publics, les modes de découverte du patrimoine culturel, économique, social et architectural.

Divers champs d'actions sont concernés : le respect de l'**environnement** par les opérateurs touristiques et les touristes, la gestion des activités par les communautés réceptrices, des emplois attrayants, des vacances accessibles pour tous, etc. Il s'agira, notamment d'engager

²⁰ Chapitre 1. La place publique : notions et appropriation. Thèse de doctorat.

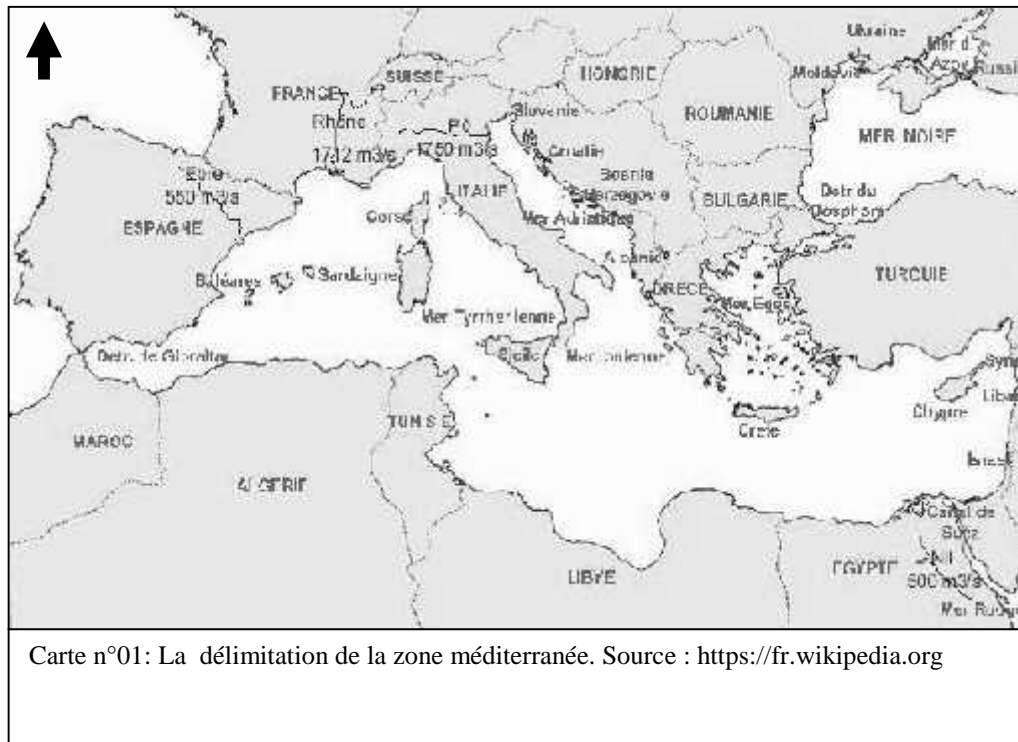
Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

l'élaboration de stratégies environnementales dans les entreprises touristiques et des programmes de coopération pour la mutualisation des expériences entre les grandes entreprises, les PME, les Collectivités locales et associations.

2.2 La ville méditerranéenne et ses problématiques urbaines:

a. La ville méditerranéenne :

« Dans son paysage physique comme dans son paysage humain, la Méditerranée carrefour, la Méditerranée hétéroclite se présente dans son souvenir comme un système ou tout se mélange et se recompose en une unité originale »²¹



A rappeler que l'attractivité touristique des villes méditerranéennes, littorales et intérieures, est d'abord liée à l'existence de sites souvent exceptionnels. Souvent créés sur des sites défensifs – beaucoup d'entre elles furent des acropoles – elles furent construites sur des reliefs difficiles et leur développement actuel reste conditionné par une topographie ingrate, aux yeux des aménageurs, la casbah d'Alger par exemple. Les problèmes qui en résultent sont innombrables et concernent l'écoulement des eaux, la gestion des risques naturels (glissements de terrain, risques sismiques...) aussi bien que la circulation, l'accessibilité aux zones centrales, ou encore la qualité de l'air. D'une manière générale, elles sont confrontées à

²¹ Braudel F, la Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977, p.48

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

de multiples contraintes issues de la géographie physique qui accroissent considérablement les coûts d'aménagement, rendent plus difficile la création de constructions nouvelles, et entravent leur adaptation aux impératifs du développement économique.

b. Les problématiques urbaines méditerranéennes :

1. **Un désordre urbain :** Créé souvent par la croissance de la ville, qui est mal contrôlée et prend souvent la forme d'un urbanisme illégal à la rive nord comme à la rive sud ou l'émergence d'un bâti illégal dans les villes ; à Casablanca le 1/3 de la population vit dans des zones non constructibles (voir figure 28), à Skikda plus 5000 gourbis sont répartis à travers la ville, sans parler des constructions en totale contradiction avec les règles d'urbanisme (voir figure 29). On retrouve les baraquements précaires dans les villes du sud, mais aussi dans les banlieues de Madrid et de Rome et dans une partie du centre se taudis de Lisbonne. La densification par verticalisation du bâti est une autre forme de ce désordre typique; paysages, caractéristiques d'immeuble construit à la va vite (ex : les maisons au Caire, ou à Skikda avec des « *squelettes* » de ciment pour la structure complété par des murs en briques hétéroclites, ou qui attendent encore leur promoteurs, les fers à l'air depuis des années. Reflet d'un état en retrait, ce désordre urbanistique est une solution urbaine à la forte émigration des campagnes méditerranéennes (anciennes ou actuelles), et reflète l'absence généralisée de politique de logement.



Fig.28 : Bidon ville à Casablanca au Maroc. Source : <http://lavieeco.com/news/economie>



Fig. 29 : Types de construction face à la mer à Skikda. Source <http://essalamonline.com>.

2. **Villes informelles :** les villes méditerranéennes sont caractérisées spécifiquement par les problèmes urbains ; criminalité, désordre en tous genres, saleté etc., pourtant leur ampleur et leur gravité sont bien différentes de la rive nord à la rive sud, malgré les regards condescendants ou xénophobes, portés par une majorité de touristes ou de population septentrionale assimilant les villes méditerranéennes de l'Europe à celle de la rive sud de la méditerranée et au tiers monde. Ces niveaux différents de désordres urbains

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

s'expliquent par des niveaux de développement différents, ce qui n'est pas une spécificité méditerranéenne.

3. Eclatement urbain

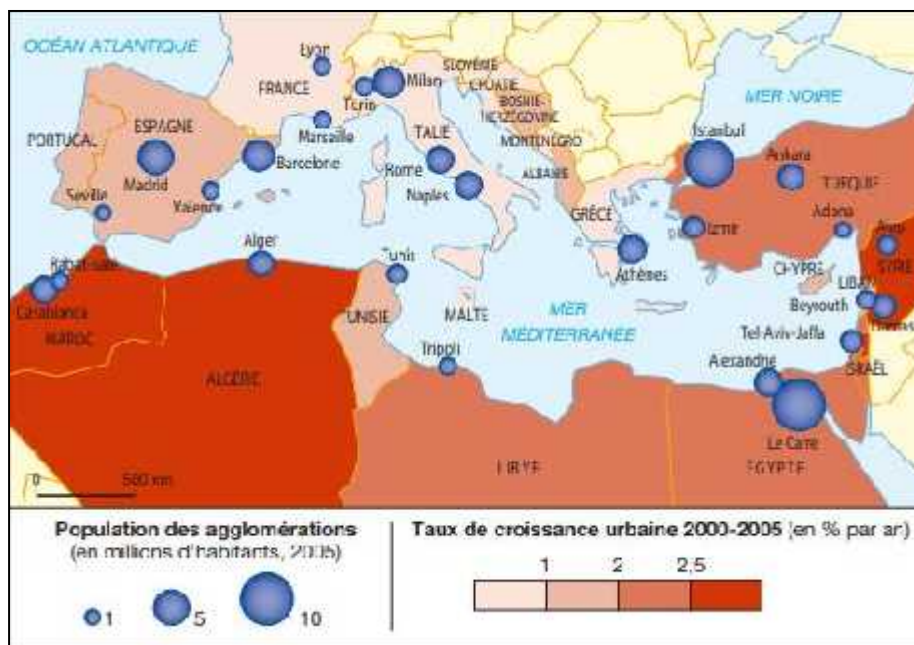
Toutes les villes du monde sont touchées de près ou de loin par un même phénomène majeur : l'éclatement urbain. Ainsi, la civilisation de demain sera totalement urbaine et fondées sur de nouveaux référentiels qui s'appuient essentiellement sur le savoir et la technologie.²²

La ville est au centre de l'évolution des sociétés modernes. Elle est l'image parfaite de niveau du développement de chaque pays.

La grande problématique de ces villes est que leur croissance économique n'a pas su suivre le rythme qui fut implanté de force par la rapidité excessif de la révolution urbaine.

Une autre pression vient s'ajouter : celle de la mondialisation, qui représente un phénomène d'actualité qui rend compétitif l'organisation des territoires urbains.

Le phénomène urbain se veut universel et présente des problématiques similaires. D'un coté, la taille des villes a explosé depuis les dernières décennies, d'un autre coté, il y'a le taux d'urbanisation au niveau de la société méditerranéenne qui se voit très élevé. Voir (carte n°02).



Carte n°02 : Taux de la croissance urbaine des villes méditerranéennes en 2005.

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

²² Sedjari, Ali , le devenir de la ville. Edition l'Harmattans .1999.p9.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

4. Délaissement des zones portuaires :

Le réseau des villes portuaires autour de la Méditerranée, est dans la plupart des cas, des terrains délaissés par les activités maritimes et industrielles qui représentent l'enjeu le plus considérable pour des stratégies de renouvellement urbain, de villes plus compactes associées à de nouvelles bases économiques, fondées sur l'échanges, la transaction, la fréquentation. Les opérations de reconversion de ces types de friches industrialoportuaires, sont déjà réalisées à Barcelone, Alicante, Naples, Gênes, en cours à Marseille, Koper, Thessalonique, prévues à Alger, Tunis, Tanger... Il paraît souhaitable de stimuler les contacts, les échanges d'expertises, à partir d'évaluations effectuées dans les villes les plus avancées en ces domaines, notamment Barcelone.

En Europe, sur un total de 73 villes portuaires, 51 avaient déclaré être engagées dans une opération de réaménagement urbano-portuaire. Parmi celles-ci, si l'on s'en tient seulement aux villes de l'Europe méditerranéenne, sept en avaient une en projet (dont Cagliari, Gioia Tauro et Nice), tandis que 15 n'avaient donné aucune information à ce propos (Catane, Istanbul, Messine, Palerme, Salerne, Tarente, Tarragone). Suite au processus de dégradation de l'interface ville-port centrale due aux mutations du transport maritime et à l'abandon des parties du port les plus anciennes, « la plupart des villes portuaires européennes possèdent des friches à l'interface entre la ville et le port, bien que de taille très variée allant de moins de 50 ha à plus de 5 000 ha »²³.

Dans les grandes villes du Maghreb, les opérations liées à l'urbanisme de projet se caractérisent par une grande variété de formes, de localisation, de modalités d'inscription dans l'espace urbain. Une première typologie permet de distinguer celles qui visent la production d'espaces récréatifs – le réaménagement des waterfront est alors le modèle de référence – de celles qui proposent la construction de nouvelles centralités – commerciales et résidentielles – , des technopoles, des villes nouvelles, ou encore la reconversion des friches en zones mixtes de résidences et de services de haut standing, etc.

²³ Rives méditerranéennes 39 | 2011 Entre recherche et expertise : itinéraires en villes-ports

2.3 ETUDES D'EXEMPLES DE PROJETS de requalifications URBAINES DE VILLES LITTORALES.

❖ Introduction :

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 littoral apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une attraction touristique. 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 »²⁴

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 la mer et la ville ensemble nécessite la reconquête de l'interface ville/mer et la requalification urbaine en centre ville, la ville doit fonctionner avec la mer et la mer doit être liée à 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.

Les Rondas Barcelone, Espagne

- Problématique : Problèmes de congestion urbaine et forte coupure urbaine entre la ville et son littoral (ville tournant le dos à la mer).

Fiche technique du projet :

- Longueur du tracé : 35 km.
- Réalisation : fin 80-1992.
- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Barcelone.
- Capacité du réseau : 900 000 véhicules / jour.

²⁴Challine (1994), ces ports qui créèrent des villes, l'harmattan, Paris, p.185

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

– Description du projet :

« Les Rondas de Barcelone sont à la fois des autoroutes et des boulevards urbains qui ont réussi l’ancrage entre l’échelle métropolitaine et locale. Tout d’abord, cet aménagement a requis une planification du territoire à trois échelles. Premièrement, **à l’échelle du quartier**, les Rondas sont conçus pour relier les équipements publics, pour accorder plus de place aux piétons et pour favoriser les activités de loisirs. Ensuite, **à l’échelle de la ville**, elles organisent le réseau viaire pour structurer les quartiers et les relier entre eux. Finalement, **au niveau métropolitain**, les Rondas raccordent les périphéries au centre et rendent les zones d’activités accessibles »²⁵.(Voir Carte n°04).



Carte n° 03: La forme des Rondas de Barcelone. Rondas de Dalt et Rondas littoral. Source :

- Composition du projet : Les Rondas sont composées de deux éléments aux caractéristiques quelque peu différentes :
 - La Rondas Littorale (Ceinturon I) :

Partie sud-est des Rondas, traverse les zones industrielles puis longe le bord de mer. Réaménagé de manière à offrir une circulation locale de trois voies dans chaque sens, avec une rangée de palmiers (dont certains plantés il y a cent ans). Ces voies sont situées de part et d'autre d'un espace central qui accueille deux voies d'autobus. Le deuxième élément est constitué de deux niveaux. Au niveau supérieur légèrement surélevé, on trouve une esplanade-promenade, équipée de bancs de céramique colorée, de pergolas et de petits kiosques, qui offre une vue sur la mer. Au niveau inférieur, on trouve six voies rapides, dont quatre sont couvertes par l'esplanade et deux à ciel ouvert qui desservent exclusivement le port ainsi qu'un stationnement souterrain. Le troisième élément est une esplanade longeant la

²⁵Challine (1994), ces ports qui créèrent des villes, l'harmattan, Paris, p.185

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

mer, plantée de plusieurs rangées de palmiers de deux types différents, espacées de 17 mètres et d'une apparence très ordonnée. Le mobilier comprend des lampadaires et des bancs. Voir figure 30.

Dans une partie importante du parcours, les voies rapides sont partiellement couvertes, donnant lieu à la création de parcs et d'esplanades; c'est notamment le cas tout le long de la façade de la vieille ville, devant le village olympique et dans certains quartiers de l'est. Les voies ne sont toutefois pas couvertes partout, quoique l'assise soit généralement enfoncée dans le sol afin de diminuer l'impact sonore et visuel de la voie rapide. Les parties à ciel ouvert sont souvent enveloppées dans des parcs. Le traitement architectural est recherché et le béton est largement utilisé dans le cas des voies en structure et des toitures. Enfin, la Ronda Littoral intègre différentes œuvres d'arts considérés comme significatives, symboliques et représentatives de la communauté catalane.

- **Figure 30 : La Ronda de littoral**



Image 1 : vue de la Rondas littorale, longeant la mer. Source : www.clubvillamar.fr/Espagne.



Image 2 : vue d'une partie de l'autoroute. Source : Les Rondas de Barcelone : l'intégration de l'échelle métropolitaine avec l'échelle locale. revue numérique.

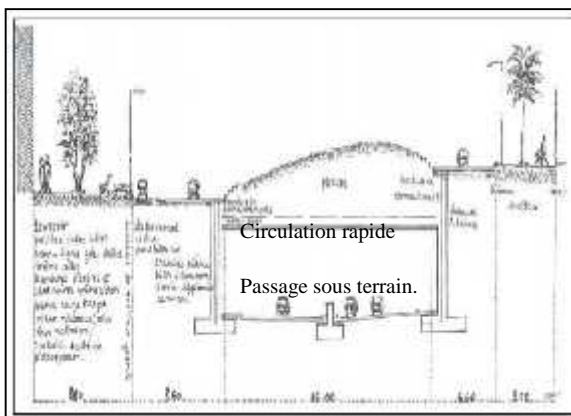


Image 3 : une coupe montre qu'il peut être avantageux dans certains contextes d'enfourer une autoroute. Source : l'intégration de l'échelle métropolitaine avec l'échelle locale. Revue numérique.



Image 4 : le passage de l'autoroute sous terrain. Source : Google.dz.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

- La Rondas de Dalt ou de la montagne (Ceinturon II)

Partie nord-ouest des Rondas, Le second Ceinturon, qui contourne la ville à flanc de colline au nord, est une grande voie panoramique dans le paysage de la ville et des montagnes alentour. Il est différent dans sa conception routière et formelle de la ceinture littorale. Les deux éléments qui le constituent, 2 chaussées de 3 voies en réseau rapide et 2 chaussées de 2 voies de desserte urbaine de part et d'autre, sont imbriqués l'un dans l'autre. De plus, les voiries sont conçues comme un bloc, contrairement à celles de la ceinture littorale, trouvant d'autres moyens (tels que la multiplication des échanges avec le réseau secondaire et local, la faible emprise de l'infrastructure et la facilité de traversée) de diminuer l'effet de coupure. (Voir figure 31.)

- **Figure 31** : Différents vue de la Ronda de Dalt ou de la montagne.



Image 01 : Ronda de Dalt à la périphérie de la ville. Source : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca>



Image 02 : partie de la Ronda de Dalt traversant le centre ville. Source : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca>

– **Synthèse du projet « les Rondas de Barcelone » :**

L'aménagement des Rondas de Barcelone a été pensé de manière à ce qu'elles puissent jouer plusieurs rôles dans le territoire qu'elles traversent. D'abord, elles permettent d'intégrer des voies rapides dans le tissu urbain sans pour autant la cacher en les enfouissant sur toute leur longueur. Ainsi, l'«autoroute n'est plus une barrière, mais est intégrée à la vie urbaine »

De cette façon, cela permet de connecter l'aire métropolitaine aux villes sans pour autant apporter des nuisances reliées au transit.

De plus, les Rondas ont été aménagées de façon à briser la logique de la séparation des fonctions.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

En effet, «les projets se tissent autour de l'espace public, porteur des valeurs urbaines et sociales»²⁶

Cela fait aussi en sorte que les Rondas font partie de la requalification de certains quartiers. De plus, leur aménagement permet de répondre à deux logiques, soit la logique fonctionnelle et la logique d'intégration urbaine. La première logique vise à permettre la desserte locale et assurer le trafic de transit » tandis que la deuxième logique tente de réorganisation de l'espace environnant afin de permettre des usages riverains.

Ainsi, la circulation de transit de la circulation de desserte sont séparés et comportent chacune des caractéristiques qui sont propres à leur logique

Projet de rénovation pour le centre de Marseille :

– Problématique :

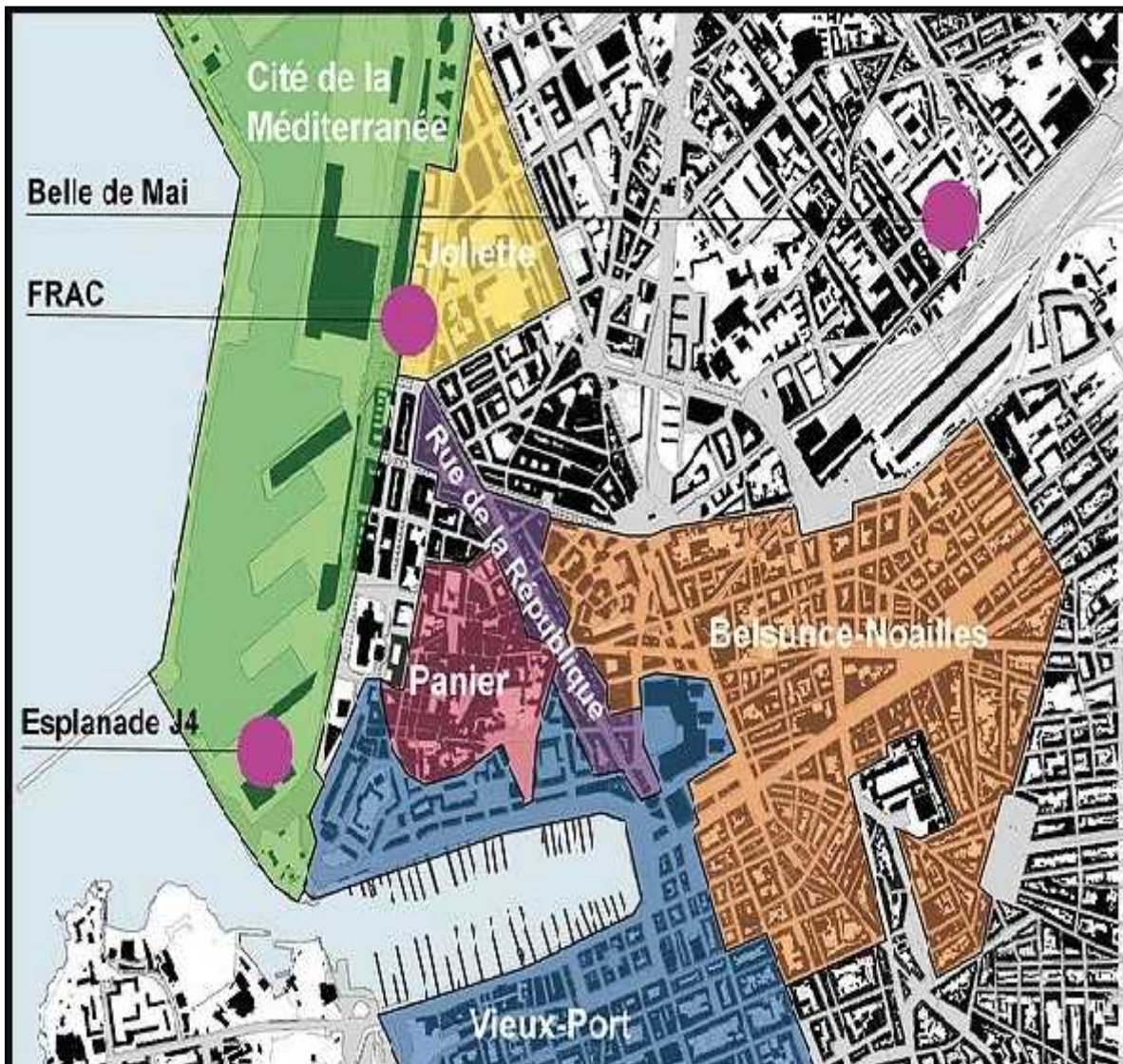
Par la grâce de sa nomination au titre de capitale européenne de la culture 2013, Marseille tente de refaire son retard culturel. Profitant de l'événement, la ville a entrepris un véritable programme de rénovation de ses musées, en a créé de nouveaux, a reconquis sa façade littorale au niveau du quartier de la Joliette, a rénové son Vieux-Port, réorganisé les circulations autour de ce carrefour, donc, Le projet culturel étant intimement lié au projet urbain. Pour mieux comprendre l'opération de la requalification urbaine de la ville de Marseille, on traitera trois types de projets par une analyse urbaine.

Description du projet :

L'opération Grand Centre Ville poursuit et intensifie l'action de la Ville en faveur de la requalification du patrimoine bâti ancien du centre ville. Cette opération est programmée sur 15 ans et sur un périmètre qui comprend 35 pôles urbains, parmi ces pôles, Cinq « pôles » de développement ont été retenus : le quartier de La Joliette, le quartier entre la gare Saint-Charles et la Porte d'Aix, la Rue de la République, la friche de Belle de Mai (anciennes manufactures de tabacs de la SEITA), ainsi qu'un tiers sur la zone portuaire, sur environ 3km de littoral. Le périmètre concerne donc le cœur historique de la cité phocéenne, entre deux seuils symboliques, le port autonome et la gare SNCF. Il ne concerne néanmoins pas directement l'hyper centre (les quartiers de Belsunce et Noailles, de part et d'autre de la Canebière) mais lui est contigu. De nombreux projets de régénération sont en cours dans la

ville, qui vont pour la plupart dans le sens d'une « reconquête du centre-ville » de sorte que certaines procédures, relatives notamment à la réhabilitation des quartiers dégradés, peuvent se chevaucher avec celui d'Euro méditerranée. (Voir Carte n°05).

²⁶ WERQUIN, Ann Carol, Demangeon, Alain, 1998.



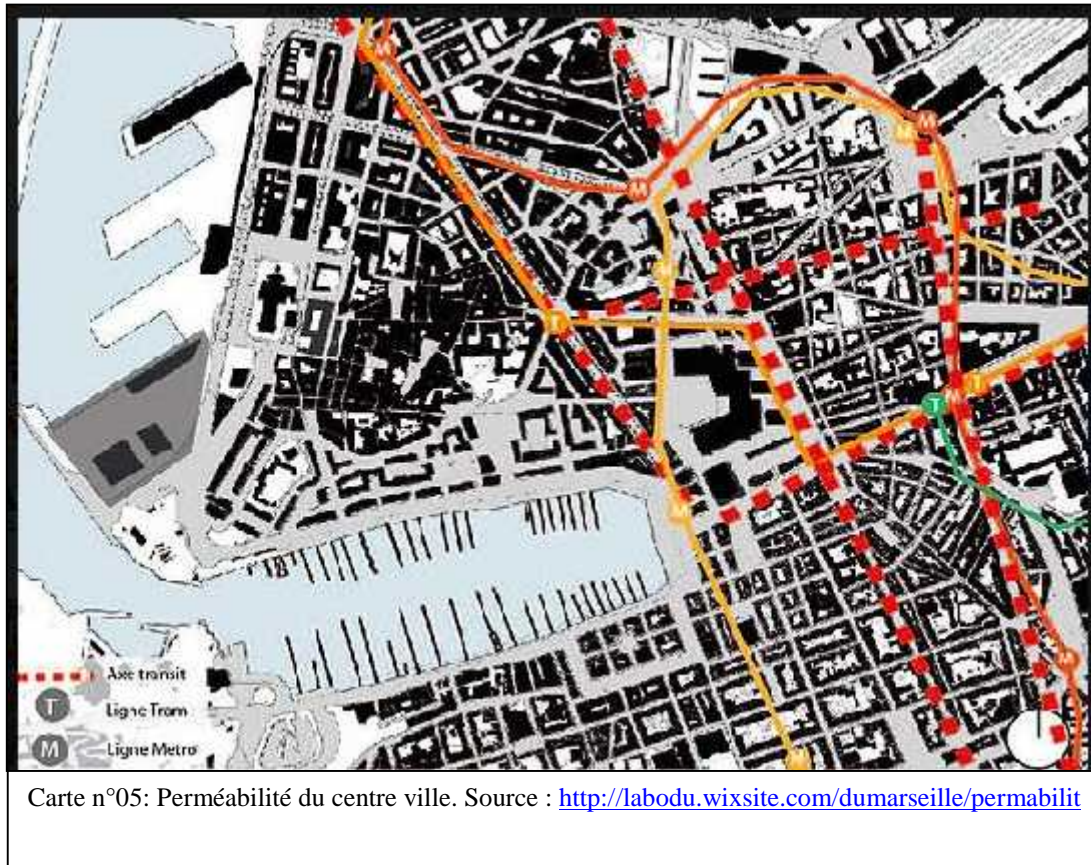
Carte n °4 : Périmètre d'Euro-méditerranéen 2013.source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires>

Vision du centre-ville élargi :

En termes de connexions entre les divers sites culturels, de manière générale, les interventions dans le centre-ville favorisent le déplacement piétonnier en amenant plus de perméabilité dans la trame. Les transports en commun sont aussi rénovés pour mieux desservir le centre-ville. Déjà avec le projet Euro-méditerranéen, le but était de reconnecter la ville et le port avec des liaisons piétonnes, visuelles et fonctionnelles, telles que des esplanades et des percées visuelles fortes. Par exemple, le Vieux-Port, espace emblématique pour la capitale de la culture, est accessible par une grande quantité de voies d'intensités différentes, favorisant une multitude de choix de parcours. La plupart des rues sont partagées par la voiture et le piéton et

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

on retrouve une hiérarchie des voies ; certaines servent de transit tandis que d'autres assurent une desserte locale.(voir carte n°05)



Concernant les caractéristiques des îlots, la trame urbaine est constituée d'îlots de taille modérée (d'environ 30 m x 70 m) dans le Vieux-Port et dans les quartiers environnants, ce qui permet aux piétons de circuler aisément dans le tissu urbain. Dans le quartier du Panier, la trame plus organique est compacte et la circulation piétonne se fait plus facilement que la circulation automobile due à l'étroitesse des voies. La taille des îlots d'Euro méditerranée, comme dans le quartier de La Joliette, reste cependant plus imposante (environ 60 m x 130 m) que les îlots des quartiers anciens vu leur vocation de plus grande envergure. (voir figure 32)

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

- **Figure 32 : Types d'îlots**



Image 01 : rue de la République. Source : Google Maps 2013.



Image 02 : Rue la Joliette. Source : Google Maps 2013.



Image 03 : le vieux port, Marseille. Source : Google Maps 2013



Image 04 : Rue le Panier. Source : Google Maps 2013.

- De façon générale, en terme de perméabilité visuelle, plusieurs modifications urbaines ont été effectuées dans les quartiers du centre-ville de Marseille, visant les espaces piétonniers, les espaces publics(voir figure 33) et la réhabilitation de certains bâtiments pour accueillir la fonction culturelle et ainsi bonifier l'expérience urbaine en terme de perception visuelle. La semi-piétonnisation du Vieux-Port, projet réalisé de 2008 à 2013, a permis de transformer les trois quais qui encadrent le port, soit le Quai de la Fraternité, le Quai du Port et le Quai Rive Neuve, afin de rendre ce secteur plus accessible pour le piéton. En effet, avec le réaménagement, on alloue beaucoup plus d'espace aux piétons (voir carte n°07) tout en conservant à la fois quelques voies de circulations : deux voies pour les transports en commun et deux autres pour les automobiles, alors qu'il y avait six voies automobiles avant le réaménagement. Ce

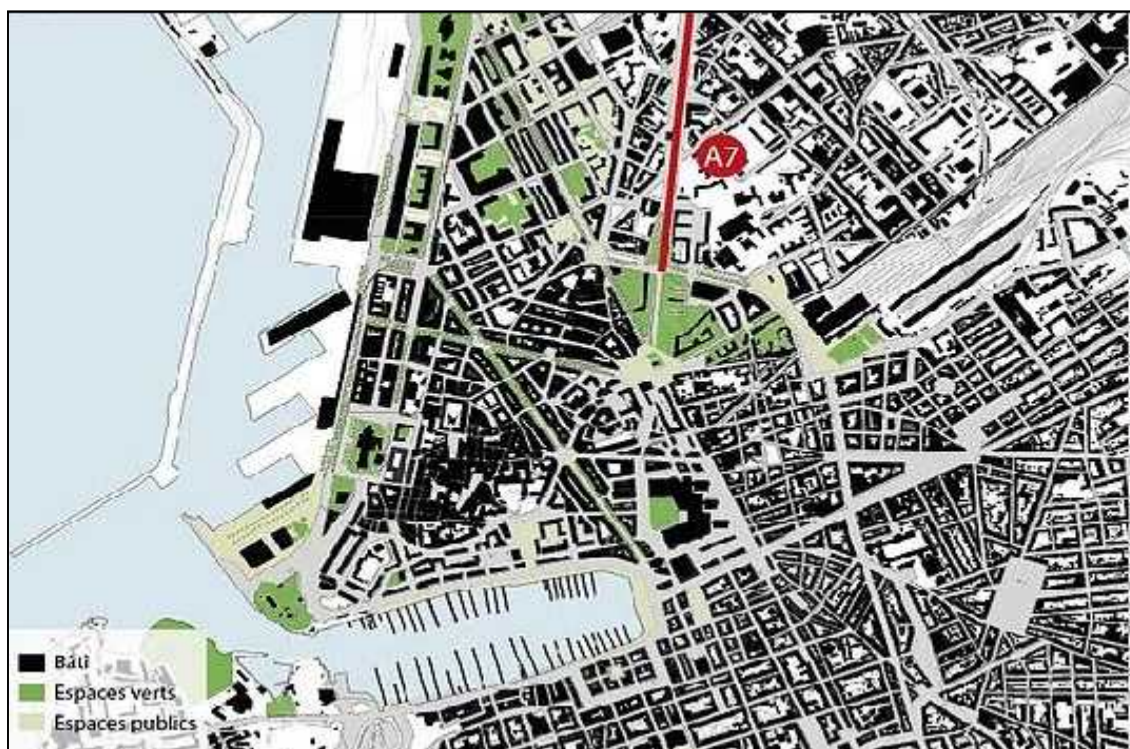
Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

grand espace devient à la fois un lieu de transition et un espace public offrant la vue vers l'eau et permettant des percées visuelles vers les quartiers.



Figure 33 : Aménagement des espaces publics, Esplanade de J4 pole culturel.

Source : <http://labodu.wixsite.com/dumarseille/permabilit>



Carte n°06 : Plan des espaces verts et publics. Source :

<http://labodu.wixsite.com/dumarseille/permabilit>

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Esplanade du J4

Connexions au site

L'esplanade publique du J4 est seulement accessible par l'est, vu sa façade maritime sur trois fronts. L'espace remblayé a été transformé et aménagé afin de conserver une perméabilité physique vers les musées, le port et la mer. Cependant, les déplacements automobiles et de transport en commun ne sont pas alloués sur le site, qui est entièrement voué aux piétons et cyclistes. Des stationnements souterrains et des arrêts d'autobus, de métro et de tramway se situent à environ 5 minutes de marche de l'esplanade. Ce site est d'ailleurs connecté au Vieux-Port (voir figure 34) par une promenade aménagée le long du fort St-Jean bordant ainsi la mer. Autrement, on peut passer directement du Fort St-Jean au MUCEM par une passerelle aménagée en hauteur. La connexion à partir du Panier et de la partie Euro méditerranée se fait par un escalier monumental, afin de franchir la topographie marseillaise, ce qui rend la transition difficile pour les personnes à mobilité réduite.



Figure 34 : vue de satellite la localisation de l'esplanade de J4. Source : Google Map 2013

- La topographie assez importante entre l'ancien quartier du Panier et l'esplanade du J4, ainsi que l'organisation des voies à proximité de l'espace public allouent des percées visuelles en direction de la mer Méditerranée (voir figure 35), du MuCEM et de la Villa Méditerranée. L'accent est mis sur le parcours provenant de la Cathédrale de la Major.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

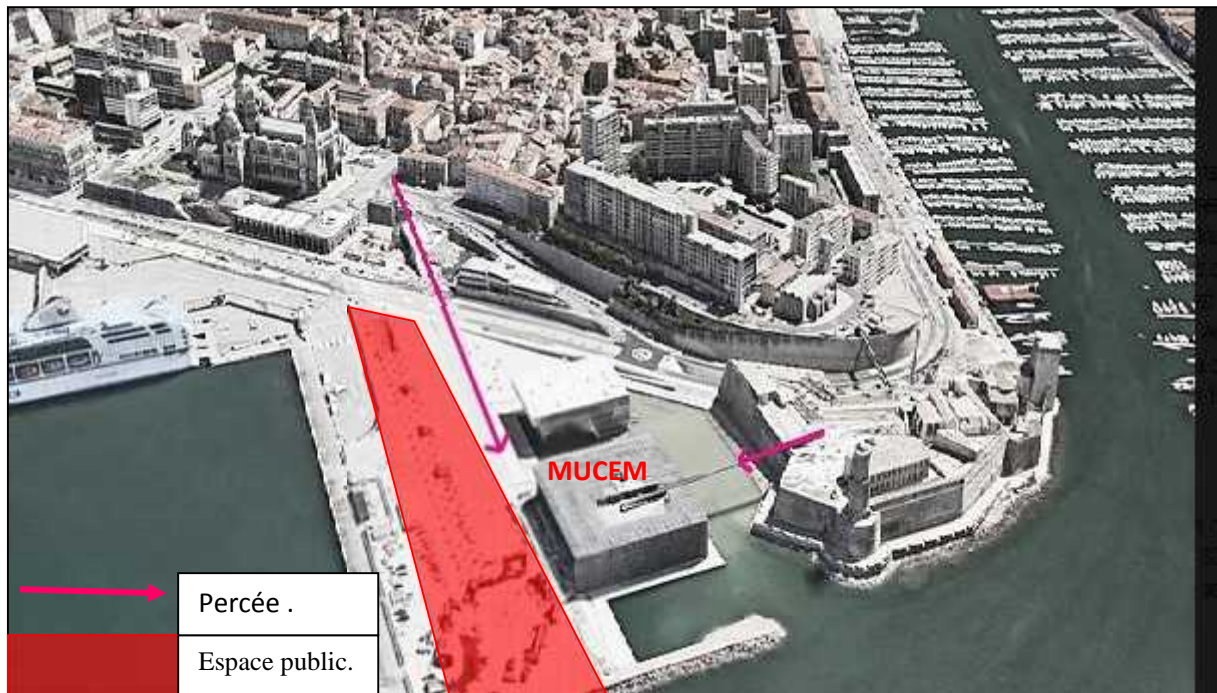


Figure 35 : Aménagement des percées visuelles vers la mer du Mucem et de Villa Méditerranée, et espace public piéton permet une grande perméabilité physique et visuelle pour le piéton. Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>

Usages à proximité

L'accès facile au Vieux-Port, au quartier du Panier et à l'espace Euro méditerranée permet une panoplie d'usages à proximité, tels que des commerces, des espaces de bureaux, des résidences et des espaces culturels complémentaires.

Activités proposées

Les activités proposées au sein du J4 sont essentiellement culturelles. Des espaces d'exposition sont offerts et c'est surtout la découverte paysagère qui est mise de l'avant par les bâtiments.

Variété formelle

En terme de forme, l'esplanade offre un espace public peu végétalisé, de style international et contemporain, à l'image des espaces publics conçus lors d'Euro méditerranée. L'esplanade met plutôt l'accent visuel sur la forme originale de l'architecture de la Villa Méditerranée et du MUSEM. Le caractère formel fort vient d'architectes mondialement reconnus et n'implique pas la créativité marseillaise.

- Le réaménagement de cette esplanade devient un élément repère dans la ville plus particulièrement pour l'année 2013 puisqu'il correspond à un pôle culturel. L'espace aménagé met en scène deux bâtiments importants par leur forme et leur vocation

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

culturelle. L'absence de *voies* de circulation sur le site vise une déambulation piétonne dans une perspective de découverte par un espace public fortement axé sur la mer. Le fort St-Jean vient encadrer cet espace public et la vue vers l'eau. L'esplanade constitue un *nœud* fort entre le Vieux-Port et le port maritime, par ses liaisons directes avec le Fort St-Jean d'une part et le projet Euroméditerranée d'autre part.

Friche Belle de Mai

Connexions au site

L'îlot de la Friche Belle de Mai est en partie enclavé, dû à sa proximité avec le chemin de fer, ce dernier créant une coupure visuelle et d'accès pour les piétons venant du sud-est de la ville. Concernant les divers parcours possibles pour s'y rendre, deux lignes de bus permettent un accès en toute heure du jour, par contre, il faut de 10 à 15 minutes de marche pour se rendre de la friche à l'arrêt de tramway ou de métro le plus près. De plus, l'espace culturel, qui offre une panoplie d'activités à la grandeur de l'îlot, ne possède que 2 entrées au site, difficilement distinguables. L'absence de façade principale (vu la grande variété d'espaces dédiés à la Friche) et la taille de l'îlot occupé ne permettent pas de situer aisément les entrées, dont aucune ne donne sur le côté long de l'îlot.(voir figure 36)



Figure 36 : vue de satellite de la localisation de Friche de Mai de la ville de Marseille. Source : Google Maps 2013

Activités proposées

Au cœur de l'îlot que constitue la friche se trouvent plusieurs bâtiments et espaces aux usages culturels variés, avec un fort caractère marseillais, étant donné que plusieurs artistes de la ville participent activement aux expositions de la Friche. Cette variété d'espaces peut créer une variété d'expériences en cœur d'îlot, qui peuvent plaire à tous. La présence d'un restaurant à proximité des espaces d'expositions en est un exemple.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Variété formelle

Cependant, une appropriation par la population est possible en cœur d'îlot seulement, car la variété visée par la friche n'est pas présente sur les façades publiques sur rue, où la forme, les usages et le gabarit des façades possèdent le même caractère que les bâtiments de leur aire morphologique, fortement ancré dans un tissu de base.

Usages à proximité

De plus, aucun espace public n'est présent à proximité de l'îlot, où les rues restent étroites et très encadrées par du bâti, avec très peu de marge de recul. La variété de choix d'activités sur les voies d'accès à proximité de la Friche est donc presque inexistante.

- À l'extérieur de l'îlot, on ne ressent pas de séquence visuelle ni de repère permettant d'appréhender l'espace culturel. Aucune des voies menant à la Friche ne possède de caractère distinctif pour signifier la présence de ce pôle culturel. À l'une des deux entrées, un certain parvis marque la limite entre l'intérieur et l'extérieur de l'îlot. Cependant, il n'y a aucune continuité avec l'espace public de la rue, vu la présence de grillage, qui met l'emphase sur le caractère privé du lieu. Au final, on a beaucoup de mal à s'approprier l'espace culturel ponctuel dans le quartier, car l'emphase est mise en cœur d'îlot, ce qui ne permet pas de ressentir l'évènement dans les espaces publics à proximité, qui sont quasiment inexistants vu le tissu assez compact. L'accessibilité en est grandement influencée, car on n'annonce pas ce qui se passe en cœur d'îlot, il est donc difficile de s'orienter par l'absence d'images fortes séquençant le parcours vers l'espace culturel

FRAC

Connexions au site

L'environnement urbain de la FRAC présente une grande perméabilité, car le bâtiment se situe sur un axe clair de liaison du centre-ville au port, conçu dans le cadre d'Euro méditerranée (voir figure 37). De plus, les réseaux de transport en commun tels que le métro, le tramway et le bus ont un accès direct au bâtiment. L'aménagement piéton et cycliste à proximité permet un accès universel, d'autant plus que l'emprise automobile est réduite dans le secteur.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.



Fig.37 : la situation du FRAC vue de satellite. Source :Google Maps 2013

Par le positionnement des divers bâtiments et îlot à proximité, plusieurs perspectives visuelles sont réalisées pour mettre l'accent sur l'entrée principale du bâtiment. Un espace public ouvert constitue le parvis du FRAC, ce qui permet une orientation aisée. Cependant, la largeur de l'emprise publique du boulevard de Dunkerque, due, entre autres, à l'emplacement du réseau de tramway, ne permet pas une perméabilité visuelle aisée vers le FRAC, (voir figure 38), lorsqu'on se situe sur le trottoir opposé.



Figure 38 : Positionnement du bâtiment FRAC dans son îlot. Source : Google Maps 2013.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Usages à proximité

Le bâtiment culturel s'implantant dans un secteur neuf d'Euroméditerranée, une variété d'usages est perceptible à proximité, ce qui permet une démocratisation d'accès et de choix d'activités pour les travailleurs, les habitants et les touristes.

Variété formelle et activités proposées

À l'intérieur du Frac, on retrouve une variété d'espaces et d'activités offerts, mais cette variété ne se ressent pas en façade (formel) qui, bien qu'elle soit originale, n'encourage pas une perception variée des espaces proposés. Le parvis du bâtiment, avec une grande visibilité donnée par une marge de recul importante, permet une variation des usages pour provoquer l'animation sur rue, en lien fort avec les nombreux espaces publics à proximité.(voir figure 39).



Figure 39 : vue de parvis du FRAC. Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques>

En termes de lisibilité, le bâtiment du Frac détonne dans le paysage urbain et agit comme repère visuel à plusieurs échelles par son caractère architectural fort. Son parvis permet d'établir un pôle dans le parcours culturel de cette partie de la ville, en lien avec les espaces publics à caractère créatif à proximité. De plus, une séquence visuelle permet d'anticiper le bâtiment sur le parcours nord-sud le long du boulevard de Dunkerque. L'architecture contemporaine de Kengo Kuma pour le bâtiment ne permet pas de ressentir un caractère de quartier marseillais propre, mais mise plutôt sur une complémentarité du skyline international envisagé par Euro méditerranée. Il est alors difficile de mettre une image culturelle forte sur le lieu, qui s'ancre dans un quartier aux façades homogènes sans relation directe avec la culture marseillaise.

Thématique spécifique : section n 02 : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Synthèse d'analyse des projets :

A partir des exemples étudiés nous avons retenu que la mer et la ville se sont lancés dans des opérations de réaménagement de leurs espaces respectifs avec un objectif de créer des espaces de cohésion.

La transformation des espaces urbains en nœuds stratégiques des centres villes ne dépend pas toujours la démolition de l'existant.

Cette transformation et les perspectives de développement qu'elle ouvre imposent une redéfinition des relations entre la mer et la ville aux plans économique, territorial, environnemental et culturel.

Comme ci bien constaté dans le cas de Marseille et de Barcelone la condition pour que des expériences sus citées réussissent et pour la concrétisation du projet de faire vivre ensemble la ville et le port réside donc dans le dialogue, la concertation entre institutions, entre acteurs. Ces projets ont nécessité des études et recherches quant au mode de gestion et de gouvernance des ports et des espaces urbains, ce qui a incité les autorités à multiplier le nombre d'acteurs et de partenaires et de trouver un consensus entre les différents objectifs des uns et des autres.

Au delà de la gestion et de la gouvernance, les stratégies de réaménagement des villes portuaires se basent sur les différents aspects, l'aspect physique, spatial et fonctionnel, avec une politique de liaison à différentes échelles du local au global , En assurant une mixité fonctionnelle avec la mixité des fonctions urbaines et fonctions portuaires, le port n'est plus considéré comme une entrave aux aménagements mais comme un privilège.

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

III. Conclusion générale :

L'identité des villes littorales est largement liée au processus de modernisation, à travers des transformations socio-spatiales. Dans le mouvement de mondialisation, modernité et identité ne sont pas incompatibles à condition de savoir les faire coexister de façon dialectique.

Notre recherche nous a permis de comprendre l'évolution de la relation de la ville avec la mer, et d'appréhender les différentes mutations qu'a subies les villes littorales, et les stratégies de recompositions des espaces et d'aménagements des quartiers dégradés, toutes ces dynamiques s'insèrent dans la problématique de requalification urbaine c'est à dire la reconstruction de la ville sur elle, dans un souci d'assurer une attractivité et un développement durable aux villes.

Le dysfonctionnement urbain dans la plupart des villes littorales algériennes, le délaissement des zones portuaires, le manque des espaces publics et d'infrastructure touristique, La raison de la réticence des touristes à prendre le littoral algérien comme destination touristique.

Après l'étude des caractéristiques architecturales et urbanistiques des villes littorales méditerranéennes, et l'étude d'exemples, on retient que la réalisation de l'opération de requalification urbaine un instrument privilégié de traitement des problèmes sociaux, de revalorisation et de préservation du patrimoine, on en fait le support de développement d'une nouvelle dynamique sociale tout en préservant l'âme des quartiers et la mémoire des lieux. Les enjeux majeurs restent et demeurent la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et la prospérité globale de nos sociétés modernes. Sachant que la relance socioéconomique de nos villes ne peut se faire sans l'assurance que leurs infrastructures pourront supporter physiquement et économiquement les activités contemporaines ainsi que toutes les initiatives futures émanant du renouvellement social, industriel et culturel. La requalification d'un quartier dégradé ou toute une ville délaissée et qui a perdu connexion avec son port ou avec la mer, n'est pas juste un programme de travaux à réaliser mais c'est plutôt un processus de négociation et de communication entre les multiples acteurs. Ainsi le projet de la requalification urbaine doit assurer :

- Renforcer la relation ville mer :
 - Démolition des bâtis informels et illicites qui s'étendent sur la bande côtière.
 - L'élaboration d'un cahier des charges pour les constructions existantes de propriété privée pour améliorer l'image de la ville littorale.
 - Implantation des espaces de détente en parallèle de la ligne côtière pour animer la zone dans la saison hivernale.
 - L'installation d'écoles de pêche et d'installations des activités nautiques.

- Donner de l'ampleur à l'espace public :

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

- Reconversions des ports délaissés en port de plaisance et l'ouvrir au public.
- Aménagement des espaces promenades et créer des terrasses sur les falaises pour casser les barrières sur les plages abandonnées.
- Créer des rompes aux espaces publics accidentés ça servira pour les gens handicapés et aussi pour mieux contempler les beaux paysages pour tout le monde.
- La nécessité d'une simplification et de la mise en place des repères plus lisibles en ce qui concerne la complexité du dispositif, ils sont à la fois politiques, culturels, administratifs et sociaux.
- Mener une réflexion de fond sur la réalité de la ville littorale algérienne, sur le devenir de ses productions et sur son caractère urbain futur souhaité.
- Repenser l'outil urbain algérien, selon une stratégie de renouvellement de l'approche urbaine. Dans ce sens le rôle de l'urbanisme ne se résume plus à produire des schémas et des plans finis, mais plutôt à proposer des stratégies d'évolution urbaine, et de définir les conditions nécessaires de leurs mises en œuvres.
- Introduire les notions de :
 - **Concertation** : avec les habitants et les professionnels de l'urbain et de la ville, afin de faire évoluer la gestion urbaine, en gestion stratégique et ouverte à la pluralité des acteurs urbains.
 - **La citoyenneté** : en réactivant la vie associative, afin que chaque habitant, citoyen et usager de la ville pourra défendre d'une manière collective et organisée des intérêts légitimes.
- Etablir une étude profonde sur les caractéristiques de littoral, et chercher des nouvelles technologies de construire près de la mer pour faire face aux changements climatiques et les risques naturels, pour les nouveaux projets d'édifications à venir.

Il y'a lieu d'encourager et d'alimenter le débat public sur l'avenir des quartiers anciens, avant de passer à l'action. La requalification urbaine ne se résume ni à un dessin d'architecture ni à un plan-masse. Elle se présente comme une « idée de ville », un cadre de références dans lequel la collectivité se reconnaît. Combinant des perspectives générales d'urbanisme, des recommandations en matière d'architecture, d'environnement paysager, de gestion sociale, de développement économique..., elle doit être capable d'accueillir des programmes évolutifs et d'assurer la cohérence de toutes les actions engagées au fil du temps sur le quartier.

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

➤ Liste des figures :

Figure 01 : Le développement urbanistique parallèle à la mer.....	12
Figure 02 : Exemple de développement perpendiculaire suite à la morphologie du site.....	13
Figure 03 : Exemple de forme de développement satellitaire.....	14
Figure 04 : Particularité de la place en zone littorale.....	15
Figure 05 : l'aménagement des promenades face à la mer.....	15
Figure 06 : L'aménagement des percées vers la mer.....	16
Figure 07 : Exemples à travers le bassin méditerranéen des aménagements balnéaires	17
Figure 08 : Port de plaisance	18
Figure 09 : Les différentes formes de tourisme culturel	18
Figure 10 : Exemple de paysage urbain et architectural des villes industrielles.....	19
Figure 11 : L'implantation des formes de bâti selon le site.....	21
Figure 12 : La combinaison entre l'orientation et la forme architecturale.....	22
Figure 13 : Les couleurs utilisées en traitement des façades	23
Figure 14: Les différentes techniques utilisées pour se protéger des rayons solaires.....	24
Figure 15 : De grandes ouvertures et des balcons adoptés dans le projet urbain de la Grande Motte, en France, afin de pouvoir profiter de la ventilation et l'éclairage naturel.....	24
Figure 16 : La forte présence de la végétation dans les villes littorales.....	25
Figure 17 : Particularités des ouvertures dans les constructions de littorale.....	26
Figure 18: La présence des terrasses dans toutes les constructions du littoral.....	27
Figure 19 : Des balcons face à la mer avec du mobilier de confort	27
Figure 20 : La galerie dans la construction face à la mer.....	28
Figure 21 : Types de bow-window dans les constructions	28
Figure 22 : La technique de moucharabieh adaptée dans des projets modernes.....	29
Figure 23 : l'effet du phénomène d'érosion sur la ville Ault, France	31
Figure 24 : l'architecture et le tracé urbain de la période coloniale	33
Figure 25 : vue sur l'architecture, et l'urbanisation anarchique des villes littorales algériennes, Aïn Benian, Alger	34
Figure 26 : Vues sur les trois grandes villes citées en dessus.....	35
Figure 27 : Vues des moyennes et petites villes littorales algériennes.	36
Figure 28 : Bidon ville à Casablanca au Maroc.....	48
Figure 29 : Types de construction face à la mer à Skikda.....	48

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

Figure 30 : La Ronda de littoral	53
Figure 31: Différents vue de la Ronda de Dalt ou de la montagne.....	54
Figure 32 : types d'îlots	58
Figure 33 : Aménagement des espaces publics, Esplanade de J4 pole culturel	59
Figure 34 : vue de satellite la localisation de l'esplanade de J4.....	60
Figure 35 : Aménagement des percées visuelles vers la mer du Mucem	61
Figure 36 : Vue de satellite de la localisation de Friche de Mai de la ville de Marseille la....	62
Figure 37 : La situation du FRAC vue de satellite.....	64
Figure 38 : Positionnement du bâtiment FRAC dans son îlot.....	64
Figure 39 : vue de parvis du FRAC.....	65

➤ Liste des cartes :

Carte n°01 : La délimitation de la zone méditerranéée.....	47
Carte n°02 : Taux de la croissance urbaine des villes méditerranéennes en 2005.....	49
Carte n°03 : La forme des Rondas de Barcelone. Rondas de Dalt et Rondas littoral.....	52
Carte n°04: Périmètre d'Euroméditerranée.source	56
Carte n°05 : Perméabilité du centre ville	57
Carte n°06 : Plan des espaces verts et publics	59

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

IV. Références bibliographiques :

– **Ouvrage :**

1. Matériaux de construction et confort thermique en zone chaude Application au cas des régions climatiques camerounaises .
2. Construire pour le confort d'été, édition EDISUD. auteur édition année
3. La prise en compte du patrimoine dans le PLU, 2007. Véronique Thiollet-Monsénégo, Architecte DPLG.
4. Espace urbain, édition du patrimoine, 2003.
5. Tourisme, Architecture et paysage bâti, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-ouest. Sud-ouest Européen Année 1986
6. Fatima Zohra Mohamed-Chérif, les ports Algériens à l'heure du désengagement de l'état, La revue maritime N°480, décembre 2007
7. Sciences & Technologie D – N°28, Décembre (2008).
8. L'attractivité touristique des territoires, revue de recherche en tourisme, été 2007.
9. Lire et composer l'espace public. Les Editions du STU : Paris, 1991.
10. L'espace public, scène et mise en scène », in TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique .Lausanne, 2001.
11. L'espace public au défi de la proximité », in THOMAS François (coordinateur), Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique. Publications de l'Université de Saint-Etienne : Saint-Etienne, 2002.
12. La Méditerranée, l'espace et l'histoire, 1977.
13. Ces ports qui créèrent des villes, Chaline, l'harmattan, Paris.

– **Thèses et mémoires:**

1. Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie), Discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme, Université de Reims Champagne –Ardenne, novembre 2014.
2. La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Cote d'Azur et la Riviera du Ponant, discipline : géographie, Ecole Doctorale « Lettres, Sciences Humaines et Sociales » *Laboratoire ESPACE – UMR 6012*
3. Paramètres pour une Stratégie de Renouveau Urbain De l'Interface Ville-Port : cas d'Alger, Option : *Urbanisme et Développement Durable*, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, 09 Janvier 2014.
4. L'utilisation du Projet Urbain dans la requalification des grands ensembles. (Un passage d'une gestion traditionnelle vers une gestion stratégique), Option : Urbanisme, université Menrtouri –Constantine.
5. Le tourisme environnemental et l'aménagement urbain du littoral, cas de la ville de Jijel, Option : Urbanisme, université Menrtouri –Constantine,
6. Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ? cas d'étude : Skikda, Option : ville et projet urbain, université Menrtouri –Constantine, A.U : 2007/2008.

Conclusion générale : Requalification urbaine en milieu littoral pour une meilleure attractivité touristique.

– Revue :

1. Architecture et lumière, Mai 2009
2. Sciences & Technologie : Objectifs et stratégies de la réhabilitation urbaine : Application au patrimoine colonial bâti. **D – N°28**, Décembre (2008)
3. Vertigo, revue électronique en sciences de l'environnement, 2010.

– Projets :

1. Étude de requalification urbaine du centre-ville « cahier des charges »
2. Culture et renouvellement urbain, Une étude à partir des cas de Gênes, Valparaiso et Liverpool.
3. Étude comparée des politiques d'aménagement du territoire et de développement régional dans les pays du sud