



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

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

MEMOIRE DE RECHERCHE

En vue de l'obtention du diplôme MASTER2

Option: Architecture en Zone Urbaine Littorale
AZUL

Thème :

LA REVITALISATION URBAINE EN MILIEU LITTORAL

Présenté et soutenu par:
Mm. ABDESSEMED Aicha

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

Devant le jury composé de :

Mr DERDER Mostapha : Maitre Assistant, Université Saad Dahleb de Blida1.

Mr BOUGDAL Kamal : Maitre Assistant, Département d'architecture d'Alger.

Mr ICHEBOUBENE Youcef : Maitre Assistant, Université Saad Dahleb de Blida1.

Année: 2018/2019

Résumé :

Les milieux littoraux sont des espaces limités et fragiles, la concentration de la population et des activités le long des espaces font d'eux des lieux convoités et menacés par une urbanisation de plus en plus intense, cela incite des mutations profondes sur leurs territoires sur le plan spatial et structurel, voire une dégradation paysagère et environnementale.

Suite à cela une nouvelle approche se dessine et tente d'amener une nouvelle étape dans l'interaction entre l'homme et la ville littorale. Cette prise de conscience fait que les villes littorales jouissent d'un traitement nouveau en matière de gestion et de planification qui est à l'origine de l'élaboration et la mise en marche des méthodes, des procédures, des dispositifs et des stratégies visant la protection et la valorisation de leurs territoires.

Ce travail intitulé « **La revitalisation urbaine au milieu** » s'inscrit dans la thématique générale de l'option AZUL, l'architecture en zone urbaine littorale, il s'intéresse à la revivification de l'images architecturale et urbaine des villes littorales, et tient à présenter un état de connaissance nécessaire et précieux dans la démarche site/projet, pour une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral et une mise en valeur des potentialités de nos espaces littoraux lors de la planification et l'organisation de l'espace bâti.

Mots clés : revitalisation urbaine, littoral, site/projet

Abstract :

Coastal environments are limited and delicate spaces, the concentration of the population and activities along the spaces make of them coveted places and threatened by an increasingly intense urbanization, this encourages profound spatial and structural changes on their territories, even a landscape and environmental degradation.

Following this a new approach is taking shape and trying to bring a new stage in the interaction between man and the coastal city. As a result of this awareness, coastal towns are enjoying a new treatment in terms of management and planning which has led to the development and implementation of methods, procedures, mechanisms and strategies for the protection and enhancement of their territory.

This work entitled "**The urban revitalization in coastal environments**" is part of the general subject of the option AZUL, architecture in urban coastal zone, it is interested in the revivification of the architectural and urban images of coastal cities, and wishes to present a state of knowledge necessary and valuable in the site/project approach, for a better adaptation to the particularities of the coastal environment and better exploitation of the potentialities of our coastal spaces during the planning and organization of the built space.

Keywords: urban revitalization, coastline, site / project

Dédicace

A ma petite merveille, mon bonheur tant désiré, ma chère fille « **JANA** »...

Ce travail est le tiens !

Remerciements

Je souhaite adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide pour la réussite de cette année et l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier tout d'abord le porteur du master, Monsieur ICHBOUBENE Youcef de m'avoir encadré, soutenu et conseillé tout au long de cette année, veuillez trouver l'expression de ma reconnaissance pour tous les efforts et les précieux conseils qui ont permis la réalisation de ce travail. Mes remerciements s'adressent également aux membres du jury d'avoir accepté de contribuer à l'évaluation ce travail.

Et puis un remerciement particulier à mon chef de service, mes amies et collègues de travail DUAC et CNERU.

Enfin mon ultime reconnaissance va à mon précieux mari, mes parents et toute ma famille. Je veux leur témoigner ici toute ma gratitude pour leur aide et leur soutien indéfectible. Ce travail leur doit énormément et moi encore d'avantage.

TABLE DES MATIERES :

| | | |
|-----|----------------------------|---|
| I- | INTRODUCTION GENERALE..... | 1 |
| II- | ETAT DES CONAISSANCES..... | 5 |

SECTION 01. THEMATIQUE GENERALE :

« ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN EN MILIEU LITTORAL »

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Introduction | 5 |
| 2. | Présentation de la ville littorale (cas générale) | 10 |
| 2.1. | Sur le plan urbanistique | 10 |
| 2.1.1. | Formes de développement urbain | 10 |
| A- | Parallèlement à la mer. | |
| B- | Perpendiculairement à la mer. | |
| C- | Dans tous les sens (tentaculaire). | |
| D- | Satellitaire. | |
| 2.1.2. | Les aménagements urbains | 20 |
| A- | Aménagements de places et de placettes. | |
| B- | Aménagements des percées. | |
| C- | Aménagements des promenades. | |
| D- | Aménagements portuaires. | |
| 2.2. | Sur le plan architectural | 25 |
| 2.2.1. | L'aspect architectural..... | 25 |
| A- | Forme et volumétrie. | |
| B- | Ouvertures et espaces de transitions | |
| C- | L'aspect extérieur : matériaux et couleurs. | |
| 2.2.2. | L'aspect technique des constructions..... | 31 |
| 3. | Présentation de la ville littorale (cas de l'Algérie)..... | 32 |
| 4. | Classification des villes littorales..... | 37 |
| 5. | Conclusion section 01 | 42 |

SECTION 02. THEMATIQUE SPECIFIQUE :

« REVITALISATION URBAINE EN MILIEU LITTORAL »

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Introduction..... | 43 |
| 2. | Revitalisation urbaine en milieu littoral..... | 45 |
| 2.1. | Présentation des opérations liées au concept de la revitalisation | 47 |
| 2.2. | Mécanismes opérationnels de la revitalisation urbaine de la ville littorale | 48 |
| 3. | Conclusion section 02 | 78 |
| III. | CONCLUSION GENERALE..... | 79 |
| IV. | REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUE | 81 |
| V. | LISTE DES FIGURES | 83 |
| VI. | ANNEXES | 85 |

I. INTRODUCTION GENERALE :

Selon Louis Khan « *...Les trois principales tendances de l'homme sont : le désir d'apprendre, le désir de communiquer et le désir de bien vivre ...* »

C'est dans la perspective de progresser dans ma carrière que naît un immense désir de poursuivre mes études, Cela me permettra une formation complémentaire précieuse et nécessaire dans ma démarche professionnelle, particulièrement en rapport avec le domaine d'architecture et d'urbanisme qui est en perpétuelle évolution, surtout que de nos jours avec l'essor des technologies, des savoirs faire, des modes et qualité de vie dans nos sociétés, on se retrouve face à une forte demande de professionnels toujours mieux formés.

C'est ainsi que s'avise mon objectif de vouloir élargir le spectre de mes compétences pour assurer une variété d'offres dans mon profil et encore envisager d'autres volets théoriques en matière de recherche dans le future, surtout que le cycle d'études spécialisés permet de booster un premier cycle généraliste, de combler d'éventuelles insuffisances et d'affiner de précieux savoir faire.

La formation du Master 2 est en parfaite adéquation avec mes aspirations. En plus des enseignements théoriques et méthodologiques qu'elle propose, elle suggère notamment une initiation à la recherche scientifique.

L'institut d'architecture et d'urbanisme de l'université de Blida offre cette opportunité d'entamer ce Master en architecture, d'où le règlement stipule la rédaction d'un mémoire en développant un état de connaissances d'un thème choisi. Le thème doit-être d'actualité et éclairer une problématique en général et dans le cas de l'Algérie en particulier, ayant pour objectif de perfectionner des connaissances dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Un savoir nécessaire et important pour tous architectes et urbanistes qu'ils soient orientés vers le domaine académique ou professionnel.

Mon choix s'est porté sur l'option **AZUL** (architecture en zone urbaine littorale). Un choix motivé d'abord par la démarche de l'option qui est le rapport **Site/Projet**, puis le site d'études sur lequel travaille l'option **l'espace littoral**, ayant moi-même exercée en tant qu'architecte dans une ville littorale au sein d'un organisme faisant partie du secteur du ministère de l'architecture et de l'urbanisme, et dans lequel le concept Site/Projet perdait sa valeur suite à plusieurs facteurs, d'où la méconnaissance prend part.

En effet, dans toute production architecturale et urbanistique personne ne doute de la forte liaison entre **le projet et son contexte**. Ce consentement entre les deux notions résulte d'un besoin qui les rend pratiquement indissociables, pour des raisons de fonctionnement et aussi de durabilité comme l'a évoqué (TADAO Ando, 1987)¹ «*L'architecture a pour le contexte la même attirance qu'un être vivant pour les éléments nutritifs qu'il tire de sa nourriture. De même que les éléments nutritifs forment le corps en se transformant, le contexte devient un élément de la composition architecturale*».

¹ AUGUSTIN Berque, La qualité de la ville, Maison Franco-japonaise, 1987.

La conception a commencé depuis les temps par l'étude de l'espace et son environnement immédiat en identifiant ces paramètres et repères autant dans une approche physique (situation, géotechnie et potentialités paysagères), que social, économique, politique, culturel, et aussi culturels (pratiques, traditions, savoir-faire) « *L'espace a toujours été la dimension spirituelle de l'architecture* ». (Arthur Erickson, 2013)²

De nombreux architectes ont adopté cette démarche, cela peut être admirablement interprété à travers leur philosophie de raisonnement et encore plus leurs réalisations multiples et grandioses qui ont marqué l'histoire, et parcouru le monde. Citons à titre d'exemple : Le Corbusier avec ces différents projets semés partout, comme il a dit Jean-Louis Cohen, professeur d'architecture à l'Université de New York lors de l'exposition de MoMA à New York sur le thème : 'Le Corbusier un Atlas des paysages modernes' : "*C'est Le Corbusier observant le paysage, fabriquant des paysages... Ses constructions n'étaient pas seulement des 'machines-à-habiter' mais aussi des machines à regarder le paysage*". Fernand Pouillon précurseur du développement durable et créateur des citées entières dans ces débuts, il a favorisé toujours l'utilisation des matériaux locaux et la main d'œuvre artisanale. Frank Lloyd Wright et sa philosophie du lien bénéfique et nécessaire qui doit être entre homme et nature , à l'image de ces « Prairies Houses » jusqu'à la ville utopique de « Broadacre City », Mies van der Rohe et l'intérêt qu'il apporte au rapport intérieur-extérieur du projet ; il dit que l'espace extérieur est en effet considéré comme un prolongement de l'espace intérieur ; son architecture marquée par la dissociation de l'enveloppe et de l'ossature lui a permis de créer des espaces intérieurs contemplatifs et lumineux. Jean Nouvel qui ne cesse de nous sublimer de son architecture contextuelle mais aussi variable en proportions économique, politique, historique, technique, environnementale, désignons l'idée qu'il a eu de transformer un port à un nouveau quartier de la ville de Vigo et celui de La Corogne (Espagne) dont ces bâtiments ressemblent à des containers. Autrement, le musée Guggenheim de Tokyo dont la masse, est couverte de cerisiers qui fleurissent et changent de couleurs au gré des saisons.

De plus, produire dans le milieu littoral, un espace si complexe et si vulnérable particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan architectural et urbanistique, représente une vraie problématique de l'option.

C'est dans cette perspective de « **l'insertion du projet dans son contexte** » et vue la complexité de la génération de tout projet notamment dans le milieu littoral, que notre choix c'est porté sur l'option **A.Z.U.L**³, Architecture en Zones Urbaines du littoral, ayant '**le littoral**' comme sujet principal posant problématique depuis les temps. De plus en plus désiré, il représente un espace d'exception qui mérite d'être étudié. « *Dans un monde de plus en plus cloisonné et parcellaire, ...l'ouverture de la mer est l'un des poumons par lequel respire le monde urbain moderne* » (SAINT MARC Philippe, 1974)⁴. D'ailleurs, beaucoup d'architectes et urbanistes qualifient le littoral comme un laboratoire d'innovation, un grand intérêt est partagé de plus en plus par les collectivités, notamment les chercheurs dans les divers domaines : historiens, paysagistes, géographes, tel nous montre (LAGEISTE Jérôme, 2006)

² Lors de la conférence annuelle de la Société pour l'étude de l'architecture au Canada, 2013.

³ Créé en 2003 par ICHBOUBEN Youcef, Enseignant, Maître assistant à l'institut d'Architecture de l'université de Blida (voir en annexe 01 Extrait du programme de l'option AZUL).

⁴ Extrait de la revue l'architecture d'aujourd'hui –Habiter la mer- N°175 septembre/Octobre 1974.

ainsi (RIEUCAU Jean, 2004) : « *les études sur l'urbanisation du littoral ont montré que c'est surtout sur les rivages que la progression du bâti est spectaculaire* ».

De nos jours, dans certaines régions, la concentration de la population et la forte urbanisation anarchique de la façade maritime, ainsi que les décisions portées par les gouvernants sur le plan urbanistique et architectural ont engendré une véritable détérioration du littoral. Un phénomène qui résume à lui seul l'échec de l'urbanisation aux abords de la mer, sans une réelle mise en place des mesures adéquates de protection et de valorisation de cet espace très convoité et très fragile surtout. « *Les effets induits sur le milieu côtier et ses ressources par la littoralisation dénotent des dégradations certes encore localisées mais parfois irréversibles* » confirme (LARID Mohamed)⁵. On assiste également, à un desserrement des activités ce qui contribue à la perte de dynamisme et d'attractivité et par la suite une dévitalisation des villes littorales, ce qui donne une image globalement négative de celles-ci à toutes échelles.

En effet, depuis quelques années les pays développés se sont orientés vers le développement de l'armature urbaine de leurs villes littorales vue qu'elles constituent un enjeu essentiel de développement pour les territoires, d'ailleurs c'est à travers le monde que les observateurs considèrent que l'avenir des grands pays jouissants d'espace maritime se joue au bord de la mer. Aujourd'hui, lors des conférences, colloques, séminaires, et autres rencontres scientifiques, le débat sur les villes littorales reste une grande préoccupation, particulièrement en termes d'aménagement de l'espace. Et le rapport ville/mer est omniprésent dans ledit débat, d'où l'intérêt est de mettre en place des stratégies judicieuses, afin de mettre en harmonie la ville et la mer nécessaire pour un meilleur développement de nos villes littorales et une meilleure protection de nos espaces littoraux.

Cependant, on doit mentionner que cette problématique de retour de la ville vers la mer proclame une rupture fonctionnelle ou plutôt un conflit qui est dû souvent à des conceptions classiques et figées et surtout d'une croissance non planifiée. Cette disjonction s'est traduite spatialement et socialement et s'est manifestée d'une manière très poussée dans des zones plus que d'autres. Souvent façonné par l'histoire du développement et manipulé par les différents acteurs socio-économiques, le contraste qui conditionne la morphologie urbaine fait que l'accès à l'eau est incommode, et c'est ainsi que cette relation entre la ville et la mer demeure insatisfaisante.

Repenser cette relation ou réconcilier totalement ce rapport entre ville et mer a incité l'apparition de certains phénomènes communs à beaucoup de villes du monde : des transformations, des intégrations, des réappropriations d'espaces, et autant de formules qui vont dans le sens d'une revalorisation de l'identité de la ville littorale et sa relation avec la mer. Une perspective qui figure aujourd'hui l'objectif clairement énoncé d'un urbanisme durable qui remis en question les pratiques urbanistiques et architecturales voir de gestion qui ont standardisé ces villes pour longtemps.

⁵ Extrait du mémoire de magister: HADEF Rachid, Quel Projet Urbain pour un Retour de la Ville à la Mer, Université Mentouri, Constantine, (2007/2008).

C'est dans l'objectif d'être opérationnel lors de la production architecturale et de l'organisation spatiale du paysage notamment celui du littoral, que nous pensons en tant que créateurs d'espaces qu'il est nécessaire et important pour nous de : comprendre les dispositions et les orientations issues des réflexions réfléchies d'un bel urbanisme et d'une architecture gracieuse et admirable de l'autrefois ; expliquer les facteurs à l'origine de la situation désolante qu'on constate aujourd'hui dans nos villes littorales exprimée principalement par leurs dévitalisation et leurs rupture avec la mer ; et enfin étudier les moyens et les concepts de réagir face cette rupture. Cet état de connaissances permettra certainement de prendre part aux débats d'actualités dans le monde et particulièrement en Algérie.

En faite c'est des objectifs qui s'appuient également à ceux qui sont déterminés par l'option AZUL, et c'est dans cette optique de méconnaissance des facteurs et des indicateurs de l'aménagement urbain du littoral que nous exprimons notre problématique.

Cependant, il est important d'énoncer que cette problématique s'inscrit dans la problématique générale qu'inspire l'option AZUL et que c'est le choix d'un espace d'expérimentation si complexe et vulnérable tel que le **littoral** qui justifie cette problématique générale de générer tout **projet dans ce site** si particulier.

"Littoral" : contexte complexe et vulnérable

Problématique générale: Comment satisfaire le rapport Site/Projet

Cela nécessite de procéder à une méthodologie de recherche analytique d'une documentation bibliographique de référence ; livres, thèses, mémoires, articles de publications et sites internet, et ce pour pouvoir apporter des éléments de réponses à travers un état de connaissances développé. Ainsi, deux thématiques générale et spécifique, vont être établies suivant deux approches : conceptuelle et analytique, la première permet d'enrichir cette recherche, et la deuxième souscrit d'étudier les exemples pour saisir des références. A cet effet, le contenu de ce mémoire se structura suivant deux parties essentielles, cette introduction générale qui entame les objectifs et les motivations de recherche et présente l'option AZUL, et un état de connaissances abordé comme suit :

Une thématique générale en section 01 intitulée « l'Architecture et l'aménagement urbain du littoral », elle représente notre première hypothèse, il s'agit de démontrer la particularité de cette architecture et cet urbanisme du milieu littoral, bien connaitre le site pour pouvoir intervenir convenablement dans ce milieu littoral.

Une thématique spécifique en section 02 intitulée « la revitalisation urbaine en milieu littoral » elle présente notre deuxième hypothèse, vu qu'il y a une revivification urbaine et architecturale de la ville littorale pour reprendre son identité et la réconcilier avec la mer.

Ainsi l'ensemble des constats issus du développement des deux sections permettra d'apporter des éléments de réponses à notre problématique et donc atteindre l'objectif pédagogique principal de ce master.

II) ETAT DES CONNAISSANCES :

SECTION 01. THEMATIQUE GENERALE :

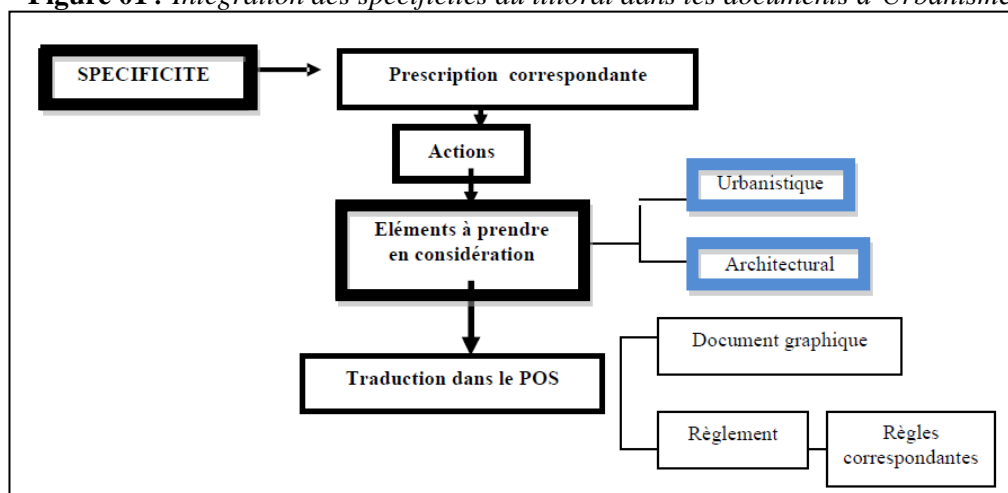
ARCHITECTURE ET AMENAGEMENT URBAIN AU MILIEU LITTORAL.

1. Introduction :

Dans cette première partie nous allons essayer de comprendre et étudier les particularités des villes littorales qui posent problématique, sur le plan urbanistique et architectural à travers une présentation d'un assortiment d'exemples de villes littorales prises principalement en méditerranée occidentale. Vue leurs atmosphère remarquable et comparable à notre cas d'étude, ces villes ont été toujours ouvertes aux échanges et aux pensées. Néanmoins, nous abordons notamment le cas des villes littorales Algériennes afin de comprendre les indicateurs liés à un type urbain bien distinct Ces indicateurs importants et précieux pour nous en tant que professionnels de la ville, sont peu connus, pour ne pas dire inconnus dans beaucoup de pays.

Meghfour KACIMI¹ aussi, est parmi quelques architectes qui portent aujourd'hui intérêt à l'architecture et l'aménagement urbain au milieu littoral. Dans plusieurs articles elle a entamé le sujet d'intégration des spécificités du littoral (caractéristiques physiques et géomorphologique, caractéristiques climatiques, potentialités économiques)²; lors de la planification du territoire à travers les instruments d'urbanisme PDAU et POS. Nous nous pensons que quelque soit les outils, les prescriptions et les recommandations qui découlent pour garantir une bonne insertion au milieu littoral, nous devons mettre sous projecteurs « ces éléments urbanistiques et architecturaux qu'on doit prendre en considération » (**voir figure 01**) car l'objectif reste seul : à savoir intervenir d'une manière judicieuse et efficace, avec une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral, pour une meilleur protection et mise en valeur des potentialités paysagères pour les générations futures.

Figure 01 : Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'Urbanisme.



(Source) : Meghfour KACEMI. M. p.71 (tr²aité par l'auteur)

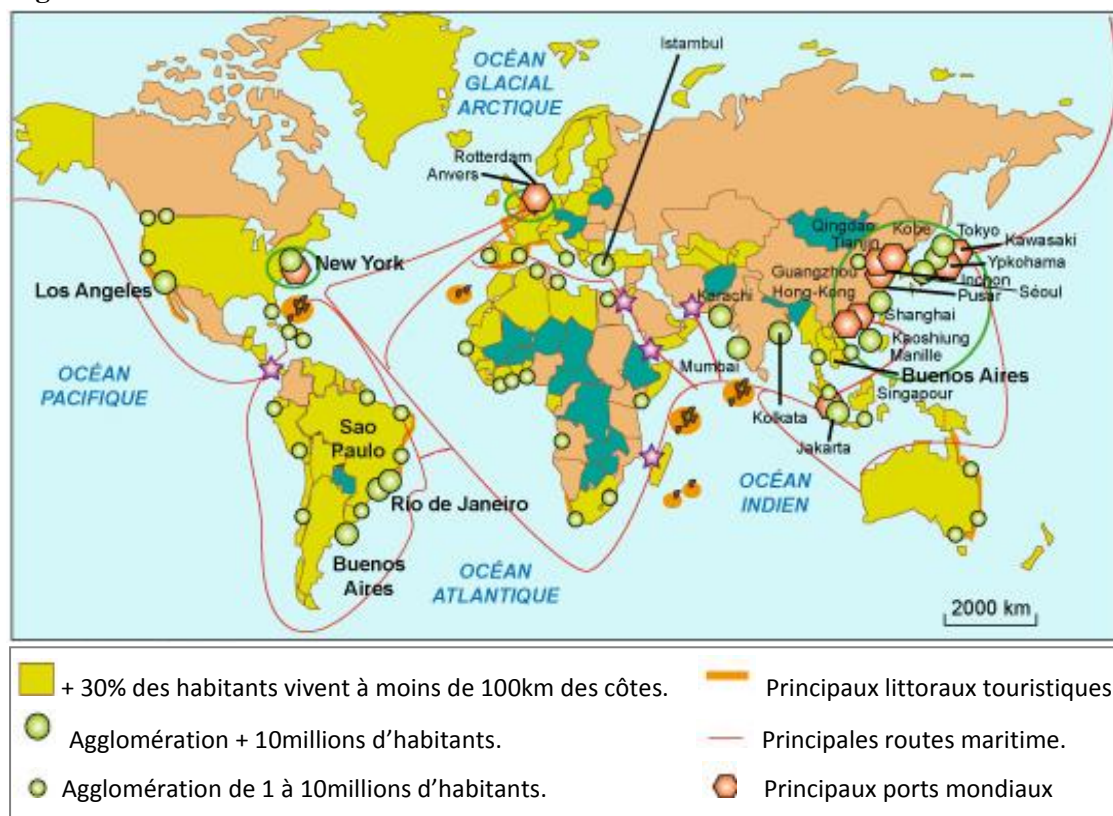
¹ Enseignante au département d'architecture de l'université d'Oran.

² Voir en annexe 02 Actions à mener pour l'intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme, Source Meghfour KACEMI. M p.35

Mais avant de présenter cette section, un bref aperçu sur le littoral comme espace d'intervention est nécessaire et important :

« Les littoraux constituent des environnements fragiles ou se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions complexes »³, le littoral lieu de concentration du peuplement humain qui remonte à moins dans l'histoire, son paysage urbain et architectural se caractérise par des aménagements spécifiques et une architecture contextuelle dont la mer est l'opportunité conceptuelle majeure chose qu'on ne peut disposer ailleurs. C'est l'espace le plus urbanisé qui change sans cesse et qui n'arrête de subir et d'affronter de nombreuses mutations due à des différents acteurs « Au bord de la mer, mieux qu'ailleurs, l'individu se confronte aux éléments, jouit de la sublimité du paysage »⁴, A travers l'histoire nous avons assisté abondamment à des déplacements des hommes et des activités pratiquées vers les zones littorales ; des activités touristiques, commerciales et d'échanges aussi, c'est que l'on désigne par le terme de littoralisation, d'ailleurs plus de 30% de la population des pays vivent à moins de 100km des côtes voir (**figure 02**). Cette concentration de la population se traduit par des nécessités, évidemment aujourd'hui par des besoins en matière de logements, d'équipements et d'infrastructures, contribuant à l'artificialisation des rivages. Cela fait que ces espaces sont particulièrement actifs et attractifs pour l'homme et ses activités, ainsi ils s'avèrent des milieux très commandés et désirés voire même convoités et menacés.

Figure 02: La littoralisation dans le monde.



(Source) : maxicours.com

³ PASKOFF, Ronald, les littoraux-impact des aménagements sur leur évolution. Masson 1993

⁴ CORBIN, Alain, 1990.

Les hommes se sont fixés en bord de mer de tout temps, d'abord pour des besoins liés à la nourriture, d'où la chasse était considéré comme étant l'activité primordiale pour survivre, cependant avec l'avènement de l'agriculture celle-ci a permis de transformer les petits groupes chasseurs-cueilleurs **mobiles** cherchant abris, en sociétés **sédentarisées**.

Sans avoir des liens directs avec la mer parfois, la proximité à l'eau été essentiel vue les données atmosphériques qu'elle offre et qui favorisent l'activité agricole. On peut distinguer que ces implantations ont apporté une transformation spatiale du territoire du littoral, malgré cela, elles étaient considérées comme lentes et progressives car souvent la surface convoitée pour l'urbanisation et par l'agriculture été exceptionnellement petite, ainsi par manque de moyens pour faire face aux contraintes géographiques et aussi climatologiques.

« Le littoral restait, pour sa part, abandonné avec sagesse à l'inconstance des éléments et délaissé à des populations marginales qui n'y faisaient que survivre »⁵

Au littoral méditerranéen, après avoir été longtemps vide de toute occupation humaine vu ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables, est devenu avec le temps un espace très convoité. Cela débute avec la genèse des premières citées de l'histoire sur la plupart des sites intéressants de celui-ci, d'où la mer constituait la première source d'urbanité. Ces occupations qui étaient dans un temps pour des raisons « d'échanges et de commerce » ainsi que pour des fin logistiques « défensifs », les comptoirs phéniciens et les postes avancées ou ce qu'on appel les villes de garnison constituaient les premiers espaces articulateurs terre et mer. Il faut dire que d'autres civilisations telles que les Grecs et les Romains étaient inspiré du modèle phénicien pour réaliser des comptoirs et des ports dans leurs différentes colonies. Ceux ci émaillaient la côte méditerranéenne, et servaient de point de relais, de contact et de distribution des produits entre les différentes régions et surtout constituaient les premières villes littoral à extension modérée qui obéissaient dans la totalité au tracé du plan Hyppodamien Grec. (**Figure 03**).

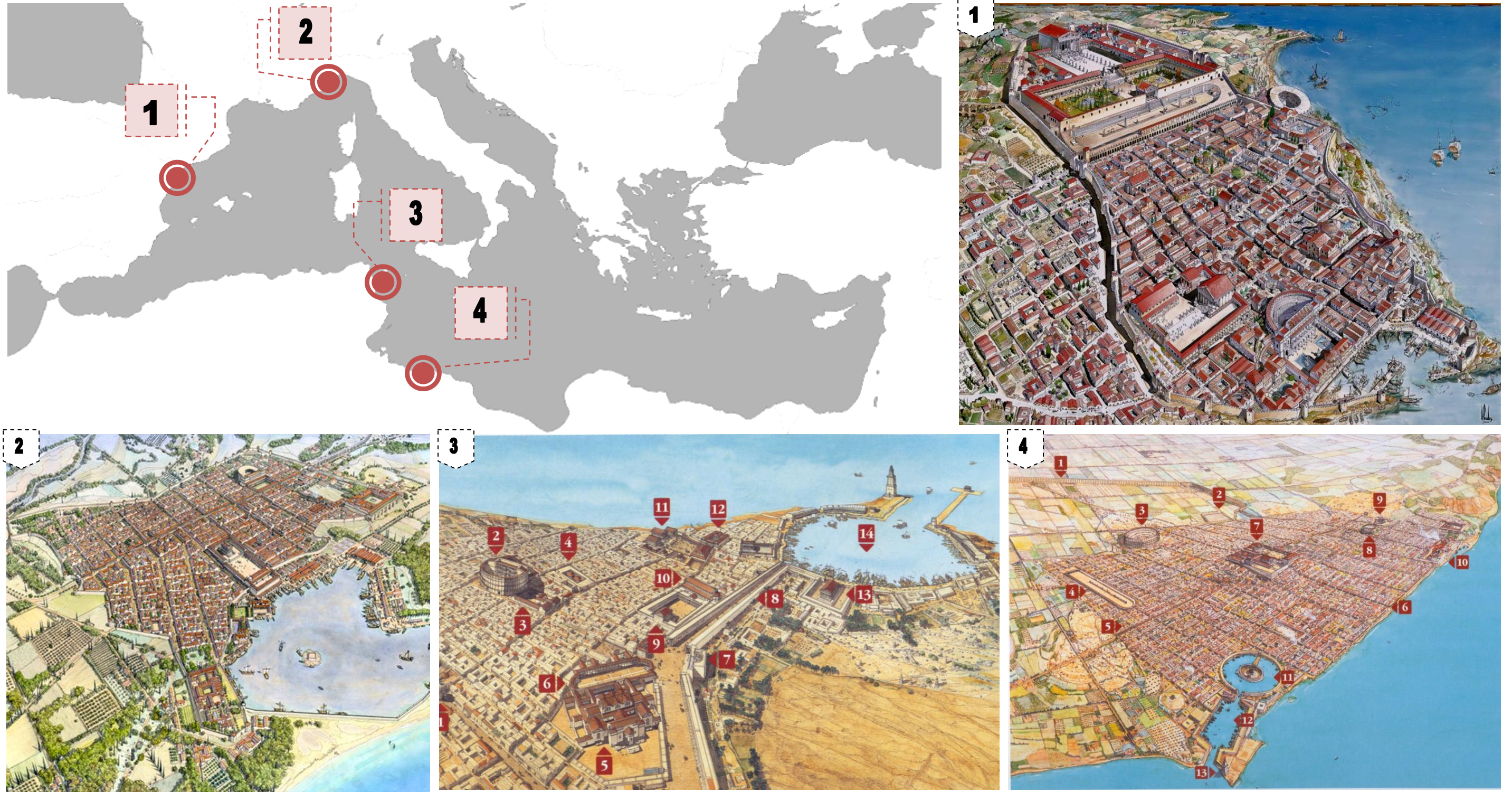
Ce n'ai qu'avec l'avènement de la pratique de villégiature en méditerranée au début du 19ème siècle qu'une nouvelle attraction du littoral à des fins **touristiques** accentua le processus d'urbanisation notamment « la littoralisation de la méditerranée ». La Méditerranée n'inspire plus de terreur a cette époque, déjà grâce au grand intérêt porté au littoral par les militaires pour des raisons de protection et de surveillance⁶, chose qui avait inspiré assurance pour pouvoir s'engager vers la mer et intervenir sur les littoraux.

Durant cela, des populations régionalisées vivant loin du littoral cherchaient à s'y installer durablement après avoir tissé des liens avec les lieux lors de la pratique de la villégiature. Ils font appel à une nouvelle architecture et un urbanisme expérimental pour accomplir ce désir.

⁵ CORBIN, Alain, 1990

⁶ En France « Napoléon Ier qui y a rapidement vu un intérêt national pour la protection et la surveillance de la frontière maritime de la nation. Ceux-ci s'étaient déjà manifestés quelques décennies plus tôt en se plaignant de l'absence d'une couverture cartographique sérieuse des côtes françaises. Car le littoral n'était pas seulement instable, ce qui empêchait les populations de s'y installer durablement, il était surtout très mal connu. Plus précisément, il était mieux connu des marins anglais que des militaires français » selon Roland Vidal : l'urbanisme balnéaire, 2012

Figure 03: Vues sur les sites particuliers choisis pour villes antiques de la méditerranée.



(Source : site de l'auteur Jean Claud Golvin)

Ces images des reconstitutions démontrent des villes antiques du littoral, notamment les plus amples qu'a connu la méditerranée. A travers celles-ci nous souhaitons présenter les sites particuliers qui ont été ciblé pour étendre les premiers espaces articulateurs Terre/Mer .

On peut constater clairement qu'il s'agissait des abris naturels aménagés qui devaient répondre à quelques dispositions naturelles soit des terrains relativement plat généralement qui peuvent assurer des qualités liées à la navigation et la défense surtout : la protection contre les fureurs du large et la bonne exposition par rapport aux vents pour faciliter l'entrée et la sortie des navires. Ils peuvent être un Cap facile à isoler avec un mur d'enceinte, ou une île de préférence éloignée du rivage pour constituer un mouillage et aussi une position facile à défendre. Tels sont tous les sites qu'on trouve sur le littoral Algérien également. Les caps : Russicade (Skikda), Russucuru (Dellys), Rusguniae (Bordj el bahri), Les îles : Igilgili (Jijel), Imonium (Tigzirt), Iol (Cherchel) et l'île de Rachoun à Béni-saf.

(1) : Ville de Tarragona (Espagne). (2) : Ville de Frejus (France). (3) : Ville de Leptis (Lybie). (4) : Ville de Carthage (Tunisie).

Afin de redresser la nature, de nouvelles infrastructures adaptées souvent gigantesques, vont transformer les paysages, (embarcadères, digues promenades, quais d'échanges...) (**voir Figure 04**). Cette stabilité, contribua de la sorte au débarquement d'une architecture qualifiée d'être régionaliste, cela vue la réinterprétation des formes qu'elle utilise souvent d'une façon « stéréotypée »⁷

« Les architectes jouissent d'une grande liberté d'action et laissent s'exprimer leur personnalité et leur imagination sur les façades des villas contribuant ainsi à la richesse éclectique de l'architecture balnéaire »⁸

Ainsi, de véritables « villes nouvelles » balnéaires s'étalèrent sur le littoral d'une rapidité étonnante, d'où une nouvelle

vocation s'impose conjointement à celles de la navigation, la pêche et les échanges commerciaux soit : la vocation Touristique. Cela fait du littoral méditerranéen un espace de multiples enjeux qui se caractérise par sa position stratégique, son climat accueillant qui fait de lui un espace convoité, un espace d'échanges et de commerces et surtout une mixité de cultures qui affecte extraordinairement ses espaces et leurs développements.

Les villes littorales méditerranéennes tels quelles se présentent aujourd'hui, comme vitrine de chaque pays ont bien beau hérité une armature urbaine particulière qui n'as cessé de subir des changements métamorphoses de la part de l'homme et de la nature à la fois, et cela depuis les temps.

Figures 04: Les premières stations balnéaires BIARRITZ, ARCAÇON, CABOURG (France)



(Source : Google image)

⁷ Le patio par exemple ne figurait pas dans les maisons berbères (population autochtone du Nord africains) il a été importé d'outre mer par les arabo-musulmans (**voir Figure04 en annexe 01**),

⁸ Position de thèse :Agathe Aoustin, Urbanisme et Architecture balnéaire de la Côte de Jade 2013

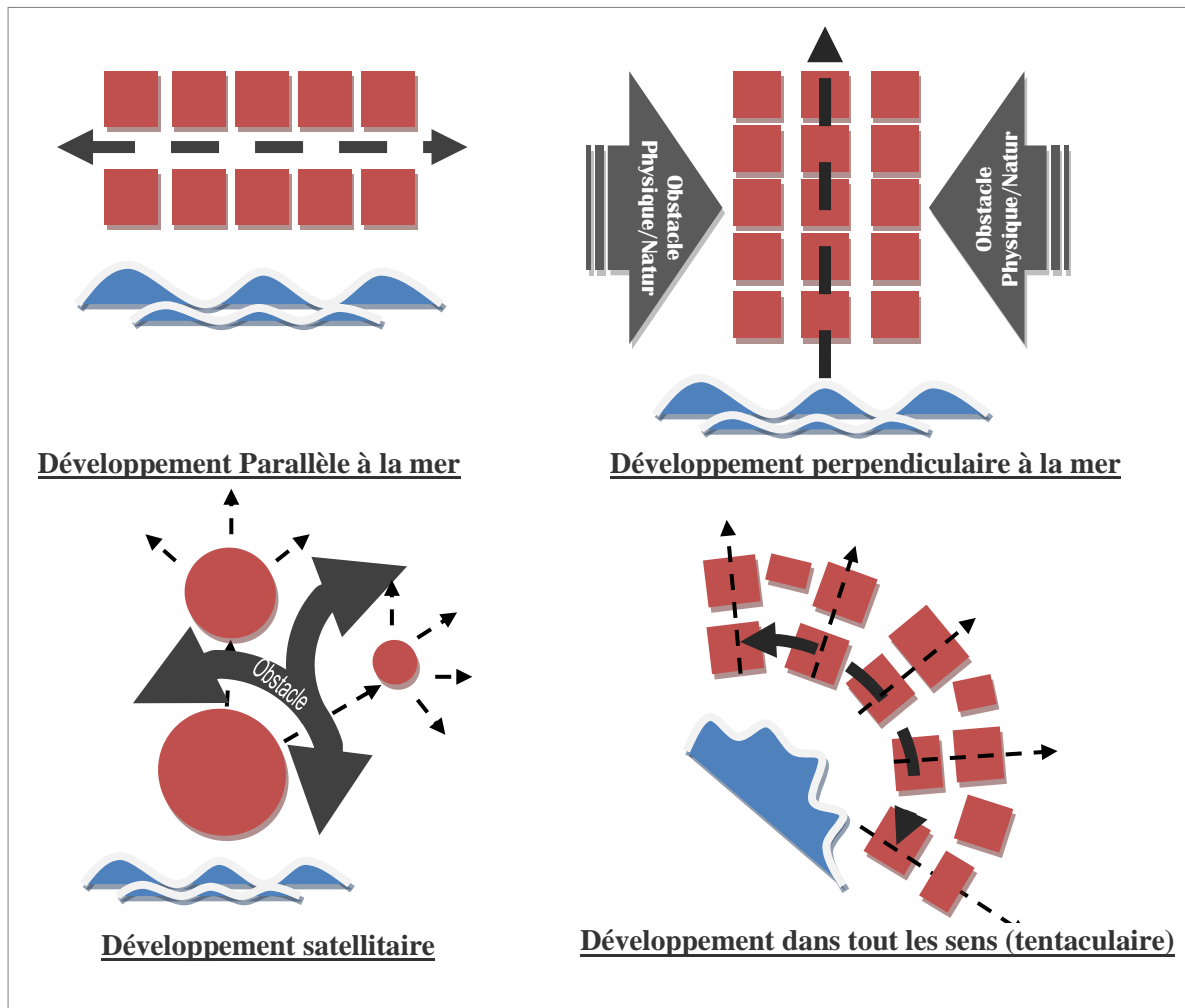
2. Présentation de la ville littorale : (Cas général)

2.1 SUR LE PLAN URBANISTIQUE :

2.1.1 Les formes de développement urbain :

Il est rare si ce n'est pas impossible de trouver des villes qui ont opté pour une forme de développement isolée, ce qu'il fait que la ville littorale suit un processus de développement changeant à travers le temps : du parallèle au perpendiculaire à la mer, satellitaire ou même tous à la fois.

Figure 05: Représentations schématique des formes de développement urbain au littoral.



(Source) : l'Auteur.

De nombreux facteurs liés essentiellement à la particularité de l'espace littoral sont à l'origine de ces formes de développement : La disponibilité des ressources naturelles, la beauté paysagère, la morphologie et la topographie des terrains côtiers, les caractéristiques physiques (vagues, courants, vents, les eaux de ruissèlements, les actions chimiques et physico-chimiques,...) ainsi que les pratiques sociales (Agriculture, pêche, navigation, loisirs et pratiques touristiques), voire même la structure sociale qui influence parfois les répartitions spatiales.

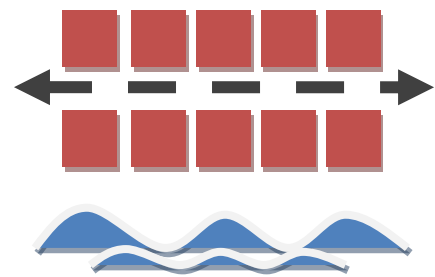
Encore, les évolutions sociales qu'a connu cet espace, particulièrement celles qui envisagent de renouer les relations entre l'eau et la ville ont incité une compétition entre les facteurs économiques et sociaux avec les facteurs physiques et naturels, cela justifie souvent les inadaptations qui font reprocher des anarchies de développements urbains (changement de trame urbaine, densification d'un tissu existant, apparition de nouveaux pôles, réappropriation des espaces ...).

En outre, les pressions anthropiques croissantes telles que la forte urbanisation et la pollution qu'elle introduise, sont à l'origine de la mise en place de certaines commandes et procédés urbanistiques notamment le modèle hygiéniste, d'ailleurs Ronald Vidal dans son article « L'urbanisme balnéaire »⁹ explique que la situation chaotique des conditions de vie de la ville industrielle dans l'Europe occidentale a eu des conséquences directes sur l'avènement des pratiques balnéaires, mais surtout sur la forme urbaine que prirent les nouvelles stations et les anciennes villes repensées suivant le modèle Haussmanien (typiquement hygiéniste).

A- Parallèlement à la mer :

C'est la forme de développement la plus connue qui suit la majorité des villes littorales à l'origine, sur des terrains relativement plats généralement ou parfois accidentés même, la mer est la source majeure de ce développement. Cet agencement assure une continuité parfaite au trait de côte suivant un tracé linéaire, d'où un nombre maximal de parcelles donnant sur mer s'alternent avec des percées perpendiculaires à celle-ci garantissant une relation physique et visuelle également.

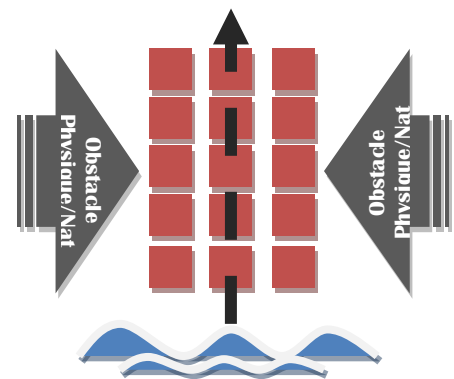
La proximité remarquable au rivage que détiennent les espaces dans ce développement est assurée souvent par la nature du site lui-même, un site naturellement protégé contre les terreurs de la mer (une baie, un cap, présence des îles...) d'autre part l'installation parallèle peut se munir d'un recul des bâtisses créant ainsi des espaces tampons entre le bâti et la mer soit des allées de promenades, des espaces de regroupements, des lieux d'échanges et commerces ou autres, et cela pour faire face aux menaces naturelles.



**Développement
Parallèle à la mer**

B- Perpendiculairement à la mer :

Ce type de développement est souvent le prolongement perpendiculaire des premiers établissements parallèles à la mer, la morphologie et la topographie du site sont les deux facteurs principaux qui incitent ce type de développement. Ceux-ci imposent aux constructions de s'adapter au relief soit en échappant des contraintes physiques ou naturelles tel que les zones de servitudes et les zones non-aedificandi



**Développement
Perpendiculaire à la mer**

⁹ Roland Vidal, Article extrait de la revue scientifique « Projet et paysage », revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace (2012).

(axes routiers, zone militaire, parc, lac, forêt, terrains agricoles à préserver...), ou des obstacles difficile à franchir par manque du savoir faire tel que les montagnes.

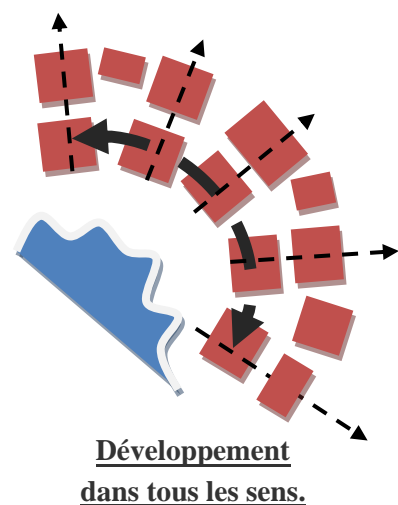
Dans les sites en pente, certaines pratiques sociales jadis sont également à l'origine de se type de développement : avoir une proximité aux sources d'eau douce (ravins, talwegs...) ou des pratiques liées à l'agriculture et l'élevage des bestiaux dans les montagnes.

Néanmoins, dans d'autres cas le prolongement vers les hauteurs perpendiculairement à la mer se fait vu des nécessités défensives, se protéger des invasions et de la piraterie en renforçant l'observation.

L'adaptation à la topographie du site dans le développement perpendiculaire favorise la création des paysages à travers des vues panoramiques ou des échappées visuelles, et une bonne orientation des bâtisses ainsi qu'une aération garantis des tissus urbains.

C- Dans tout les sens (Tentaculaire) :

On peut rencontrer ce développement dans deux cas différents, il s'agit en premier d'une centralité à partir du quelle se développe les axes principaux de développement dans tous les sens, avec absence de contraintes ou métrise de celles-ci la centralité peut être une baie, un port, un espace ou un site ayant une valeur importante (valeur économique, social, ethnique...) cas d'Athènes par exemple (**voir figure 05**). D'autre part le développement tentaculaire peut se voir comme éclatement d'un ancien tissu à fin de rejoindre les faubourgs et voir même l'arrière pays.

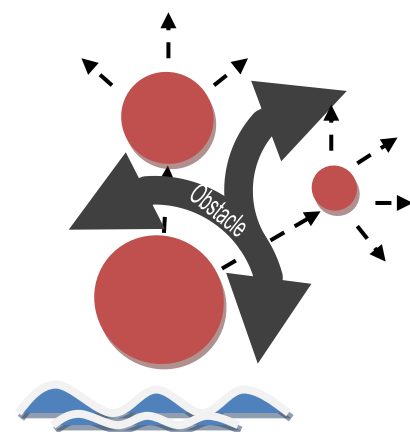


Développement dans tous les sens.

D- Satellitaire :

Ce type de développement consiste la création de plusieurs pôles urbains sur des zones favorables en occurrence des contraintes physiques ou naturelles que dispose le site.

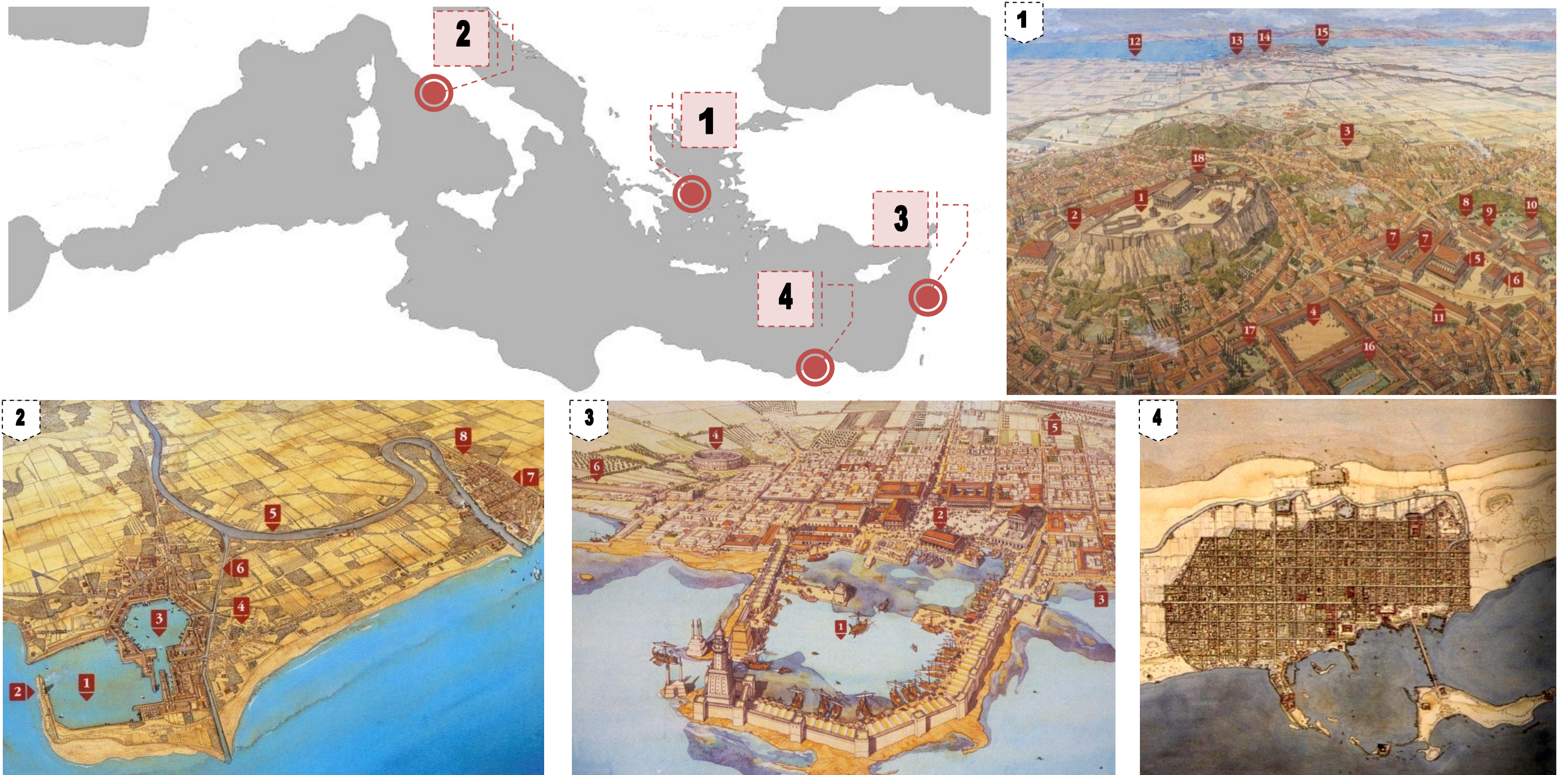
Ce développement satellitaire est aussi parvenu actuellement dans nombreux pays méditerranéens dans le but d'interagir une politique de décentralisation qui restitue la répartition des compétences administratives et de gestion notamment en matière d'urbanisme et de planification pour une bonne métrise du territoire. Cela fait partie des nouvelles dispositions qui assistent le développement des villes littorales actuelles



Développement Satellitaire.

En faite il est normal que l'évolution urbaine de chaque établissement revête elle-même des aspects originaux ce qui rend chaque site, voir chaque ville unique. A cet effet nous tenterons de démontrer cela et nous pensons illustrer toutes ces formes de développements dans ce qui suit à travers des exemples des villes actuelles du bassin méditerranéen occidental après avoir démontré les premières formes de développements importants des villes littorales antiques de la méditerranéennes. (**Voir figure 06**).

Figure 06: Vues sur les formes de développement urbain des villes antiques de la méditerranée



(Source : site de l'auteur Jean Claud Golvin)

L'étalement modéré de la plupart des villes littorales antiques se faisait suivant le plan Hippodamien : un modèle en échiquier dont les axes principaux de la structure orthogonale se réadapte selon la particularité du site pour se présenter généralement parallèlement à la mer. (Voir figure 03). Il est tout aussi remarquable dans la célèbre ville d'Alexandrie (04) qui a pu franchir la côte vers la mer et empiéter dans l'eau grâce à son site particulier (présence des îles).

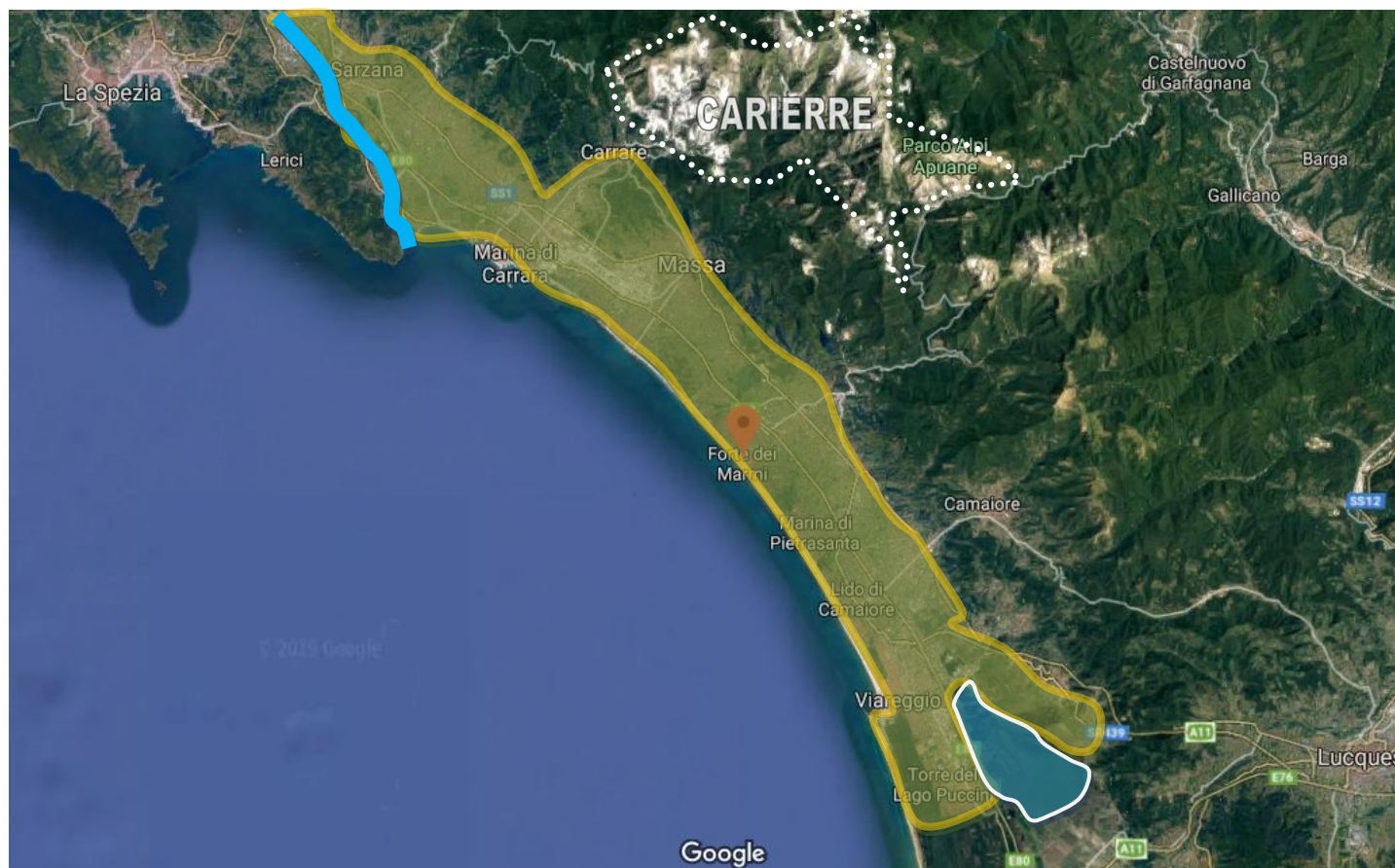
Néanmoins, dans la ville de Césarée (03) l'installation s'est présentée perpendiculairement à la mer suivant le grand axe perpendiculaire qui se prolonge vers la mer jusqu'au jetée qui se renferme sur elle-même pour des raisons défensives.

Faisant l'exception, le tissu urbain de la ville d'Athènes (01), y compris ses différents établissements se sont implantés loin du port de Pirée autour du fameux Acropole, cela pour des raisons liées à des facteurs religieux que la forme tentaculaire (dans tous les sens) constituait la forme de développement principale de cette ville.

D'autre part la ville d'Ostie (02) s'est présentée ainsi vu le caractère de son site : un Cap protégé naturellement lequel élira un développement tentaculaire. Néanmoins, la croissance d'une agglomération sur l'autre rive, témoigne une autre forme du développement ; le développement satellitaire qui s'impose sous effet de la présence du cours d'eau important à proximité et faisant obstacle.

(1) : Ville d'Athènes (Grèce). (2) : Ville d'Ostie (Italie). (3) : Ville de Césarée (Palestine). (4) : Ville d'Alexandrie (Egypte).

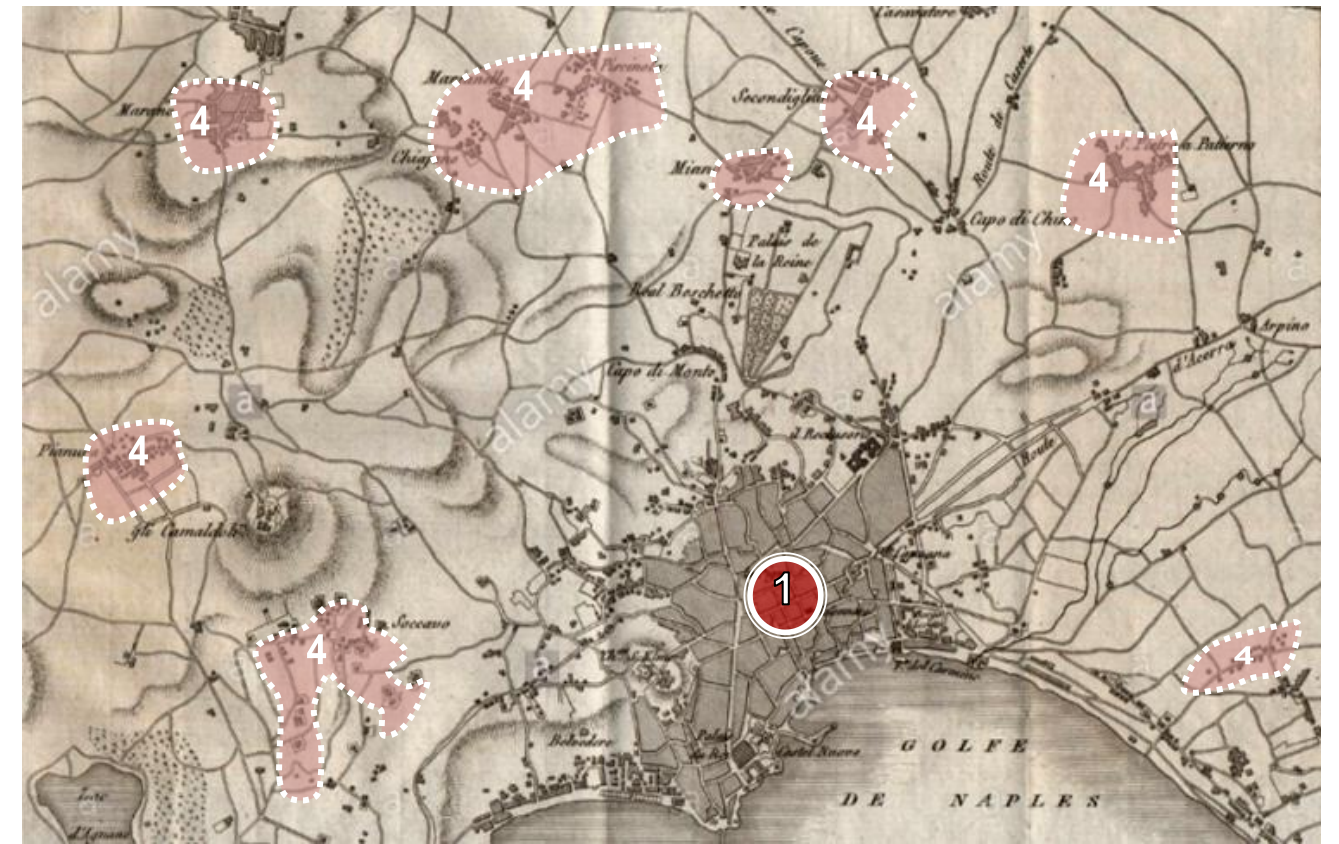
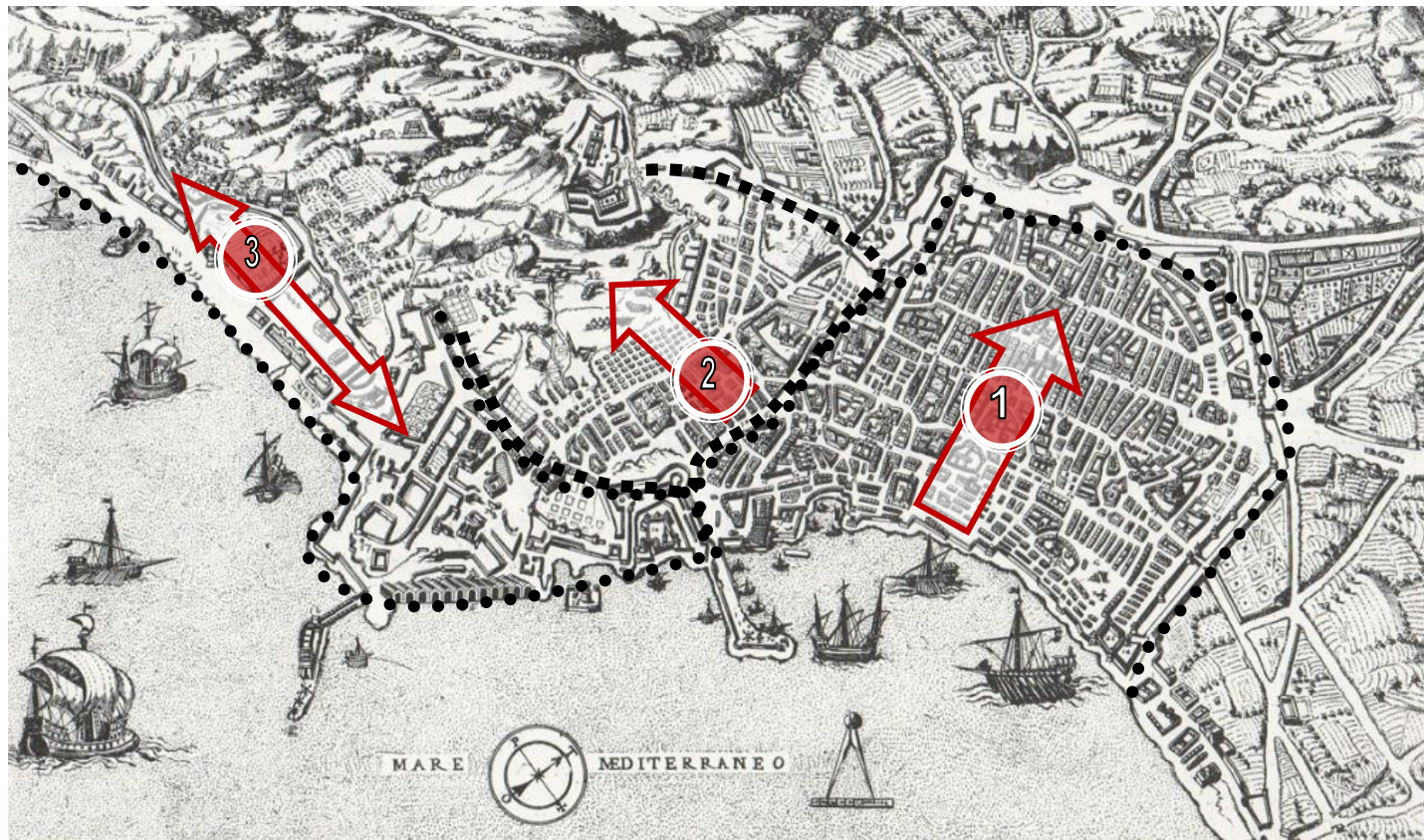
Figure 07: Le développement parallèlement à la mer de la ville de Forte Dei Marmi (Italie).



(Source :Google Earth) traité par l'auteur

Forte dei Marmi (Italie) : c'est pratiquement le seul exemple de la ville littoral actuelle qui s'étend jusqu'à nos jours parallèlement à la mer au pied d'un mont sur un linéaire de côte approximatif à 30 km elle s'allonge entre la marina di Carrara et la commune di Viareggio, La disposition du système routier et la présence de certaines contraintes naturelles soit le fleuve, le lac et la montagne a empêché également le développement de la taille de la ville, il est à noter que la montagne est dépourvu de toutes occupations sauf une carrière de marbre importante existante depuis l'époque romaine, sur laquelle se base l'économie de cette ville en parallèle avec sa vocation touristique. Son site plat exposé à des courant marins favorables a permet d'avoir un lotissement parfaitement régulier pied dans l'eau, muni d'une allée parallèle à la mer favorisant la promenade et les espaces de regroupements.

Figure 08: Les formes de développement urbain de la ville de Naples (Italie).



(Source) : napes-napoli.org (traité par l'auteur)

Naples (Italie) : sans s'étendre dans l'explication des facteurs à l'origine de ses installations (topographique caractéristiques liées à la navigation, raisons défensives...) cette ville illustre les différentes formes de développement urbain, le premier établissement urbain (1) important fut créé par les grecs à proximité de la mer s'est développé perpendiculairement à la mer. A proximité de celui-ci le quartier dit Espagnole (2) s'est développé perpendiculairement aussi, cependant, une réorientation de l'axe de développement s'est faite pour s'adapter au site et surtout à fin de disposer d'une perspective visuelle sur mer. De plus, la partie Ouest du front de mer (3) nommée actuellement « Chiaia » constituait un lieu de villégiature des riches romains qui s'étend parallèlement à la mer jusqu'à la pointe du Cap. En fin, la croissance urbaine des hameaux (4) occupés par la population aborigène présente un développement satellitaire d'où la logique consiste que la ville se développera dans tout les sens à fin de rejoindre ces différents pôles en franchissant les contraintes au fil du temps

Ainsi se présente Naples actuellement tel le démontre la figure (09), une armature urbaine importante qui englobe les différentes formes de développement avec une parfaite insertion des éléments physiques et naturels : montagne, aéroport, zone industrielle, sites et terrains à préserver (jardins, châteaux, terrains fertiles...).

A travers la figure (10) nous voulons montrer cette particularité du développement parallèlement à la mer qui se prolonge même sur la partie accidentée. En s'adaptant au relief conformément aux courbes de niveaux cela a permis d'avoir des échappées visuelles et des vues panoramiques distinguées dans ce quartier de la ville.

Figure 09: *l'armature urbaine de la ville de Naples (Italie)*

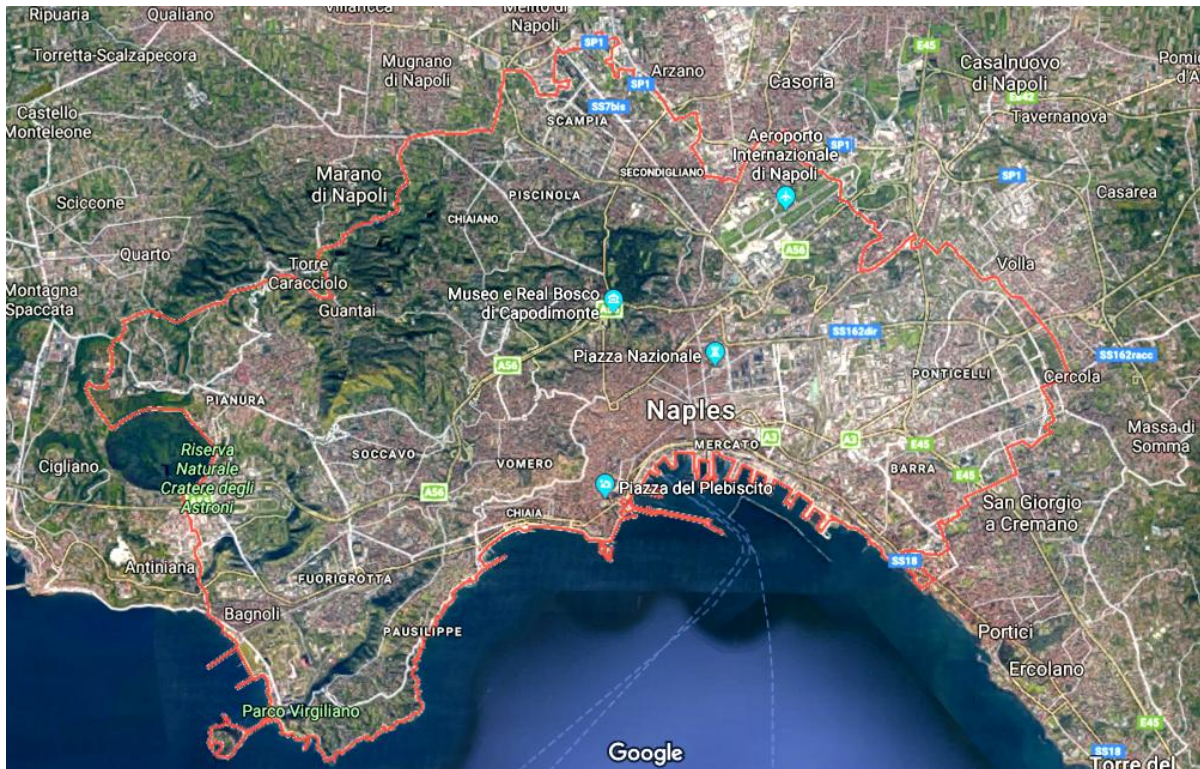


Figure 10: *la morphologie urbaine du quartier front de mer de la ville de Naples (Italie).*



(Source : Google Earth) traité par l'auteur

Afin d'accomplir nos interprétations des différents modes de développements urbains, nous avons jugé nécessaire de les illustrer en plus par les 04 villes littorales qui suivent, il s'agit de:

- **La Ciotat (France) : (Figure 11)** Mise à part son ancien noyau en croissant qui formait un port de relai d'une taille modérée, le développement dans tous les sens dans cette ville s'est fait autour de la fameuse baie de La Ciotat, celle-ci constitue le centre de développement vers lequel se croisent des perpendiculaires convergentes radioconcentrique qui conduisent la maille urbaine.
- **Alicante (Espagne) : (Figure 12)** Cette ville illustre parfaitement le développement dans tous les sens, issu d'une pensée de planifier la ville à partir d'une centralité d'où la marina consiste l'élément articulateur principal mer/ville, malgré la présence de la zone d'activité qui exige un aménagement particulier la réorientation de l'urbanisation c'est faite vers plusieurs directions à la fois.
- **Nice (France) : (Figure 13)** La ville représente une vraie adaptation à la topographie du terrain, la vieille ville de Nice se retrouvait limitée par la mer, la colline et le fleuve du paillon qui diverge vers la mer, elle s'est développée perpendiculairement le long du fleuve avant de franchir celui-ci pour s'étendre parallèlement à la mer le long du littoral. La croissance de la population due aux pratiques de villégiatures a généré une extension urbaine perpendiculaire à la mer vers la vallée. Par la suite les occupations atteints le sommet des collines et sillonnent la montagne à travers les vallons dans tous les sens.
- **Gandie (Espagne) : (Figure 14)** Ville littorale d'une économie étroitement liée à l'agriculture, la vieille ville est une ancienne ferme établie loin de la mer sur les rives du fleuve pour répondre aux déplacements des agriculteurs dans les campagnes environnantes, la ville tel qu'elle se présente actuellement illustre parfaitement le développement satellitaire, qui consiste la création de plusieurs pôles urbains, cela afin de protéger d'abord ses terres agricoles fertiles mais aussi vu les contraintes que disposent le site (fleuve, voie et relief). Néanmoins l'ouverture sur mer est récente, suite à l'inauguration de son port en 1886 des stations urbaines s'installent parallèlement à la mer de part et d'autres le long du littoral en vue de promouvoir le tourisme balnéaire.

Cependant, Il faut préciser encore que le littoral n'est pas un espace figé. Exposé aux tempêtes, transgression et régression marine (Remontée des eaux, érosion, submersion marine, Tsunami, évolution des plages et croissance des cordons dunaires), le trait de côte est en perpétuel mouvement. (Voir figure 15)¹⁰

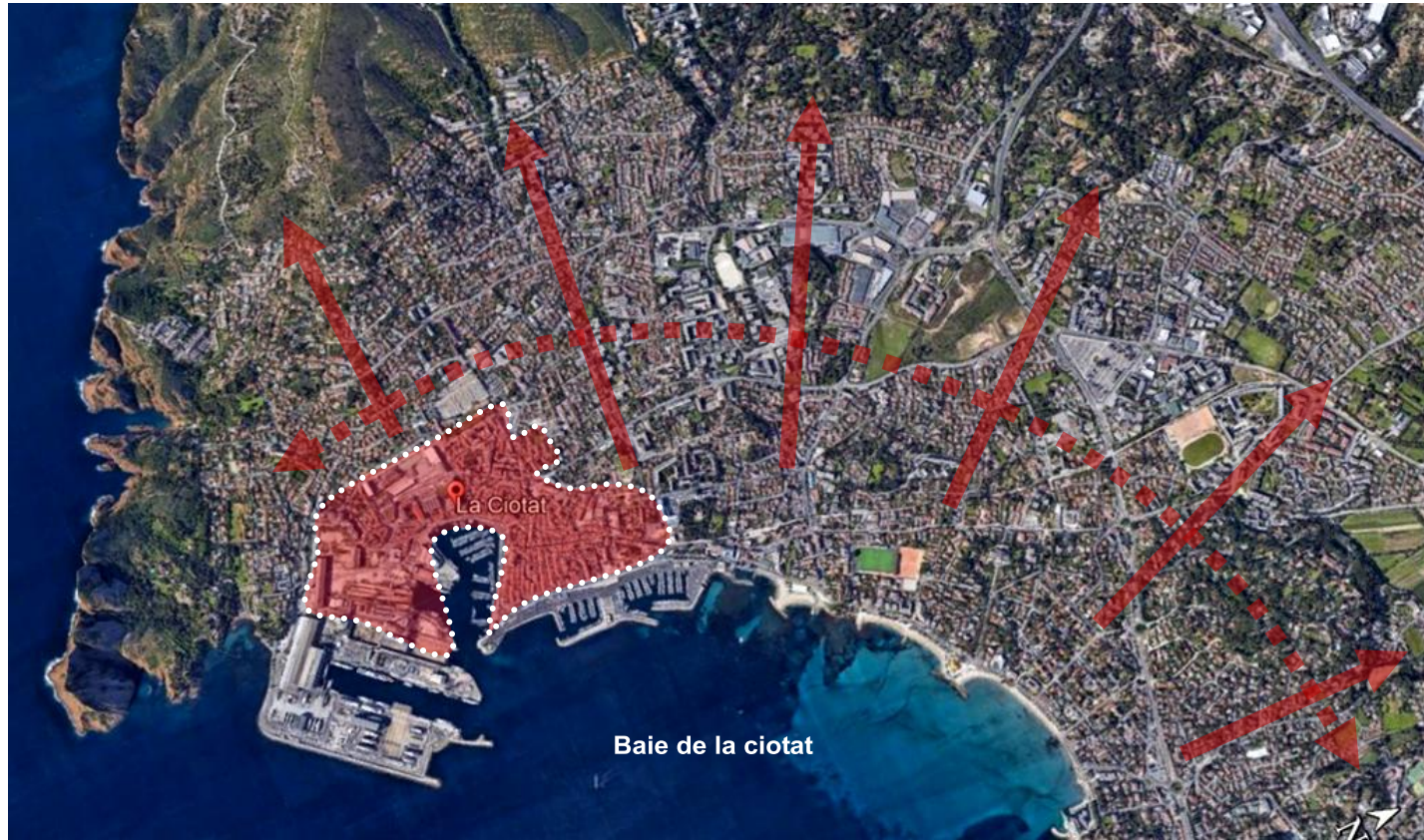
Figure 15: Impact de l'érosion sur l'état de la côte méditerranéenne (France)



(Source : Google Earth) traité par l'auteur.

¹⁰ « D'après une étude de 2004 le conservatoire prévoit que 1% de ses acquisitions disparaîtra avec l'érosion tandis que 20% de son patrimoine pourra être submergé » (F.Verger, R.Paskoff 2004).

Figure 11: Le développement urbain de la ville de La Ciotat (France).



(Source : Google Earth) traité par l'auteur

Figure 13: le développement urbain de la ville de Nice (France).



(Source : Google Earth) traité par l'auteur

Figure 12: Le développement urbain de la ville d'Alicante (Italie).



(Source : Google Earth) traité par l'auteur

Figure 14: le développement urbain de la ville de Gandie (Espagne).



(Source : Google Earth) traité par l'auteur

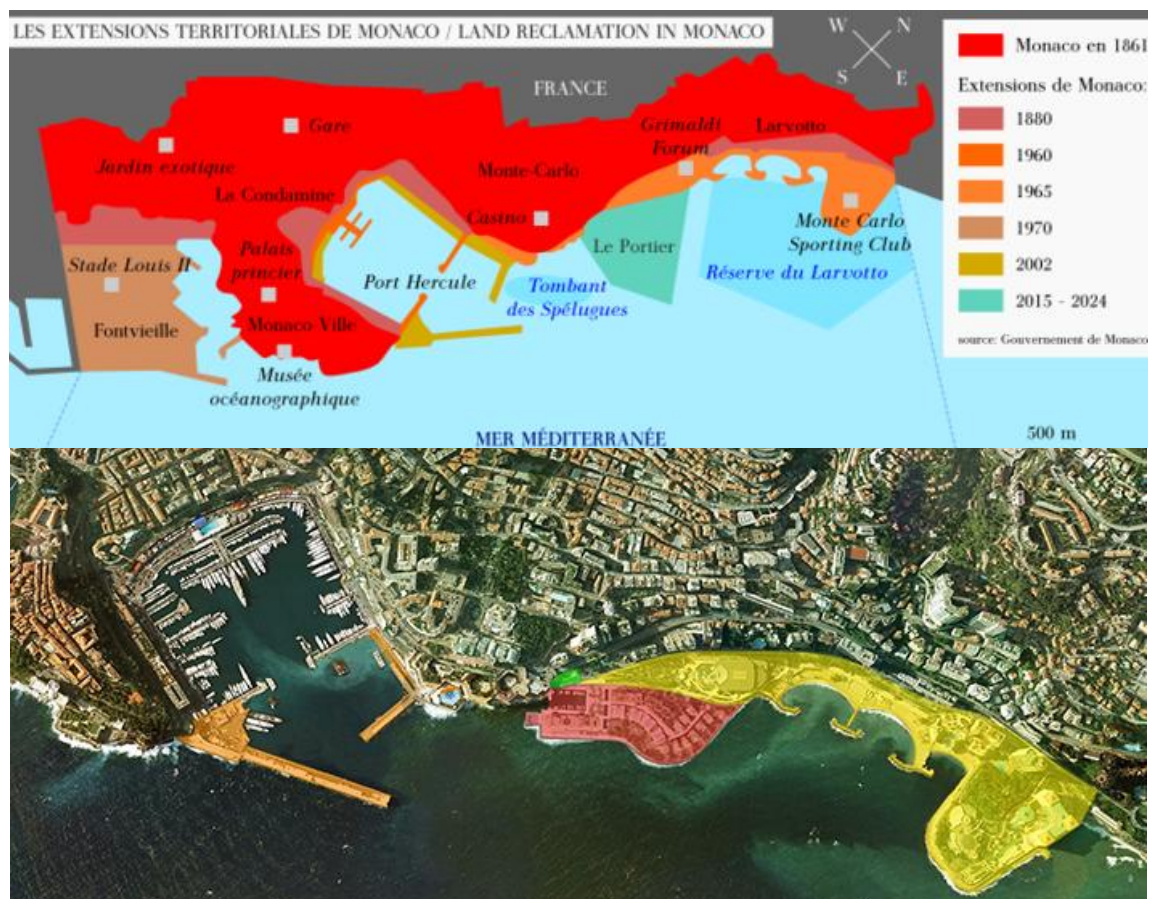
Cette évolution a un impact important sur les habitations et les infrastructures, de la sorte le développement urbain des villes.

D'ailleurs de nos jours on parle du concept « d'aménagement maritime » au lieu « d'aménagement du littoral », vu que cette nomination prend en compte aussi bien les parties continentales que maritimes du trait de côte et a la volonté de montrer l'impact et la pertinence de cet aspect maritime particulier, notamment sur les espaces côtiers.

A cet effet, on a recours de nos jours à des nouvelles tendances urbanistiques :

- Régir le trait de côte et sa stabilisation par des opérations de gestion des dunes, et de limite de l'érosion des falaises, ...
- Construire en hauteur, prendre recul du rivage, et opter pour des ouvrages côtiers spécifiés (digues, épi...), afin de protéger les structures.
- Réorienté l'urbanisation vers les piémonts, sinon intervenir sur les anciens tissus des villes vue la rareté du foncier en accommodant des opérations de renouvellement, densification, restructuration et embellissement.
- Cependant, dans l'obligation de développer les régions qui connaît une saturation de la bande côtière et présentent des contraintes qui empêchent leurs extensions, ont opte pour une urbanisation en mer. Grâce aux progrès du savoir faire et des techniques de constructions on transforme le trait de côte, par l'établissement de nouvelles assises soit des îles artificielles pour recevoir des villes entières, la ville de Monaco (France) est le modèle le plus illustrant de ce mode de développement.

Figure 16: Les extensions de la mer de la ville de Monaco (France).



(Source : wikipédia.com)

2.1.2 Les aménagements urbains :

Tous aménagements urbains sont conçus fréquemment en fonction de l'usage et de la perception par le public, néanmoins ce qui est particulier dans le cas des villes littorales c'est l'ouverture sur la mer et le caractère de la société qui y habite en proximité, deux critères principaux qui rend ces aménagements dans une ville littorale si particuliers et remarquables qu'ailleurs.

La mer élément fort et identitaire de la ville littorale à des incidences remarquables sur le comportement des habitants, ce qui influe directement et indirectement les aménagements et la composition de l'espace de la ville ; passionnés par la mer, son climat et ses richesses ils disposent d'un désir constant d'être en face la mer, se pencher vers le regroupement, l'échange et le contact avec les autres. On distingue alors des aménagements divers de lieux de rencontres et d'échanges et de récréation d'ou les ambiances (lumière, couleurs, odeurs, bruits, vent, etc.), sont aussi variés et particuliers que les personnes, les circonstances atmosphériques, l'animation, et le temps qui caractérise ce milieu littoral. Connues aussi par leurs esprit apaisé et leurs hospitalité distinguée, cela fait que ces espaces urbains, des espaces ouverts extérieurs, très complémentaires au bâti privé (cela est expliqué dans les terrasses, les balcons, les vérandas et les coursives qui s'ouvrent vers l'extérieur).

A cet effet, il est à noter dans les villes littorales des aménagements urbains spécifiques par leurs emplacements dans la ville, leurs orientations et leurs traitements ; places, placettes, belvédères et percées, néanmoins on distingue d'autres qui sont typiques aux villes littorales soit les promenades de front de mer et les ports.

A- Des aménagements de places et de placettes :

Cet espace libre de rencontres jouis souvent d'une vue panoramique devant la mer, peut avoir pour origine la convergence de chemins ou de rues, un aboutissement d'une promenade ou bien avoir été créée selon une localisation choisie en fonction de son usage. la place peut être aménagée en square, jardin, ou espace vert comme elle peut être un espace de stationnement, une terrasse ou un balcon urbain (belvédère).

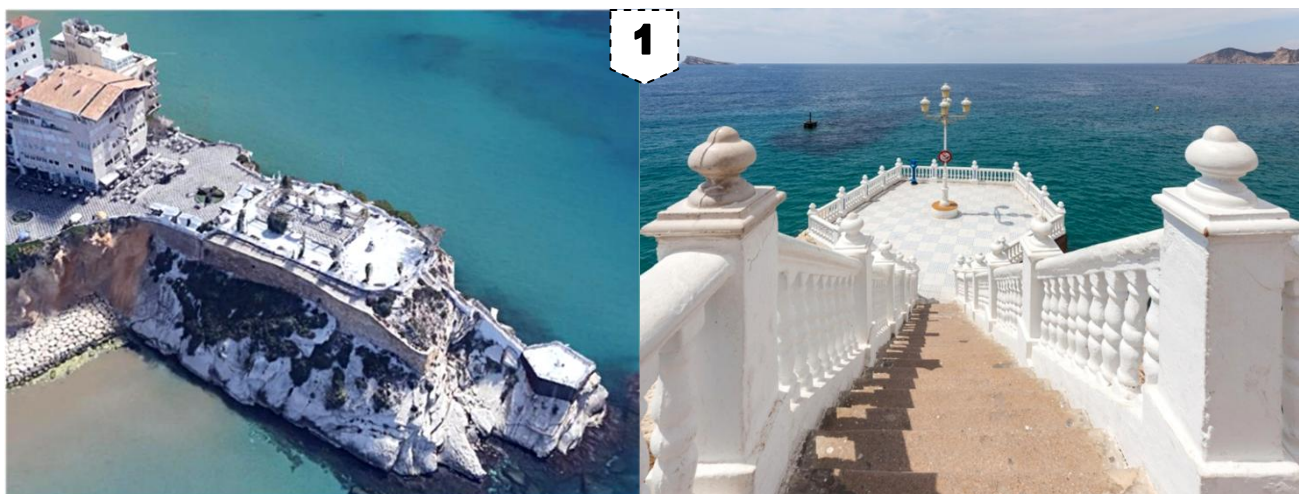
Figure 17: *Les aménagements de places et placette dans la ville de Barcelone (Espagne).*



(Source : from.cat)

La place de Catalogne (01) à Barcelone (Espagne) jouxte plusieurs rues importantes, avec une superficie de 5Ha elle relie la vieille ville à son extension mais aussi contribue à la liaison de ville à la mer à travers la célèbre avenue la Rambla Nova en aboutissant vers le balcon sur mer qui est marqué par la placette de la stèle de Roger de Lauria (02).

Figure 18: Vues sur paysages des belvédères sur mer.



(Source: data.abuledu.ora)



(Source: Google Earth)



(Source: Google Earth)

La figure 18 représente des paysages des belvédères sur mer : (1) Belvédère de Benidorme (Espagne), (2) Belvédère Edoardo Fripo Gêne (Italie), (3) Belvédère de terrasse de Mascagni (Italie).

B- Des aménagements de percées :

Les villes littorales se caractérisent par un aboutissement vers la mer des percées découpant les ilots. Dans le but d’voir une échappée visuelle à partir de la ville vers la mer, mais aussi pour des raisons hygiénistes de régulariser l’écoulement de l’air dans le tissu urbain. Une percée peut être une voirie une promenade (avenue, boulevard...) ou même une place aménagée. (Voir Figure 19)

C- Des aménagements de promenades :

Il s’agit bien des promenades de bord de mer, aménagées le long de la rive de la mer, elles constituent l’interface entre la ville et la mer qui ménage une vue dégagée sur la mer et la côte. Elles consistent à représenter une succession d’espaces visibles par les utilisateurs qui s’y déplacent et qu’ils soient aménagés et équipés par des mobiliers urbains.

Figure 20: Vues sur les aménagements de promenades maritimes.



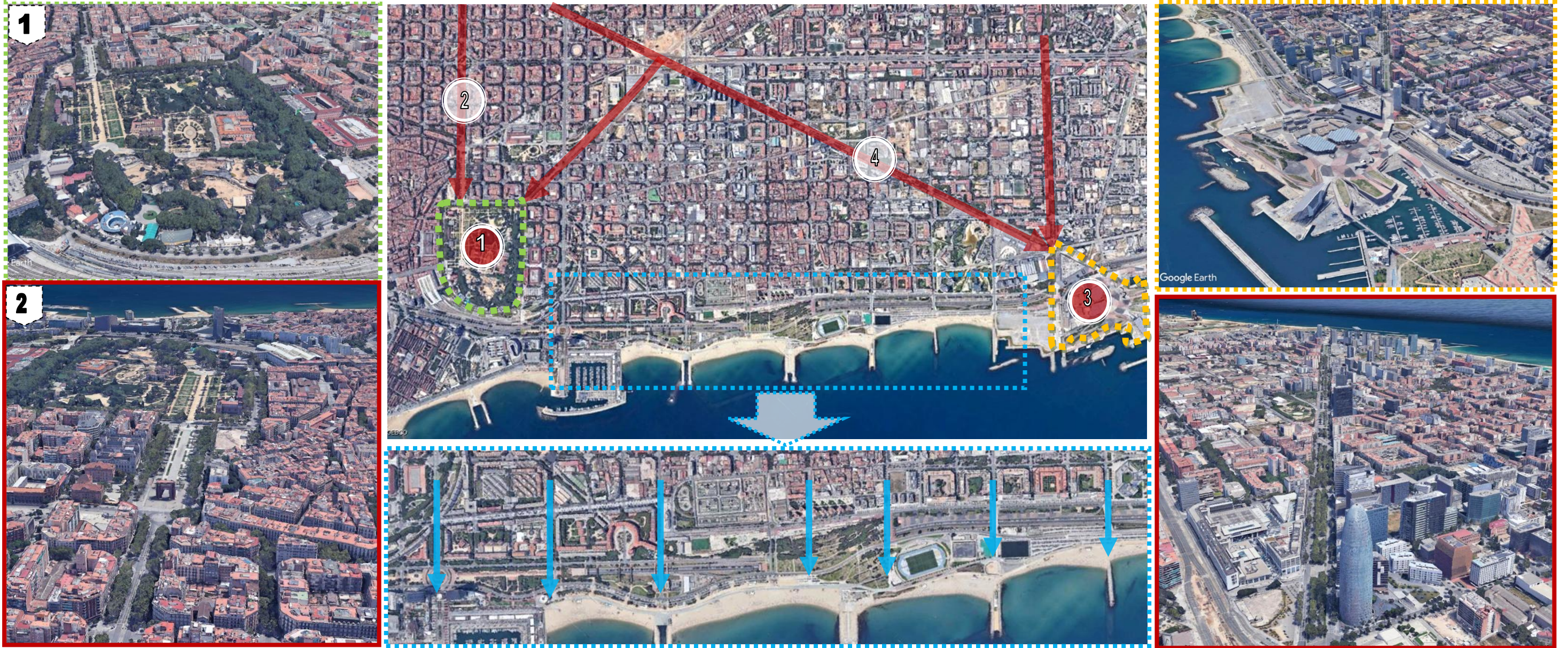
(Source: Shutterstock.com)



(Source: depositphotos.com)

La promenade des Anglais (01) à Nice est le plus célèbre tronçon de front de mer en France elle parcourt 04 km de la Baie des Anges avec une piste pour cyclistes et patineurs. A Monaco (02) la promenade est dotée de plusieurs places, des palaces de renom, les boutiques de luxe et des immeubles de grand standing .

Figure 19: Vues sur les aménagements de percées.



(Source: Google Earth) Traité par l'auteur.

Barcelone (Espagne) : Additivement aux percées issue des voies perpendiculaires à la mer, d'autres s'établissent sous forme de promenades, le passage de Lluís Companys (02) s'achève vers une place aménagée sous forme de jardins, et parc de loisirs (01), la fameuse avenue La Diagonal (04) représente la plus grande percée avec une distance de 3km, elle aboutissent vers un ensemble de structures importantes au bord de la mer (03) : le Musée Bleu, le Centre de cirque, et le Centre de voiles.



Gênes (Italie)

(Source: Google Earth)



Bénidrome (Espagne)

(Source: Google Earth)



Alger (Algérie)

(Source: pintrest.at)

D- Des aménagements portuaires :

Les villes littorales se caractérisent aussi le plus souvent par l'existence des infrastructures portuaires, la direction des vents est le facteur le plus déterminant dans la conception de celles-ci. Le port définit comme étant l'aire de mise en contact entre les domaines de circulation maritime et les domaines terrestre, joue un rôle important dans le développement de la ville où il se situe en lui offrant des activités divers. Ainsi, en plus des ports militaires, on peut rencontrer 03 types de structures portuaires :

- Port de pêche,
- Port industriel ou commercial: composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage, entrepôts, etc.
- Port de plaisance: composé d'infrastructures de plaisance, de loisirs et de distraction, sa présence accentue l'image touristique de la ville.

Figure 21: Paysages des types de ports des villes littorales.



(Source) : Google images

La figure 21 représente des paysages de structures portuaires: (1) Port Militaire de Toulon (France (Espagne), (2) Port de pêche Corricella (Italie), (3) Port de plaisance El kantaoui de Sousse (Tunisie), (4) Port industriel de Barcelone (Espagne)

2.2 SUR LE PLAN ARCHITECTURAL :

L'architecture des villes littorales est remarquable souvent en fronts de mer et aux proximités immédiates du littoral tant que par sa forme que par la qualité des détails qui la constituent, elle dégage des aspects de prestige et de monumentalité parfois dans le but de générer une attractivité par l'image de sa vitrine maritime. Le bord de mer offre des thèmes divers inspirants sensibilité et exaltation métamorphose, quoique dans l'urbain elle présente des particularités à confronter. « *Avec l'ambition d'être un lieu de réconciliation entre nature et culture, le balnéaire est un lieu de coïncidence entre tradition et modernité, ces espaces inventés autorisent tous les caprices* »¹¹

Cette architecture est infligée d'abord par les implantations qui se diffèrent selon le type d'édifice (Habitat ou équipements) et qui répliquent généralement à une stratégie de construction du paysage, et reflète souvent une étude complémentaire des circulations entre la mer et les différents espaces urbains (public, semi-public et privé). Ensuite par l'orientation des bâtiments qui se fait par rapport à l'élément principal du site qui est la mer, une orientation qui tend à valoriser les éléments naturels du site (brise de mer, végétation) et influence la forme et la composition architecturale des édifices.

Cependant le fait que les constructions sont soumises aux différents phénomènes liés à la proximité à l'eau qui est la donnée capitale ; telle l'augmentation du niveau de la mer, érosion marine, et les différentes conditions météorologiques qui peuvent être violentes (les vents et pluie) ; on remarque bien une composition architecturale qui combine entre protection et exploitation des apports extérieurs : vue dégagée sur mer, ensoleillement et ventilation naturelle, ainsi les implantations obéissent à des critères de choix de terrain.

A cet effet l'architecture dans les villes littorales présente les caractéristiques suivantes :

2.2.1 L'aspect Architectural :

A- La forme et la volumétrie:

La volumétrie et la forme répond souvent à une typologie fonctionnelle fondée sur usage social et dépend surtout de l'élément principale du site littoral, « La mer ». Source d'inspiration, en site balnéaire la mer fait plus qu'un élément naturel, les architectes utilisent souvent la métaphore et cherchent toujours à évoquer la mer dans leurs conceptions, plutôt concevoir avec en s'inspirant de ses éléments, cela se fait par le choix d'une forme dynamique inspirée par la mer ou d'une forme géométrique complexe issue d'un assemblage d'éléments rentrants ou saillants de la composition. Les deux enjeux combinent protection, observation et contemplation pour assurer une continuité avec son environnement ; d'ailleurs les formes fluides disposeront solution aux problèmes de résistance vis-à-vis aux vents dominants, or que les jeux de décrochements de façades offre de l'ombre et la protection contre les pluies et les eaux de ruissellement (toiture, balcons, loggia, moulures...).

¹¹ L'architecture balnéaire, Véronique Thiollet-Monsénégo, 2007.

Figure 22: Vues sur formes architecturales des projets balnéaires.



Source : Google-Earth (traité par l'auteur).



Source : histoiredelartai2.wordpress.com

Marina baie des anges (France) (01) : dans ce projet évoque la mer en plan comme en élévation par la fluidité et le mouvement de ses formes, l'œuvre présente un design d'un effet plastique indéniable, évoquant d'immenses vagues blanches, l'ensemble de l'édifice en gradins s'enroulant sur lui-même, telle une formidable flotte de voiliers.

Dans la résidence la communauté jouissent d'être comme seuls embarqués sur un grand paquebot grâce aux balcons décalés qui les isolent de leurs voisins et offrent une vue sur mer. Les aménagements extérieurs en commerces, piscine privée, jardin et marina complètent idéalement l'îlot et assure la continuité avec la mer.

Villa de bulles (France) (02) : avec son architecture organique, elle surplombe la mer méditerranée et s'incruste dans la roche avec ses formes sphériques peintes en ocre foncé qui s'accorde avec les collines environnantes et contraste avec l'eau de la mer. Chaque espace étant s'inclus dans une sphère rappelant la bulle d'eau, s'agrippe au dénivelé de la colline et s'articulant autour de nombreuses terrasses qui s'ouvrent sur mer.

B- Les ouvertures et les espaces de transitions :

Le balnéaire établit une relation privilégiée avec le site et le paysage la lumière et le soleil, les points de contact avec l'extérieur (ouvertures et espaces de transitions) sont multipliés : baies, balcons, terrasses, coursives, perron, galeries, ...

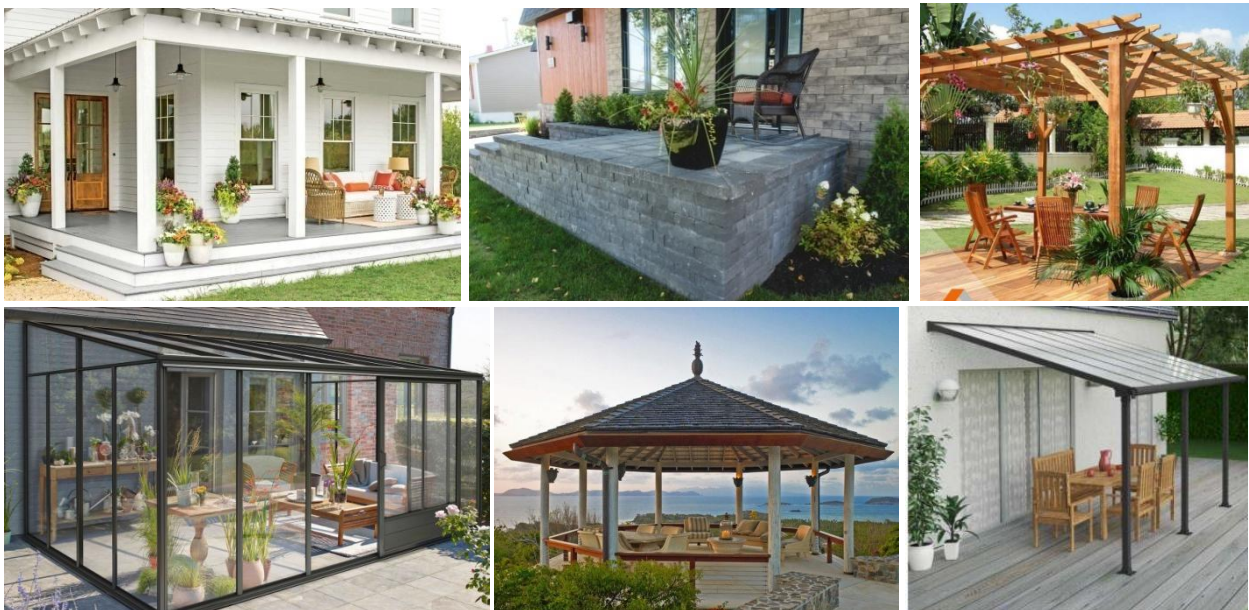
Figure 23: *Vue sur exemples d'espaces de transitions ; (balcon, coursive, galerie).*



(Source) : Google images

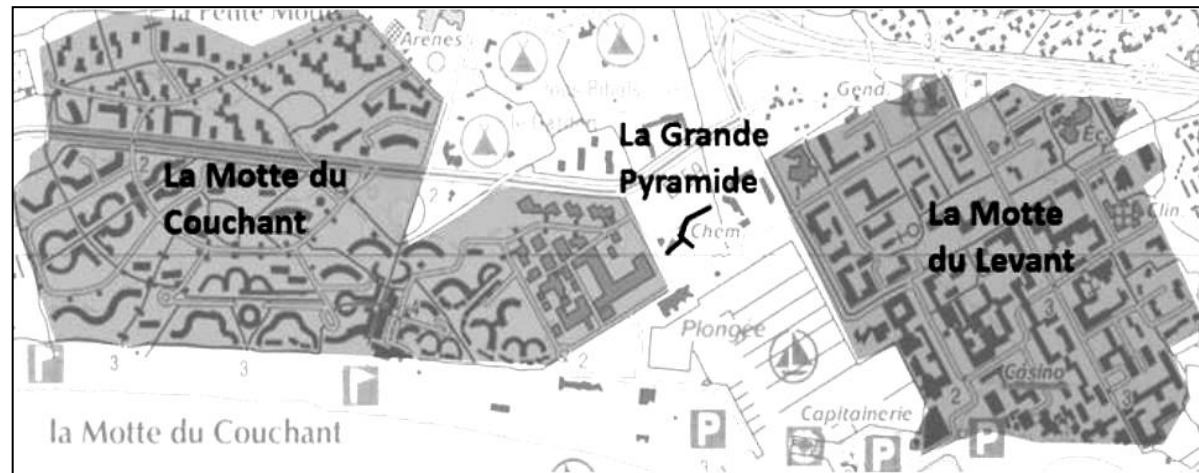
Les ouvertures d'une part modulent ces relations entre l'intérieur et l'extérieur et se caractérisent en plus de leur emplacement qui permet la vue vers l'extérieur et l'attribution d'un aspect architectural aux façades, ils se distinguent par des performances le plus souvent variables selon les conditions climatiques (éclairage naturel, ventilation, isolation, consommation énergétique). D'autre part c'est les espaces de transitions qui relient la bâtisse à son environnement, considérés même comme étant des pièces en extra-muros et à ciel ouverts, ils se distinguent par des aménagements spécifiques en structures légères bois ou autres soient : vérandas, porches, kiosques, pergolas, auvents... ceux-ci sont souvent parsemés d'un couvert végétale évitant ainsi toute monotonie.

Figure 24: *Vue sur exemples des aménagements des espaces de transitions ; (porche, perron, pergolas, véranda, kiosque, auvent).*



Source : Google images

Figure 25 : Plan d'ensemble de La Grande-motte.



(Source) : citedelarchitecture.fr

La grande motte (France) : Impressionné par l'ampleur du site Jean Balladur dans ce projet de la Grande motte a voulu concevoir des formes qui s'harmonisent avec le paysage, des monts des Cévennes, les dunes, la mer et les étangs. Son choix s'est porté principalement sur la forme de pyramide tronquée et la conque de vénus.

Figure 26 : La conque de vénus.

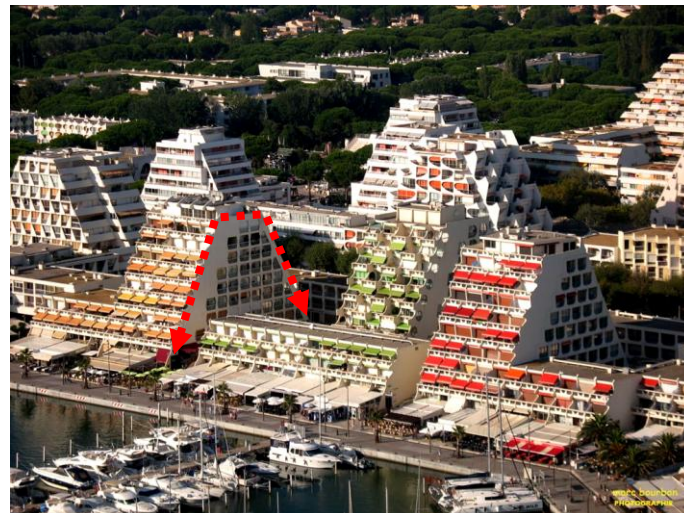


(Source) : compendrelapeinture.com

Ces formes offrent plusieurs avantages, d'abord, la pyramide permet de dessiner de généreuses terrasses permettant au plus grand nombre de jouir des bienfaits du soleil, la conque de sa part offre l'ondulation qui permet d'abriter dans ses bras accueillant les espaces communs ; piscines ou jardins luxuriants. Au-delà de cet intérêt purement architectural, ceux-ci ont un rôle paysager à jouer.

Jean Balladur explique de façon admirable qu'il a donné aux immeubles des formes différentes et a imposé l'implantation et le gabarit de ceux-ci selon des critères du site,

Figure 27 : Vue sur le quartier du Levant.



(Source) : Pinterest.com (traité par l'auteur).

Figure 28 : Vue sur le quartier du couchant.



(Source) : Pinterest.com (traité par l'auteur)

d'ailleurs les immeubles de La Grande Motte du « levant », à l'est du port, qui ont le volume de pyramides dressées, sont implantés sur les bissectrices des angles formés par les 3 vents dominants de manière à "peigner" le vent. Néanmoins, à l'Ouest, au quartier couchant, c'est plus dynamique, les volumes sont plus au moins courbés, entre les deux se trouve au milieu la grande pyramide un trait d'union entre les deux quartiers principaux et qui démarque le paysage.

Figure 29 : Vue sur l'architecture des immeubles du quartier couchant.



(Source) : Tourisme.fr (traité par l'auteur).

Figure 30 : Vue sur La grande pyramide.



(Source) : lagrandemotte.com (traité par l'auteur).

« Je n'avais plus qu'à donner à ce qui est aujourd'hui la « Grande Pyramide » la forme inverse du Pic St Loup ... Il préfigure les courbes du couchant (le côté Yin, féminin), avance un éperon raide à soixante degrés vers le levant (le côté Yang, masculin) ... La Grande Pyramide qui marque aussi l'axe du port et sert d'amer aux navigateurs, domine le paysage ». Jean Balladur

Figure 31 : Vue sur exemples de la géométrie des façades des immeubles de la grande motte.



(Source) : Archidaily.com

C- L'aspect extérieur : -Matériaux – couleurs

Le jeu de volumes riche et varié qui caractérise les constructions balnéaires repose notamment sur le contraste des matériaux qui reflètent l'environnement, un contraste exprimé par la transparence, les textures et les couleurs tranchantes entre maçonnerie et menuiserie, entre bâti et vide. A cet effet on constate l'utilisation des matériaux souvent esthétiques tels que le verre, le bois, pierre de taille, béton, tuile, stucs, mais surtout des matériaux durables et résistants aux phénomènes naturels marins tels que : la remontée des eaux, l'érosion, l'humidité...

Les revêtements extérieurs sont souvent peints en couleurs ou teintes douces en s'inspirant de l'environnement ; bleu d'azur, jaune sablé, rouge terre, orange soleil...et de ses matériaux locaux (chaux, terre, pierre, galets ...). L'adoption des tons clairs tel que le blanc est aussi liée à des raisons techniques, d'où le but est de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieures. *« L'architecture méditerranéenne, toute blanche, très belle, forte. [...] Toute cette architecture, je la sens profondément reliée au sol. Dans les maisons au Maroc on ne sait où se termine le bout de désert [...] ni comment elles émergent du sol même et des murs de roche. »*¹²

Figure 32 : Vue sur la colorimétrie des façades méditerranéennes



Source: Pinterest.com (mosaïque faite par l'auteur)

Lebleu constitue la couleur de base du look méditerranéen qui contraste parfaitement avec les nuances terreuses telles que terre cuite, blanc frais et jaune vif. Il est mis en valeur souvent par la menuiserie et les carrelages muraux à motifs divers. Le bleu, le rouge et le jaune s'associent au paradis, à la terre et au soleil et apportent de la chaleur et de l'harmonie.

Au fil du temps la palette des couleurs s'est enrichie avec l'émergence de nouveaux styles architecturaux, de nouveaux matériaux de constructions se sont importés des régions lointaines, d'autres se sont apparus avec l'industrialisation. Malgré cela la spécificité des constructions au bord de la mer a été et est toujours liée au contexte « le littoral » d'ailleurs c'est leurs aspect technique qui l'indique clairement de nos jours.

¹² Louis.Barragan,*ibid.*

Figure 33 : Vues sur différents paysages architecturaux typiques des régions méditerranéennes.



Cadaques (Espagne) Source : vacancesespagne.fr



Sidi Boussaid (Tunisie) Source : Tripadvisor.com



Ostuni (Italie) Source : Routard.com



Malte (Malte) Source : Malta.be



Majorque (Espagne) Source : piafmajorque.es



Alicante (Espagne) Source : tripadvisor.com



Villajoyosa (Espagne) Source : thecostablancaguide.com



Cinq terres (Italie) Source : atterrir.fr



Nice (France) Source : Strasinsider.com

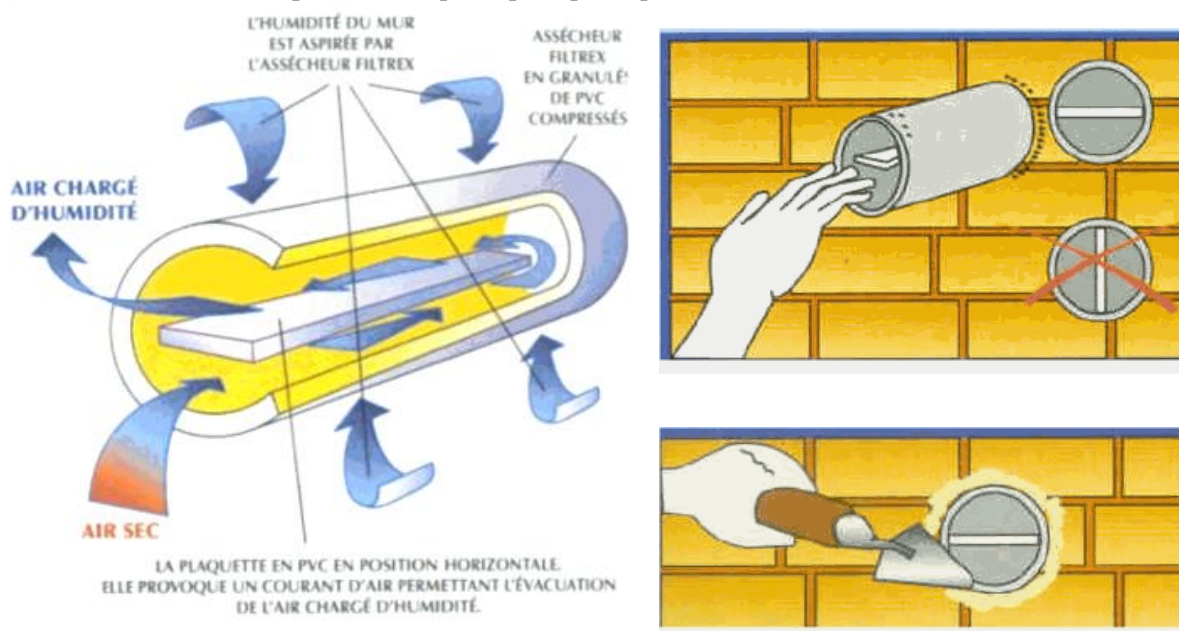
L'harmonie, bleu et blanc, bleu et vert ou encore grise neutre (01) est constaté souvent dans les façades exposés au Sud, trop ensoleillés ou gorgés de lumières, elle suscite une allure noble et subtile. La deuxième harmonie qui est neutre (02) exprime des tons naturels et évoque la tradition avec ces teintes douces qui encadrent les matériaux de construction apparentes telles que la pierre de taille et les blocs de calcaires. Et enfin les échos chauds (03) sont particulièrement adaptée aux façades exposées au nord ou bénéficiant de peu d'éclairement. Leur impact visuel suggère la lumière et la chaleur inspirées des régions du sud.

2.2.2 L'aspect technique des constructions :

Les constructions des villes littorales notamment celles au bord de mer sont caractérisés par une anticipation et une intégration des risques et des facteurs climatiques en particuliers pour les grands ouvrages, ainsi que les petites bâtisses, le tous se base sur le principe de durabilité. En plus des différentes formes architecturales qui peuvent anticipés et solutionner quelques problèmes climatiques (constructions sur pilotis, toitures inclinées, brises soleils, ...) on constate de différentes formes de techniques de constructions dont l'objectif est la lutte contre les actions physiques et chimiques qui caractérise le milieu littoral (vents, pluies, érosions, inondations, corrosion); on peut citer :

- Des techniques de stabilisation en mur de soutènements, revêtements ou enrochement, contreventement, encrage de la structure de toiture dans celle du bâtiment, lestage des poteaux...
- Des techniques d'imperméabilisation avec des traitements surfaciques ou profonds, comme alternatives aux matériaux durables en utilisant des matériaux hydrofuges, des enduits ou des revêtements ; tel les traitements des sols en chaux, ravalement des façades avec des peintures Pliolithe¹³, étanchéité des ossatures avec des peintures bitumeuses, injection de produits chimiques résine ou produits à base de silicone, pose des drains, cuvelage¹⁴, sciage des murs¹⁵, assèchement des murs par des siphons atmosphériques¹⁶...

Figure 34 : Procédé des siphons atmosphériques, principe et mise en œuvre.



(Source) : Decoration-peinture.org

¹³ La peinture Pliolithe est une peinture de façade à base de résine, de faciliter l'accroche de la peinture, et offre une excellente résistance aux rayons UV.

¹⁴ Le cuvelage est une sorte de caissons protecteurs étanches, utilisés pour les parties enterrées des constructions particulièrement des terrains fluides ou fortement humides.

¹⁵ Le sciage des murs est une technique fréquente pour solutionner le problème des remontées capillaires des eaux cause majeur de l'humidité.

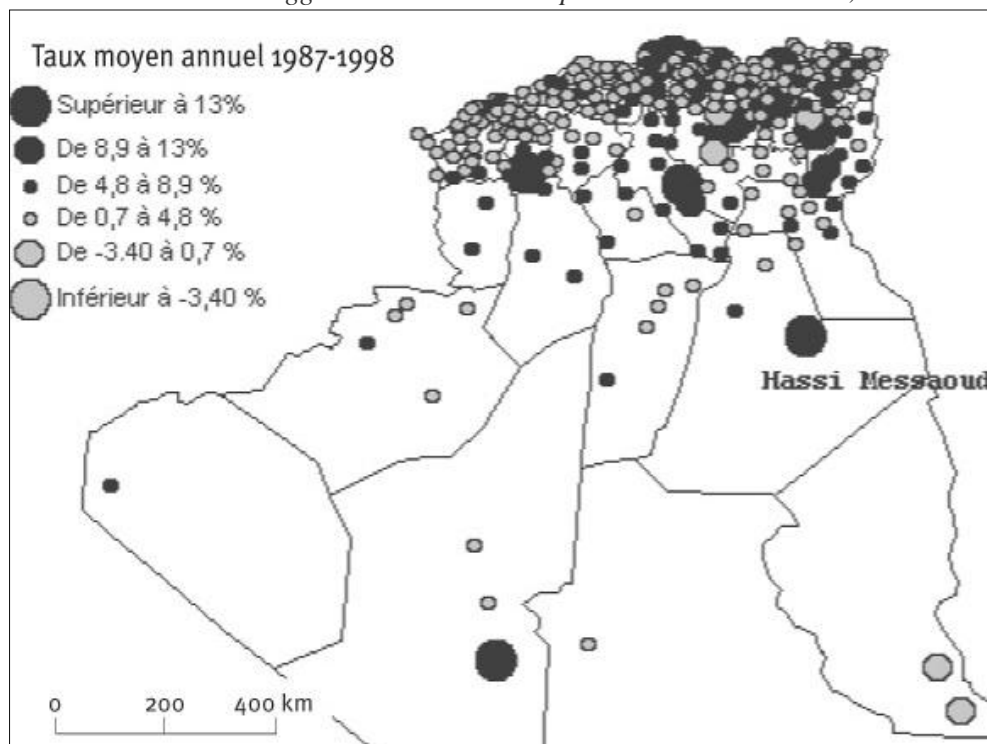
¹⁶ Ventilation naturelle des murs d'ou le procédé consiste à assécher le mur en augmentant sa surface d'évaporation.

3. Présentation de la ville littorale : (Cas de l'Algérie)

La particularité des villes littorales algériennes, réside essentiellement dans les extensions nouvelles de la période post coloniale. Il faut dire que l'Algérie a vécu de nombreuses mutations ; vue les caractéristiques géomorphologiques, physiques et climatiques de son territoire littoral, les civilisations qui se sont succédées ont marqué cet espace et chacune d'elles s'est implantée sur les vestiges de l'autre.

Au cœur du bassin méditerranéen et sur un étendu de 1622 km, le littoral couvre plusieurs communes des plus grandes villes du territoire Algérien. D'ailleurs le contraste est grand entre ces villes et l'arrière pays qui apparait dévitalisé et presque retiré. Il faut dire que ce déséquilibre; remonte bien à des époques mais particulièrement l'époque du dernier pays colonisateur soit la France. D'ou la stratégie colonisatrice consistait déjà à développer les régions stratégiques du pays voire les quartes villes principales : Alger, Oran, Bône (Annaba) et Bougie (Bejaia) vu leurs « ouverture sur mer » pour des fins de sécurité et de contrôle, mais surtout que la plupart présentaient déjà des centres développés d'échanges commerciaux.

Figure 35 : Croissance des agglomérations urbaine plus de 10.000 habitants, entre 1987-1998



(Source) : population et organisation de l'espace en Algérie, Kamel Kateb (2003)

Suite à l'indépendance, et sous effet de la paupérisation généralisée, il y a eu lieu d' transfert important de la population¹⁷ des villes intérieures vers les villes littorales qui étaient considérés comme centres développés auxquels se concentrent : activités, main d'œuvre, infrastructures et les services. Ce contraste s'est amplifié sous la contrainte de l'insécurité et

¹⁷ « En 1998, la population des wilayas littorales est estimée à 12 564 151 habitants soit 43% de la population nationale, résidant en permanence sur une bande du littoral de 50 kilomètres de profondeur » (Source) : ONS, RGPH 1998

c'est ainsi que ces villes subissaient des transformations brutales. Des occupations déstructurés et illogiques bouleverse radicalement l'organisation spatiale des territoires et porte atteinte au patrimoine urbain et celui du milieu naturel surtout dans un contexte fragile tel que le littoral.

Figure 36 : Répartition des densités de la population en Algérie (2008).

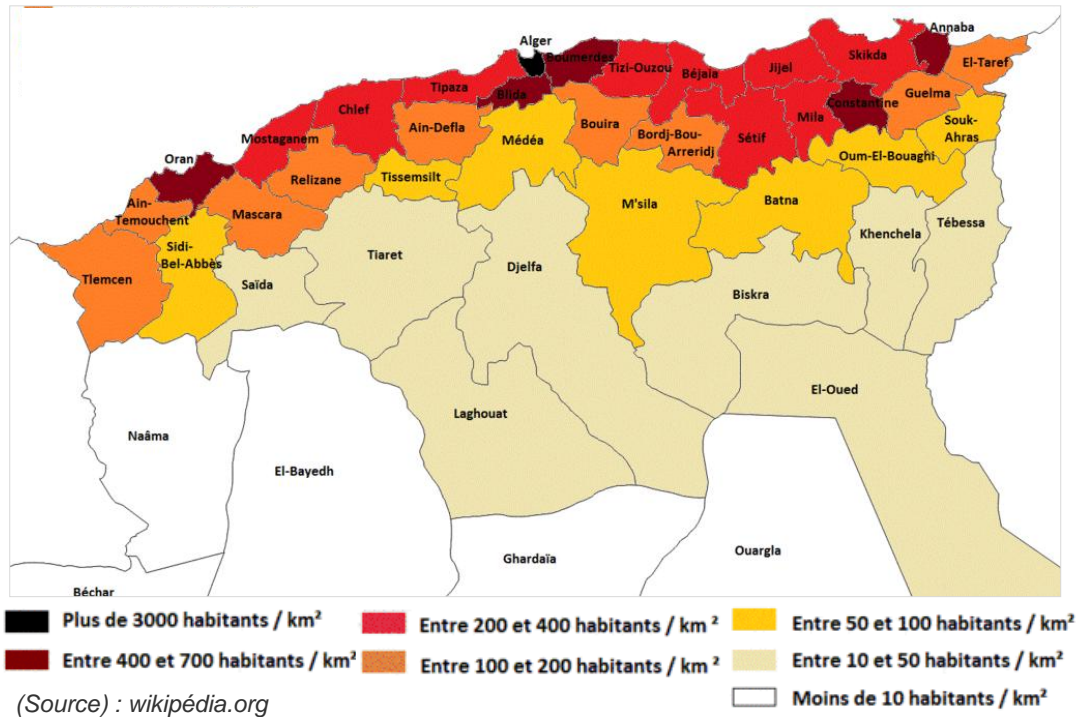


Figure 37 : Vues sur paysage architectural et urbain des villes littorales algériennes.



(Source) : googleusercontent.com

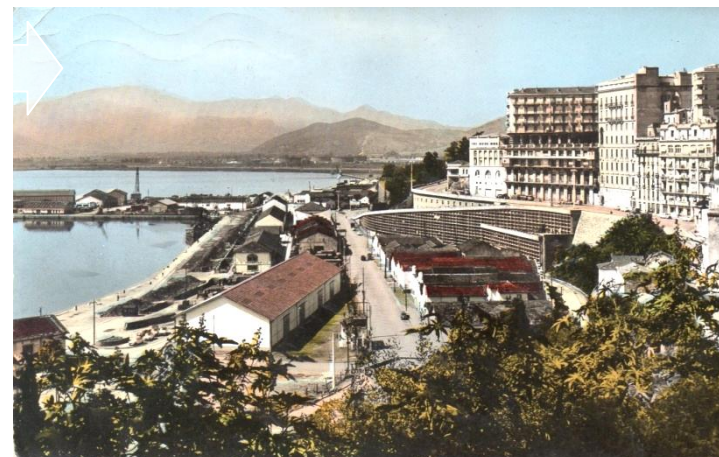
Figure 38 : Paysages sur réalisations coloniales avant l'indépendance (villes, villages, stations balnéaires).



Oran (Source) : geneanet.com



Alger (Source) : geneanet.com



Béjaia (Source) : geneanet.com



Annaba (Source) : piednoir.net



Fouka-ville (Source) : alger-roi.fr



Fort de l'eau (Source) : alger-roi.fr



Bousmail (Source) : alger-roi.fr



Collo (Source) : piednoir.net

Le littoral Algérien était pour la France un vrai laboratoire d'innovation, d'où les ingénieurs du Génie militaire se réjouissaient d'établir des plans d'ensembles pour transformer ses villes (Alger, Oran, Béjaia, Annaba) et encore à en créer de nouvelles (Fouka, Fort de l'eau, Bousmail, et Collo) L'implantation coloniale était l'occasion pour l'insertion des formes de modernité pour les villes existantes, mais pour la plupart elle leur a permis une inscription dans une perspective d'avenir.

Figure 39 : Paysages courants des villes littorales algériennes actuelles.



Urbanisation du rivage, Ain turc, (Source) : journals.openedition.org



Plage à l'abandon, Alger (Source) : econostrum.info



Implantation d'un lycée à Tizirt (Source) : googleusercontent.com



Bâti dégradé Alger (Source) : googleusercontent.com

Le paysage de l'ensemble des villes littorales Algériennes actuelles se caractérise par des situations urbaines courantes: Densifications dépourvues de toutes logiques, zones à l'abandon qui laissent place à la pollution, des extensions et des implantations qui se présentent en rupture avec le paysage du littoral, un parti architectural pauvre, sans identité et dans un état vétuste parfois.

Suite à ce constat de dégradation, la politique Algérienne captive récemment à l'idée de « **Protection** ». Après avoir proclamé l'intérêt général à la protection de l'héritage bâtis, on anticipe à une protection de Sites et de Paysages et des ressources naturels. Le déploiement de cette idée n'a pas cessé de prendre une certaine ampleur selon les régions notamment ceux du littoral qui connaissent de fortes interactions entre les activités pratiquées et l'environnement.

C'est ainsi qu'il ya eu promulgation dans :

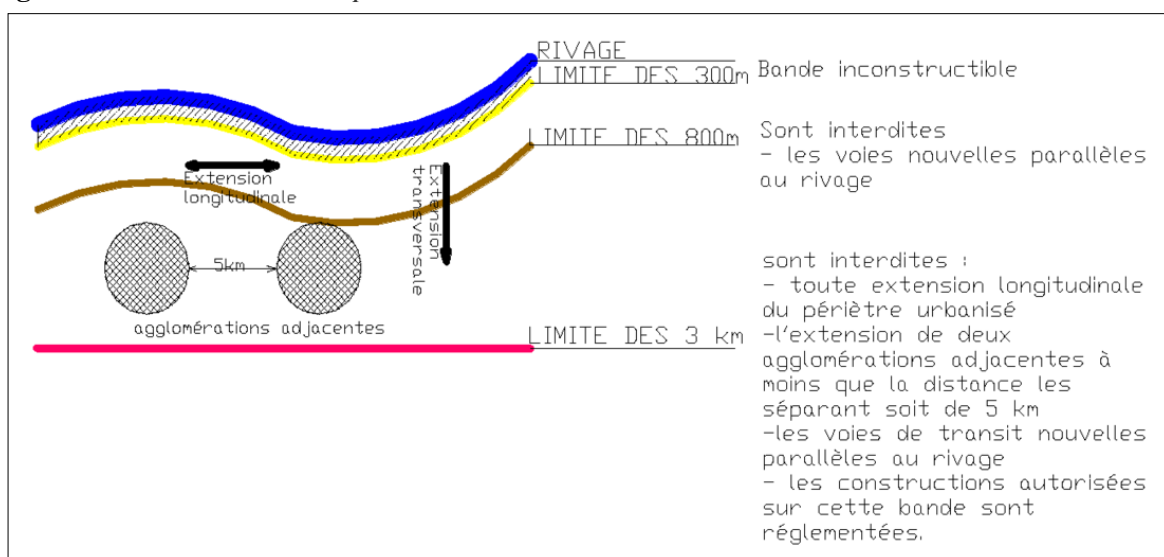
La loi **90/29** du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme ;

ayant édicter les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable, la formation et la transformation du bâti dans le cadre d'une gestion économe des sols, de l'équilibre entre la fonction d'habitat, d'agriculture et d'industrie ainsi que de préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique sur base du respect des principes et objectifs de la politique nationale. Les articles 44 et 45 de la section 1 du chapitre IV sont consacrés au littoral (Voir ANNEXE 03).

La loi **02-02** du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

Qui vient particulièrement pour régler les occupations du milieu littoral, quoique elle reste très vaste à travers des définitions générales quelle décrètent de la bande littoral et sans une réelle prise en charge des paramètres spécifiques pour une gestion appropriée de celui-ci. « Elle ne définit pas précisément 'un aménagement du littoral', elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement. Un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus. L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du Développement Durable » (MEGHFOUR KACEMI MALIKA, Tabet AOUL KHEIRA).

Figure 40 : Bandes délimitées par la loi « littoral ».



(Source) : Meghfour KACEMI. M. p.54)

Au delà des interdictions et des limitations, la loi **02-02** institue aussi des instruments soit:

- **PAC : Plan d'aménagement côtier**, son application et sa mise en œuvre est promulgué par le décret d'application n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier.
- **PAL : Plan d'aménagement du littoral**, son décret exécutif d'application n° 07-206 du 30 juin 2007 fixe les conditions et les modalités de construction et d'occupation du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non-aedificandi.
- **CNL: Commissariat national du littoral**, son décret exécutif d'application n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral.
- **CCC : Conseil de coordination côtière**, son décret exécutif d'application n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière
- **Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières** : son décret exécutif d'application n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières

Additivement à cela, deux instruments importants de planification et de programmation d'une échelle National ont consacré des chapitres pour le littoral soit, le **SNAT** et le **SDAT** ;

SNAT: Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (2030), évoque le littoral dans « *la littoralisation tout azimuth* »,

SDAT : Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (2025), qui constitue une partie intégrante du SNAT exposant le projet touristique territorial de l'état.

D'autres lois et encore des décrets exécutifs parviennent règlementer les activités spécifiques pratiquées sur le territoire du littoral en vue de sa protection et sa mise en valeur à savoir :

- La loi n°**03-03** du 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques **ZET**.
- Le décret exécutif n° **09-88** du 17 février 2009 qui a pour objet de fixer les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage.
- Le décret exécutif n° **10-31** du 21 janvier 2010 fixe les modalités d'extension de la protection des fonds marins du littoral et détermine les activités industrielles en offshore.

Malgré toutes ces dispositions cela n'a réussi de freiner l'urbanisation anarchique, car comme le stipule KACEMIM: «*en l'absence de textes clairs, la loi est plus contournée qu'appliquée strictement. Les textes juridiques doivent être précis et ne comporter aucune notion floue donnant lieu à un possible contournement de la loi. Ils doivent définir explicitement les notions et les responsabilités de chacun et donner la possibilité d'adapter la*

règlementation aux réalités territoriales locales par la géographie. Les décrets d'application ne doivent pas tarder après la promulgation des lois » à cet effet définir et développer une démarche **opérationnelle** en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales fut obligatoirement indispensable.

4. Classification des villes littorales :

En plus leur classification par taille (petite, moyenne ou grande ville) la présence de certains types d'aménagements particulièrement les ports avec d'autres structures et équipements permet de classer ces villes par leurs vocations:

Figure 41: Vues sur exemples de villes classifiés par taille cas de l'Algérie.(Selon RGPH 2008)



- **Des villes littorales touristiques :**

Pour des fins économiques ces villes sont caractérisées par un embellissement de la qualité des espaces et des styles architecturaux, et cela dans le but de favoriser l'attractivité touristique. Le paysage est composé d'aménagements spécifiques soient: ports de plaisance, infrastructures hôtelières, complexes touristiques, maisons de vacances, espaces de loisirs, de distraction et de consommation (**Voir figure 42**).

Figure 42: Vues sur villes littorales touristiques, La province de Malaga (Espagne).



(Source):Google Earth (traité par l'auteur)



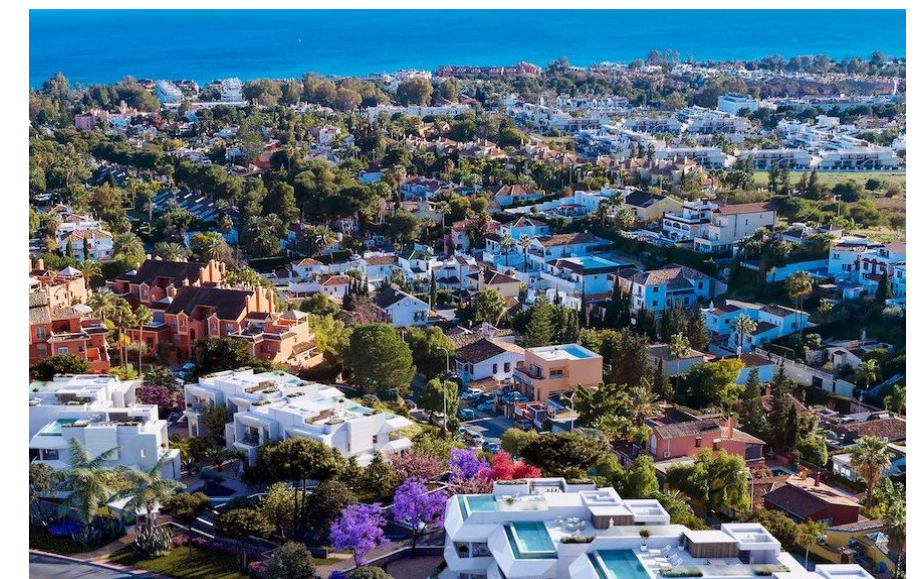
(Source): flytap.com



(Source): blog.fuertehoteles.com



(Source): cruisemapper.com



(Source): nieuwbouwmarbella.nl



(Source): odis.homeaway.com



(Source): bromleyestatesmarbella.com



Source : terrameridiana.com

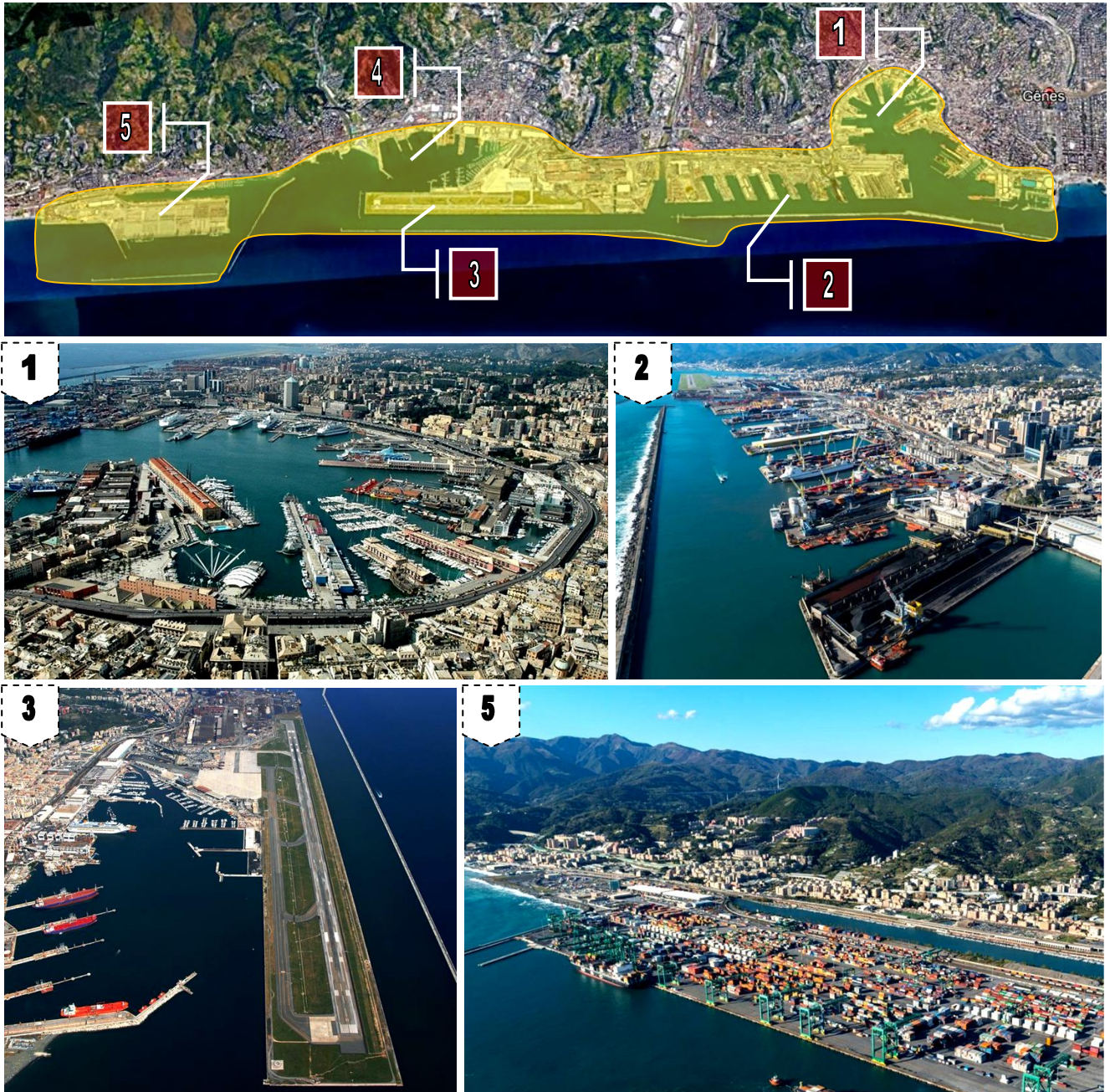
La province de Malaga (Espagne) illustre parfaitement cette vocation, elle englobe plusieurs villes touristiques sur un linéaire de 150 km environ d ennomm es « la Costa del sol » ; côte du soleil ; une destination touristique internationale d'où Malaga, Marbella (02) et Estepona (05), constituent ses villes principales. Malaga (01) la capitale, est connue par ses structures h telieres gigantesques, ses sites archéologiques et monuments historiques, cela lui permet de procurer des offres de tourisme culturel et balnéaire   la fois. De la ville de Marbella (02) jusqu'  la ville d'Estepona (05) le littoral est doté de structures multiples et riches avec une insertion exemplaire au paysage naturel. (Hôtels, complexes, marinas, club de golf, appart-hôtel, villas...).

- **Des villes littorales industrielles et commerciales :**

Sur le plan architectural et urbanistique, le paysage se compose principalement de grandes infrastructures portuaires et industrielles, des bâtiments commerciaux, d'usines, de hangars et d'aires de stockage en plus des grands ensembles d'habitat industriel et collectif.

Il inclut aussi des liaisons développées avec l'arrière pays de ces villes : routières, ferroviaires, voire fluviales.

Figure 43: Vues sur ville littorale industrielle et commerciale, Gêne (Italie).



(Source) : portsofaenoa.com

Gêne constitue l'ouverture sur mer de la zone la plus industrialisée de l'Italie, elle dispose de cette vocation grâce à son port qui est en terme d'espace et de trafic le plus grand port industriel et commercial de l'Italie. Le paysage de son front d'eau se caractérise par la présence de deux terminaux commerciaux importants ; Sampierdarena (02) et Voltri (05), du vieux port (01) qui est consacré aux réparations navales, et d'une partie centrale, qui assemble l'Aéroport de Christophe (03), le port pétrolier de Gêne (04) ainsi qu'une industrie importante de construction navale.

▪ **Des villes littorales agricoles :**

Dont l'activité agricole est l'activité majeure développée par les habitants pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (facteur économique).

Souvent d'une urbanisation limitée parfois en entités éparses bornés de terres agricoles ses tissus urbains sont constitués de constructions d'habitat individuel et de structures paysannes (fermes). Pour des raisons économiques, il y a lieu de repérer aussi des structures industrielles ou même des infrastructures portuaires qui peuvent interpeller la double vocation.

Figure 44: *Vues sur villes littorales agricoles.*



(Source) : lesvadrouilleurs.net



(Source) : sendesurbanes.gandia.org

La figure (25) présente deux villes littorales, Toscane (Italie) (01) et Gandie (Espagne) (02), dont l'activité principale est l'agriculture, aménagées d'une manière à préserver les terres agricoles fertiles.

▪ **Des villes littorales à double vocation :**

Tel qu'il a été noté dans les villes littorales agricoles, certaines villes littorales regroupent deux vocations, c'est-à-dire des villes à plus d'une activité dominante, telles que les villes touristique et commerciale : comme le cas de la ville de Marseille (France), un comptoir d'échanges et une destination touristique par excellence. On y trouve les deux vocations à la fois, et cela grâce à sa position stratégique et son passé historique très riche qui lui attribue le statut d'une ville cosmopolite d'échanges culturels et économique.

Figure 45: Vues sur ville littorale à double vocation, Marseille (France)



Source (Marseille-port.fr)

5. Conclusion Section 01 :

A l'issue de cette section nous pouvons dire que le système complexe et spécifique qui caractérise le milieu littoral paraît plus clair ; l'urbanisation de ses villes se décline sur plusieurs plans environnemental et écologique, économique et social, culturel et patrimonial.

A travers la lecture de sa typologie urbaine nous pouvons résumer que la mer est un facteur déterminant de l'urbanisation et de l'architecture de l'espace dans le milieu littoral, c'est une composante essentielle de son paysage, elle représente une ressource et un patrimoine, qui fait objet de désir, d'admiration et de concurrence même. Par conséquent la dimension paysagère est très recherchée dans toutes productions architecturale et urbanistique afin d'assurer des liens entre les individus et celle-ci.

La forte attractivité de ces villes témoigne des aspects multiples et divers qui organisent la ville et son fonctionnement. Ce phénomène contribue à faire de ce territoire une zone particulièrement sensible, d'où l'urbanisation est devenue préoccupante avec la saturation des espaces, la dégradation des milieux et l'absence des perspectives pour les sociétés littorales. En effet c'est le cas de la ville littoral Algérienne, qui avec ces particularités se voit encore en retard par rapport aux autres villes de la méditerranée, face à une législation handicapante, d'où ces textes juridiques comportent des flous qui mènent le plus souvent au contournement de la loi au lieu de l'appliquer, tel que le confirme MAGHFOUR KACIM.M.

Enfin, nous confirmons qu'il y a donc un véritable enjeu et un défi à faire cohabiter les activités pratiquées avec le milieu littoral, et ce pour une meilleure exploitation des potentialités au profit du développement de ses villes. Dans cette optique, la section qui suit exposera une hypothèse qui nous paraît pertinente.

SECTION 02. THEMATIQUE SPECIFIQUE :

REVITALISATION URBAINE EN MILIEU LITTORAL.

1. Introduction :

En vu de détenir une identité spatiale authentique et qui assume à la fois la dynamique de développement, de nombreuses villes à patrimoine architectural, urbanistique et culturel important semblent vivre aujourd'hui une concurrence entre leurs passé, le présent voir même leurs future.

Cette situation est encore plus complexe dans la ville littorale. Connues par leurs fortes traditions urbaines, elles qui ont abrité il y a longtemps les civilisations les plus grandioses qu'a connu le monde. Ces villes disposent d'une identité particulière et remarquable où l'environnement naturel particulièrement la mer, ou encore l'organisation sociale et économique très spécifique constituent les éléments identitaires principaux et importants. Il faut savoir, du faite qu'elles sont toujours en mutations (sur le plan social et économique), il arrive qu'on se retrouve de nos jours avec des villes éclatées, hétérogènes et sans identité, sous l'effet d'une urbanisation qui est basée sur la consommation d'espace et qui malheureusement gomme indistinctement les spécificités urbanistiques et architecturales préexistantes de ces villes.

C'est là que réside tout l'enjeu et le défi des interventions de revitalisation et de mise en valeur. La revitalisation urbaine est un thème d'actualité pour les villes qui prennent le défis pour défendre l'héritage bâti en sa qualité urbaine et architecturale tout en laissant libre la voie au développement, sauf que dans le cas des villes littorales, le concept est lié à ce qu'on appel le retour de la ville vers la mer.

Après l'indépendance le développement de la plupart des villes littorales Algériennes a engendré un bâti qui, avec le temps, a altéré le paysage urbain et architectural hérité de la période d'avant l'indépendance. Des ruptures morphologiques et fonctionnelles sont très significatives jusqu'à handicaper la gestion urbaine dans certaines de nos villes littorales. Sur le plan architectural et urbanistique, les ruptures s'affirment, d'abord dans la typologie du bâti reflétant des modèles prototypes qui se répètent dans toutes les villes du territoire avec un mélange de formes et de styles. Puis, sur le plan urbain nous assistons à un désordre total, les nouvelles extensions urbaines se développent par à coup, souvent sans plan global, certains espaces ne sont pas considérés à leur juste valeur quand ils ne sont pas abandonnés. C'est le cas généralement des fronts de mer, où certains espaces, en tournant le dos à la mer, tendance très marquée dans nombreuses villes après l'indépendance, se sont retrouvés marginalisés, et d'autres, occupés de manière anarchique, accentuent encore plus la rupture ville/mer, c'est l'exemple de nombre de zones portuaires, particulièrement les grandes. Ainsi, la relation harmonieuse qu'entretenait la ville, autrefois, avec la mer est en voie de disparition dans nombreuses villes, pour laisser place à une image de désolation.

Tout cela se résume à une production sans références, ni prise en considération des spécificités (naturelles, sociales, historiques, culturelles...) qui distinguent nos villes en

général et nos villes littorales en particulier. Et le prétexte invoqué par les décideurs, à cet état de fait est souvent l'urgence des besoins socioéconomiques. Cette production sans références et peu réfléchie est probablement le résultat de la défaillance de stratégies adoptées par les gouvernants, particulièrement l'urbanisme réglementaire dont on a parlé auparavant et qui a divisé la ville en plusieurs fragments.

L'objectif d'avoir entamé cette thématique, est de vouloir compléter l'état des connaissances précieuses et nécessaires pour un aménagement bénéfique et durable pour notre littoral, surtout que nous avons supposé dans notre hypothèse 02 que mettre l'accent sur les stratégies et leurs applications effectives sur le terrain, pourra répondre à notre problématique générale.

Lorsque on désire designer le processus de revitalisation, on se trouve le plus souvent face à un jargon très riche comprenant un grand nombre d'interventions différentes liées à la transformation et à la réappropriation des espaces. Parmi ces interventions on pourra citer : la recomposition, reconversion, régénération, réaménagement, reconquête, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou même revalorisation.

Néanmoins pour la contextualité de notre option, le développement du concept de la revitalisation sera liée au contexte général qui est le littoral, et plus particulièrement à l'entité principale qui fait distinguer la ville littorale; **son interface ville-mer**. Ainsi, il va cibler les actions et les stratégies qui pourront essentiellement être entreprises pour réconcilier la ville littorale avec la mer.

L'approche globale apparaît comme une véritable voie qui mène vers notre ambition de démontrer cette dynamique de la ville littorale et qui dépend dans une plus grande proportion de celle de son interface avec la mer. Il faut dire que la réconciliation ville/mer est essentielle pour espérer une meilleure revitalisation urbaine dans nos villes littorales. C'est dans cette optique que nous allons focaliser nos investigations sur des stratégies, menées par certains pays, ayant mené à bien la qualité urbaine des villes littorales pour améliorer la qualité de vie des citoyens, tout en assurant l'équilibre entre les facteurs urbanistique et les facteurs environnementaux.

Il faut dire qu'en Algérie, la réglementation qui fixe les opérations d'intervention sur les tissus urbains, (soit les quatre actions : la rénovation, la restructuration, la restauration et la réhabilitation), est la même quelque soit la situation (en milieu littoral, dans les haut-plateaux, plateaux, ou au Sud). En plus de ces opérations principales, viennent s'y ajouter d'autres actions encadrés par des dispositifs réglementaires spécifiques tel que : l'amélioration urbaine, les aménagements touristiques, l'embellissement des façades, réhabilitation du vieux bâti. Malheureusement ces opérations demeurent des projets isolés et ponctuels, leurs démarche sectorielle est continuellement en retard avec les espérances des sociétés, les mutations actuelles (métropolisation, mondialisation...) et les nouvelles contraintes posées par le développement urbain (étalement urbain, pollution, laideur des paysages, perte d'efficacité des services urbains,...).

Pour enrichir cette thématique, cette partie exposera des références qui démontrent comment une ville peut se revitaliser en se réconciliant avec son interface avec la mer. Pour accomplir l'approche comparative nous choisissons d'étudier la ville d'Alger. C'est une ville qui constitue un site riche de part de son tissu urbain complexe. Sa position par rapport à la Méditerranée et sa fonction importante autant que « Capitale » et « Métropole nationale », lui confèrent des relations privilégiées avec toutes les villes Algériennes (littorales, et intérieures) et aussi à l'échelle internationale. La mer est un des principaux éléments qui fait son identité, la relation qui s'est établie entre la ville et la mer a évolué au fil du temps (premières occupations en harmonie avec la mer, puis la ville coloniale avec son rapport si significatif avec la mer). Malheureusement, le peu de considération de l'harmonie existante entre la ville et son interface avec la mer, dans l'évolution de sa structure urbaine, de l'indépendance à nos jours, a engendré une perte de son identité de ville littorale. De la sorte cette ville se replie et se referme sur elle-même.

Ainsi, cette section se développera pour présenter notre hypothèse (2) tout en s'intégrant dans la contextualité de notre option de comment satisfaire le rapport site/Projet dans le milieu littoral.

2. La revitalisation urbaine en milieu littoral :

Avant de passer à la présentation des mécanismes de la revitalisation urbaine en milieu littoral nous pensons qu'un aperçu sur la revitalisation urbaine en général est important et essentielle:

« Revitaliser, c'est trouver un équilibre satisfaisant entre les lois du développement économique, les droits et les besoins des habitants et la mise en valeur de la ville conçue comme un bien public. Les approches patrimoniales, économiques, environnementales et socioculturelles elles se complètent mais leur articulation conditionne le succès sur le long terme. »¹.

La revitalisation urbaine est un processus de développement qui suit une approche multisectorielle d'où chaque partenaire concentre ses efforts et ses actions sur les besoins que détermine son milieu fragilisé tout en respectant la dynamique de chaque milieu ; ses conditions environnementales différentes, moyens et choix différents d'une ville à autre.

En effet cela contribue à créer des milieux de vie dynamiques et agréables à vivre par le biais d'interventions intégrées et concertées visant plusieurs axes de développement à la fois gouvernance, économie, sécurité, vie sociale...

L'approche de revitalisation présente les caractéristiques suivantes² :

¹ UNESCO, Des quartiers historiques pour tous : une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable, Juillet 2008, p13

² D'après l'étude faite par Institut National de la Recherche Scientifique (INRS), centre Urbanisation, Culture et Société de Montréal dans le cadre du projet pilote de revitalisation de la ville de Montréal, Février 2006

- « elle se base sur une vision globale et concertée de la situation du territoire;
- elle agit, de façon concertée, dans un grand nombre de domaines, en fonction des réalités et des problèmes rencontrés;
- elle veut concentrer, coordonner et adapter l'action des ressources publiques, communautaires et privées, pour régler ces problèmes ou améliorer sensiblement la situation;
- elle donne une large part à la population du territoire touché et aux instances qui les représentent, dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des actions;
- elle cherche à agir sur les facteurs qui engendrent la pauvreté dans une optique de développement durable;
- elle intègre des actions spécifiques dans les secteurs défavorisés dans le cadre plus large du développement de la métropole;
- elle repose sur une vision à long terme. »

Cependant, autant que créateurs d'espaces, nos interventions s'accumuleront particulièrement à la revitalisation des espaces de vie. D'ou ses opérations ont pour objet la mise en œuvre d'un projet global de territoire destiné à adapter et moderniser le parc de logements, équipements et de commerces ainsi que le tissu urbain du territoire. Cela pour améliorer son attractivité, valoriser son patrimoine bâti, lutter contre la vacance en matière de programme (logements, équipements et services) ainsi que contre l'habitat indigne, ceci dans une perspective d'innovation et de développement durable.

Les actions se traduisent à travers l'amélioration du mobilier urbain; la réfection de rues, de trottoirs ; la création et l'aménagement de parcs et de places publics; la réalisation d'aménagements paysagers; l'amélioration des équipements municipaux, et la réalisation d'aménagements visant la redéfinition fonctionnelle des segments en déclin industriels ou autres.

Cet outil de programmation parmi plusieurs se présente tel une approche globale ; « approche holiste³ » du **renouvellement urbain** ce concept qui est de même désormais utilisé aujourd'hui pour désigner des actions d'urbanisme qui concernent une grande diversité de situations en ville (restauration, restructuration, reconversion, embellissement ...). Le dénominateur commun réside dans l'idée qu'il faut intervenir sur la ville existante, "fabriquer la ville sur la ville", pour gérer les territoires présentant des difficultés ou même récupérer les parties les plus délaissées, les plus obsolètes car repousser éternellement les limites urbaines et « fabriquer » des villes nouvelles n'est guère plus possible.

En réalité, et souvent plusieurs schémas d'interventions ou se qu'on appel plans d'action se superposent, a cet effet nous pensons qu'il est utile, pour dissiper les confusions, d'éclaircir les terminologies dans ce qui suit avant d'entamer l'étude des exemples.

³ Hubert, Bécart , article web, la revitalisation des territoires, approche complète du renouvellement urbain. Novembre.2018

2.1 Présentation des opérations liées au concept de la revitalisation urbaine :

▪ ***La réhabilitation :***

Elle désigne l'action de réaliser des travaux importants dans un bâtiment existant pour le remettre en bon état. Il s'agit souvent d'une remise aux normes de sécurité et de confort dans un bâtiment qui n'est plus apte à remplir ses fonctions dans de bonnes conditions.

Concernant la réhabilitation des quartiers, c'est une opération d'un renouvellement urbain ; plus précisément de requalification de quartiers existants sans avoir recours pour autant à la démolition.⁴

▪ ***La reconstruction :***

La reconstruction en milieu ancien doit être basée sur une documentation architecturale précise et des fouilles archéologiques et sur des preuves certifiées. « Elle peut se révéler comme stratégie appropriée à la suite de catastrophes, (guerre, incendie, tremblement de terre ou effondrement naturel ou provoqué...) »⁵.

▪ ***La reconversion :***

« La reconversion est une intervention qui redonne une seconde vie à des bâtiments délaissés, ayant perdu leurs vocations initiales, en leur affectant une nouvelle et récente fonction qui tient compte des enjeux de la vie moderne. Son action ne se limite pas à une simple réaffectation elle s'étend dans le but d'intégrer l'édifice dans son ambiance urbaine, sociale et économique en adaptant sa morphologie et sa configuration aux besoins de la nouvelle activité. C'est une forme de recyclage, une occasion d'adhérer à la cause du développement durable qui permet de préserver nos ressources naturelles et contrer leur appauvrissement progressif »⁶.

▪ ***La restructuration :***

Opération consistant à réorganiser ou à réaménager un ensemble devenu inadapté selon de nouveaux principes, avec de nouvelles structures. Elle intervient sur les voiries et réseaux divers, et procure aussi l'implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'îlot ou d'un ensemble d'immeubles et une modification des caractéristiques du quartier par le transfert des activités et toute nature et par la désaffectation des bâtiments pour les réutiliser.

▪ ***La requalification :***

La requalification d'une ville dégradée désignera l'action par laquelle cette ville reprend sa dynamique et retrouve son aptitude à jouer pleinement ses fonctions en tant qu'espace urbain épanoui. Il s'agit par exemple du cas d'une ville historique ou d'un quartier ancien dévitalisé et qu'on cherche à remettre en valeur, comme elles peuvent ne jamais exister et qu'on cherche, dans ce cas là, à créer.

⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/Renouvellement_urbain

⁵ B.M Feilden et J. Jokilento, (1996), « Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial. Le problème de l'authenticité et les traitements ». ICCROM. Op. cit. p. 65.

⁶ Sakji Ons, communication « Patrimoine et reconversion », Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis, p2

▪ ***La rénovation :***

Au sens strict, il y a rénovation quand un nouveau bâti est édifié en lieu et place de celui qui lui préexistait. L'objectif de la rénovation selon est qu'elle « adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique. Cette intervention est de nature beaucoup plus radicale.

▪ ***La rénovation urbaine:***

est un terme générique désignant toute opération d'adaptation du bâti aux normes contemporaines, allant de la démolition systématique (rénovation bulldozer), en vu d'une construction nouvelle, d'un secteur urbain occupé par des logements, des activités ou de façon mixte à la prise en compte des habitants et de l'habitat (rénovation douce).

▪ ***L'embellissement:***

L'embellissement des villes est une opération très importante qui vise l'esthétique de la ville par des opérations comme : le nettoyage, la restructuration et l'amélioration qui peut être apporté à une ville afin de la rendre plus viable et apporté une certaine satisfaction aux habitants.⁷

▪ ***Le ravalement de façades :***

On entend par ravalement de façades "toute opération qui a pour but de remettre les façades en bon état de propreté".

Il comprend :

- le rejointoiement, le nettoyage des ouvrages en relief (balcons, corniches, bandeaux, etc.),
- la réfection, le remplacement, le nettoyage ou encore la remise en peinture des menuiseries et de la plomberie.
- la réfection des devantures commerciales.

2.2 Mécanismes opérationnels de la revitalisation urbaine en milieu littoral:

L'enjeu de revitaliser la ville littorale est de reprendre son identité principale qui est liée à l'élément capitale du site « la mer », et ce à travers une stratégie globale qui tient à la mise des directives du développement durable et de la protection de l'environnement, et qui envisage principalement l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain, par la création des espaces qui assurent des relations spatiales et même fonctionnelles pour initier :

- Le dialogue entre ville et mer vue l'importance de l'espace urbain dans la ville littorale.
- Le dialogue entre ville et habitants également vue l'importance du facteur social pour créer une ville rencontre.

Néanmoins, l'image de la ville est primordiale dans la ville littorale, c'est un paramètre important aussi qui ne doit s'échapper aux commandements, car elle simule autant son

⁷ wikipedia.org

identité, et constitue un vecteur principal d'attractivité sociale et économique. De plus, le fait qu'elle s'appuie sur la matérialité de l'environnement, la morphologie urbaine, et le paysage urbain, sa revitalisation s'aperçoit comme un moyen important qui permet de revaloriser les atouts, et transformer ce qui était considéré comme un problème en opportunité. (Parc immobilier dégradé, patrimoine architectural ou urbaine dévalorisé, friches urbaine ou portuaire, et les sites industriels désaffectés...etc.)

Enfin, il faut dire que la revitalisation urbaine en milieu littoral doit susciter la réorientation de la ville vers la mer en renforçant les liens physiques et fonctionnels avec celle-ci, vue que dans cette position les contacts avec celle-ci sont plus pertinent et percutant au lieu se focaliser seulement sur un linéaire panoramique que présente le front d'eau de la ville, d'ailleurs c'est en renforçant la centralité et la faire glisser vers la mer que cela permettra d'ouvrir la ville vers celle-ci tel que le confirme (HADEF Rachid, 2008) « *La revalorisation du littoral, le recentrage de la ville et de la société sur le littoral seront les actions principales d'un projet d'ouverture de la ville sur la mer, et de conciliation entre la ville littorale, la ville industrielle et la ville portuaire.* » et il affirme encore que, « *Un mouvement de retour vers les centres et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface, du centre et du littorale apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines* ».

Ainsi, nous pouvons dire que la démarche de revitalisation urbaine de la ville littorale dépend dans une plus grande proportion de celle de son **interface avec la mer**.

Cette interface représente la partie la plus importante de la ville littorale, il s'agit d'une zone de contact entre l'arrière pays continental et l'avant pays océanique. Elle est à la fois un espace d'échange et de production, grâce à la diversité des ressources qu'elle rejoint et les réseaux de communications multiples qu'elle comprend.

Lorsque on souhaite intervenir sur cet interface si important, on se retrouve face à des opérations d'aménagement et de valorisation, pour créer des espaces de vies pour les différentes tranches de la population et moderniser l'existant afin d'améliorer l'attractivité et la sécurité de cet axe important en fonction des innovations techniques, des goûts et du contexte socio-économique contemporain.

Néanmoins, lorsqu'il s'agit des villes portuaires, des quartiers entiers dites « quartiers portuaires ou port », constituent des points structurants de cet axe qui nécessitent des interventions de recomposition, de reconquête et reconversion pour le redéveloppement des activités qu'ils logent afin de les intégrer dans la fonction globale du tissu urbain de la ville et encore pour remédier le problème de déséquilibre et de dispersion fonctionnel.

Il faut mentionner que les opérations de recomposition tendent à renouveler la fonction du quartier, de portuaire à récréative tout en restaurant la liaison de celui-ci avec la ville, tandis que les opérations de reconquête et de reconversion ciblent particulièrement : « *les plans*

d'eau, la nature et la qualité des bâtiments existants et la qualité patrimoniale du gros matériel et l'opportunité de les conserver ou pas » tel qu'il l'évoque (PAULET Jean Pierre, 2007)⁸.

Cependant et pour prendre références, nous tenons à renforcer nos propos de présentation des stratégies de la revitalisation urbaines en milieu littoral dans ce qui suit sur la base d'exemples concrets. Nous avons essayé de choisir des cas qui présentent des aspects et des réalités urbaines plus au moins proches à ceux des villes littorales Algériennes, et encore des expériences qui expriment surtout une ambition résolue de développement pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle, et surtout d'amélioration du cadre de vie en général.

CAS DE LA VILLE DE MARSEILLE (France) :

Marseille présente une situation stratégique dans l'arc latin méditerranéen, entre les deux villes littorales capitales de l'Italie et de l'Espagne ; Gênes et Barcelone elle est considérée comme une métropole méditerranéenne, deuxième port européen, deuxième ville de France, ville cosmopolite et carrefour économique et culturel.

Dans l'ambition de hisser Marseille au rang d'une « métropole phare de la Méditerranée » une opération d'intérêt national et d'envergure internationale⁹ a été lancée pour transformer cette ville en engageant le renouvellement de 480ha¹⁰ un territoire extrêmement riche regroupant à la fois une partie du Port Autonome, d'anciennes zones industrielles plus ou moins à l'abandon et des quartiers d'habitation.

Il s'agit d'un grand projet de réaménagement et de reconquête du littoral qui traite l'interface de la ville, mais encore d'une opération constructrice de développement économique, social et culturel, d'où l'importance primordiale des objectifs sociaux est affirmée : d'ailleurs on prend beaucoup de souci de « favoriser la mixité sociale, au moyen des politiques de

Figure 46 : Situation de la ville de Marseille.



(Source) : *larlatin.fr* (traité par l'auteur).

⁸ PAULET Jean Pierre, dans les éléments les plus significatifs lors d'une reconversion ou un réaménagement des ports. op. cité, (2007).

⁹ Considéré comme la plus grande opération urbaine en centre ville d'Europe (rapport d'activité d'Euroméditerranée 2016).

¹⁰ Le projet a été lancé en 1995 avec la rénovation de 310 ha (Euromed 1), puis un supplément de 170 ha a fait objet d'extension (Euromed 2) vers le Nord à partir de 2007.

logements et d'accès à l'emploi et aux équipements publics »¹¹ dans l'opération de revitalisation des secteurs divers.

« Transformant des grands terrains industriels sous-occupés situés en cœur de la ville pour y développer de nouveaux quartiers économiques, commerciaux et résidentiels, Euroméditerranée construit une nouvelle « ville sur la ville », dans le respect des grands principes du développement durable : un équilibre entre équité sociale, croissance économique et respect de l'environnement. Infrastructures, espaces publics, mais aussi bureaux, logements, commerces, hôtels, équipements culturels et de loisirs, sont en cours de construction ou de réhabilitation. »¹²

Figure 47 : Stratégie de revitalisation de l'interface ville/mer de la ville de Marseille.



(Source) : Google-Earth (traité par l'auteur)

La mise en œuvre du projet de revitalisation de la ville de Marseille de fait suivant une stratégie globale tel le montre la (figure 47). Elle consiste principalement d'améliorer les rapports ville-port par le rééquilibrage de certains quartiers pour créer des pôles dynamiques et attractifs.

Les opérations consistent à construire de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale. Et à améliorer leurs paysages urbains en y intégrant des espaces publics de qualité et en développant les axes importants pour favoriser les déplacements ville/port et ville/mer.

¹¹ «Ecocite Marseille-Euro-méditerranéen». Dossier de presse, 2011, www.euroméditerranéen.fr

¹² «Marseille Métropole attractive and capitale: LES PROJETS». www.euroméditerranée.fr

A- LE QUARTIER PORTUAIRE :

Nommée ‘La cité de la méditerranée se situe sur le, son aménagement inclut la mise en place d’un équilibre entre activités portuaires et les fonctions urbaines en créant des connexions entre les deux, le programme indiqué par les trois pôles représente un enjeu urbain majeur qui permet de redynamiser ce quartier.

Figure 48: *Vue sur les pôles du quartier portuaire de la ville de Marseille.*



Figure 49 : *Vue sur le pôle de service et de logement, avant et après interventions*



(Source) : Euroméditerranée.fr - rapport 2014-2016

La figure 49 démontre le pôle de service et de logement appelé aussi quartier ARENC, est fondé sur le site d'anciens entrepôts, le projet assure une mixité entre bureaux, logements, commerces et stationnement (parking 900 places). L'ensemble des bâtiments sont marqués par un traitement architectural rappelant celui du quai avec une transparence remarquable, notamment au niveau du RDC pour permettre la vue sur le port et la mer sous les passerelles autoroutières.

Figure 50 : Vues sur le pôle commercial et de loisir, avant et après interventions



AVANT : Anciens hangars du port.



APRES: Projet des terrasses du port.



AVANT : Le Silo avant reconversion.



APRES: Projet de salle de spectacle et des bureaux.



AVANT : Boulevard de la méditerranée avant la démolition du viaduc autoroutier.



APRES: Promenade du boulevard de la méditerranée.

(Source) : *Euroméditerranée.fr - rapport 2014-2016*

Pour faire de cette partie centrale un espace de loisir et de commerce il a eu lieu une reconversion d'un ensemble d'anciens équipements et de friches portuaire, et la création de promenades tel que le montre **la figure 50**.

Le projet des Terrasses du port construit sur les toits des hangars portuaires s'ouvre sur la mer à travers des balcons sur un linéaire de 120m du quai, l'ancien silo a été reconverti pour recevoir une salle de spectacle et des bureaux, il accueille toutes représentations musicales et théâtrales, or que la création des promenades aménagées avec des espaces plantés et de pistes cyclables permette de relier les deux pôles culturel et celui de service, de recevoir les voyageurs qui transitent par la gare maritime et le plus important d'ouvrir la ville au port.

Figure 51 : Vues sur les projets du pôle culturel et touristique.



AVANT : L'esplanade J4 occupée par un ancien hangar.



APRES: L'esplanade J4 aménagée.



Vue sur la promenade de l'esplanade sur mer.



Vue sur le musée MUCEM.



Vue sur La villa de la méditerranée.

(Source) : [Euroméditerranée.fr](http://Euromediterranee.fr)

L'esplanade nommée J4 constitue ce pôle culturel et touristique, c'est un espace d'articulation entre le grand port maritime et le vieux port de Marseille. Un ensemble d'équipements culturels important a été proposé dans cet espace, notamment le musée « Mucem » et le centre régional pour la méditerranée « La villa méditerranée », en plus des promenades et des espaces verts aménagés avec des bancs le long de la mer pour retisser le lien entre la ville et son port.

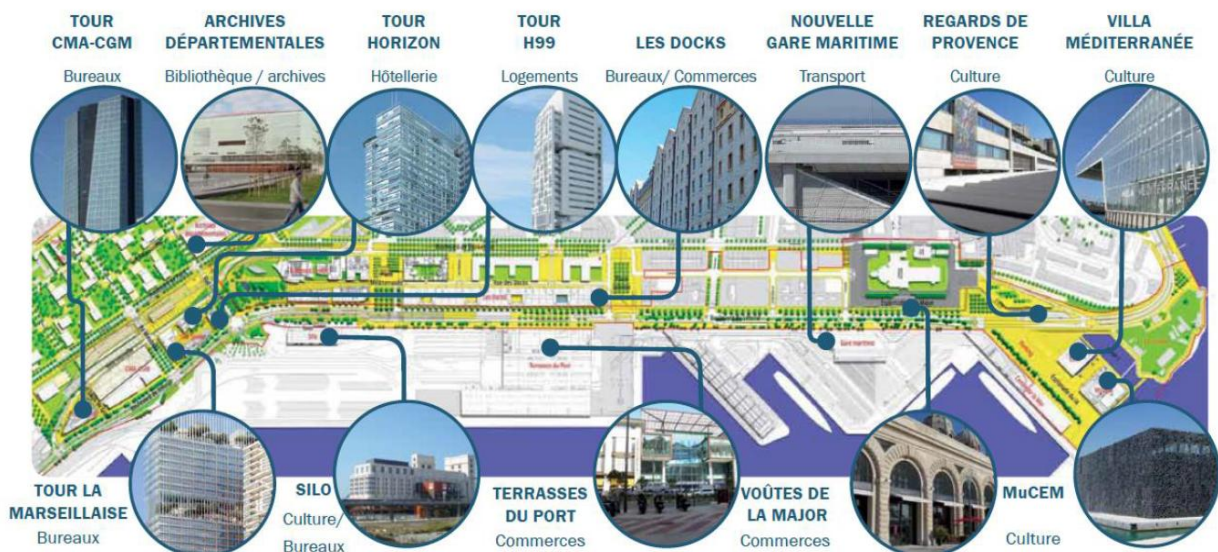
Ainsi nous pouvons dire que la réussite de l'embellissement et la recomposition du quartier portuaire qui constitue l'interface portuaire ne dépendait pas seulement au renforcement des espaces publics, mais encore de la réalisation de plusieurs projets qui visent à améliorer l'image des activités portuaires de Marseille à la place d'une façade portuaire constituée de friches et d'anciennes installations industrielles.

Figure 52 : *Le quartier portuaire avant et après embellissement.*



(Source) : Euroméditerranée.fr - rapport 2014/2016

Figure 53 : *Vue sur l'ensemble des équipements injectés dans le quartier portuaire.*



(Source) : Livret Marseille-36.pdf

B- LE QUARTIER DE LA JULIETTE :

Autrefois occupé par la gare des Docks et une ancienne manufacture (l'immeuble des docks), ce quartier est considéré aujourd'hui un quartier d'affaire à échelle internationale. Vivant et animé, il représente un vrai quartier de service pour les salariés et les habitants la création de bureaux (18 000 m²), de la mise en place de services d'hôtellerie, de commerce et d'activités tertiaires (30 000 m²), d'équipements publics (collège, école, etc...) et de parkings. La transformation des Docks permet de retisser les liens entre le passé et l'avenir et entre les Docks, la ville et la mer. Le soubassement de l'édifice existant s'ouvre pour créer des brèches, des transparences et de nouvelles connexions, se prolongeant jusqu'à la mer. L'aménagement des cours intérieures est pensé en fonction des différents flux, donnant à ces lieux des intensités différentes.

Figure 54: Vues sur le quartier de La joliette avant et après réhabilitation..



AVANT : La gare des Docks avant construction du quartier.

APRÈS : L'aménagement du boulevard de Dunkerque



AVANT : L'immeuble des Docks avant rénovation.

APRÈS : Les Docks rénovés.



AVANT : Le viaduc de la joliette avant sa démolition.

APRÈS : Immeubles réhabilités et aménagement de la place de la joliette.

(Source) : Euroméditerranée.fr - rapport 2014/2016

C- LE QUARTIER DE SAINT-CHARLES :

Un pôle d'échange multimodal alliant le ferroviaire, la gare routière, les bus urbains, le métro et les voitures. En lieu et place de l'échangeur autoroutier qu'il constituait auparavant, cet espace accueillera un nouveau quartier mixte et verdoyant avec la création d'hôtels, de logements, de bureaux.

Figure 55 : Vues sur projets divers du quartier Saint-charles.



AVANT : L'ancien bâtiment de la gare Saint-Charles.



APRÈS : L'aménagement de la nouvelle gare et de ses abords.



PROJET URBAIN DE LA PORTE D'AIX



HABITAT ET RESIDENCE POUR ETUDIANTS

(Source) : Euroméditerranée.fr

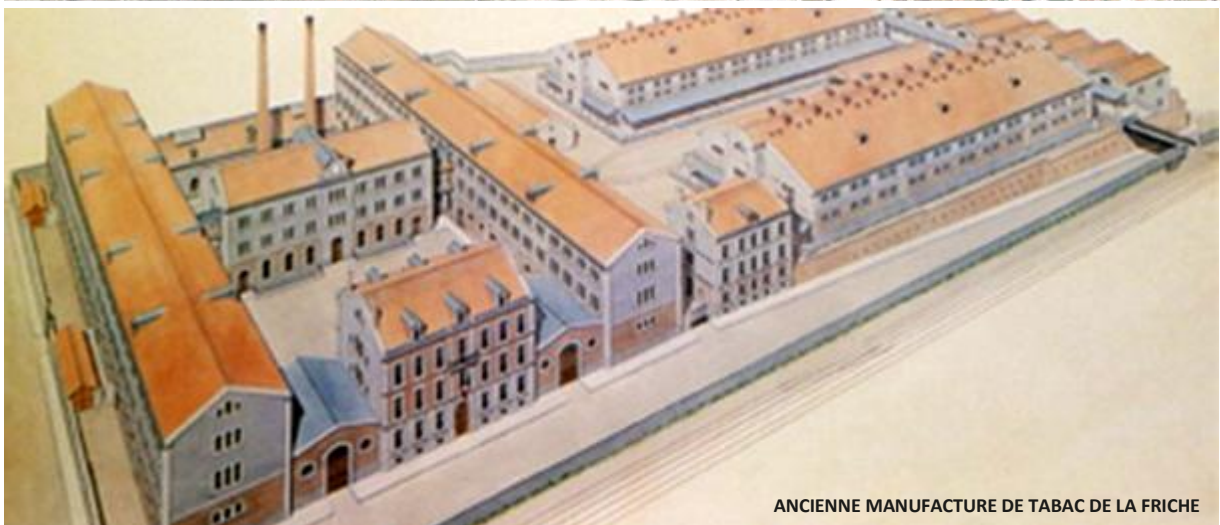
Le recul de l'autoroute A7 était dans l'objectif d'apaiser la circulation autour de la porte d'Aix et de favoriser la circulation piétonne. Cela a permis de laisser place à un carrefour d'une dimension urbaine plus adaptée à un centre ville, et de faire de ce quartier un lieu d'échanges dédié à la jeunesse et aux étudiants. De nombreux nouveaux logements et d'équipements d'enseignement (publics et privés) tels que l'école de commerce et de management, résidences pour étudiants.

D- LA FRICHE DE LA BELLE MAI :

Pôle de média et espace culturel. L'îlot de la Friche Belle de Mai était une partie enclavé, dû à sa proximité du chemin de fer, d'une superficie de 120 000 m², les anciennes manufactures de tabac présentaient une coupure visuelle et d'accès pour les piétons. Ces derniers ont été réhabilités, partiellement rénovés pour se reconvertir en un lieu dédié aux industries de l'audiovisuel, du multimédia et du numérique ainsi qu'à la culture. Alliant à la fois culture et économie, artistes et milieu associatif, la structure regroupe trois types d'activités :

- Le pôle patrimoine regroupant notamment les archives municipales et les réserves des musées de Marseille ;
- Le pôle média regroupe des studios de tournage et des locaux pour les industries du multimédia ;
- Le pôle du spectacle vivant, géré par l'association « Système Friche Théâtre ».

Figure 56 : *Projet de reconquête culturo-économique de la friche de La belle de mai*



(Source) : journals.openedition.org

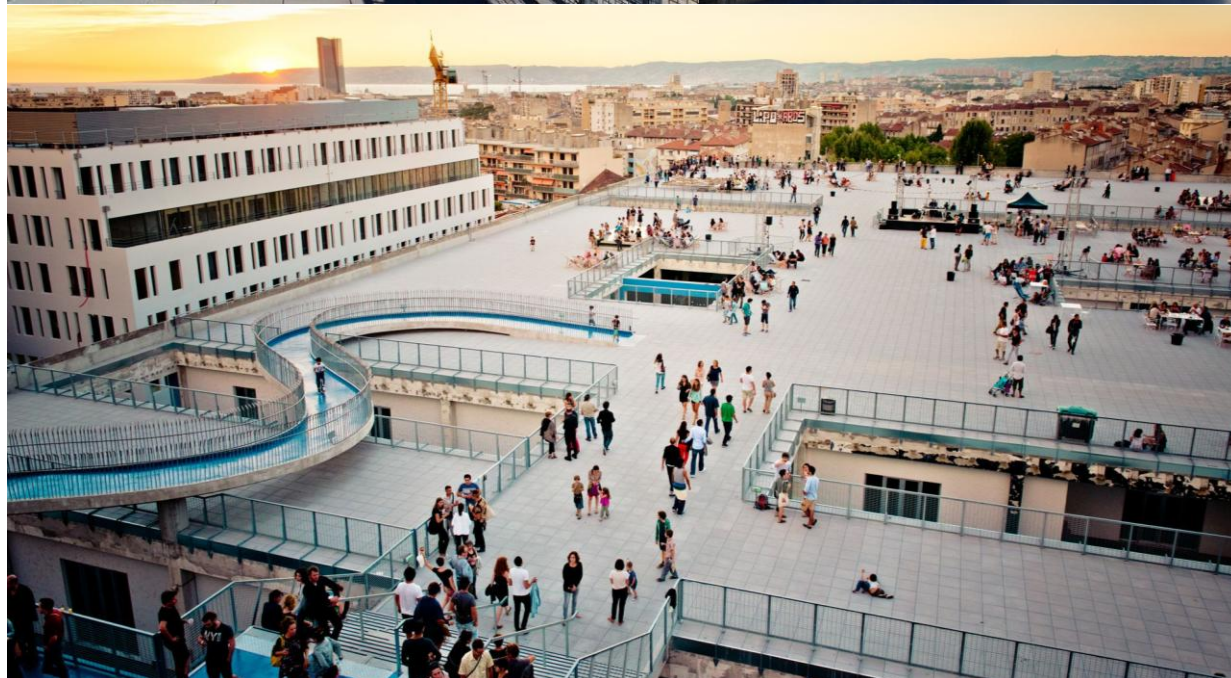
Figure 57 : Vues sur les différents pôles du quartier de la belle de mai.



POLE PATRIMOINE



POLE DES MEDIAS



POLE DE SPECTACLE ET DE CULTURE

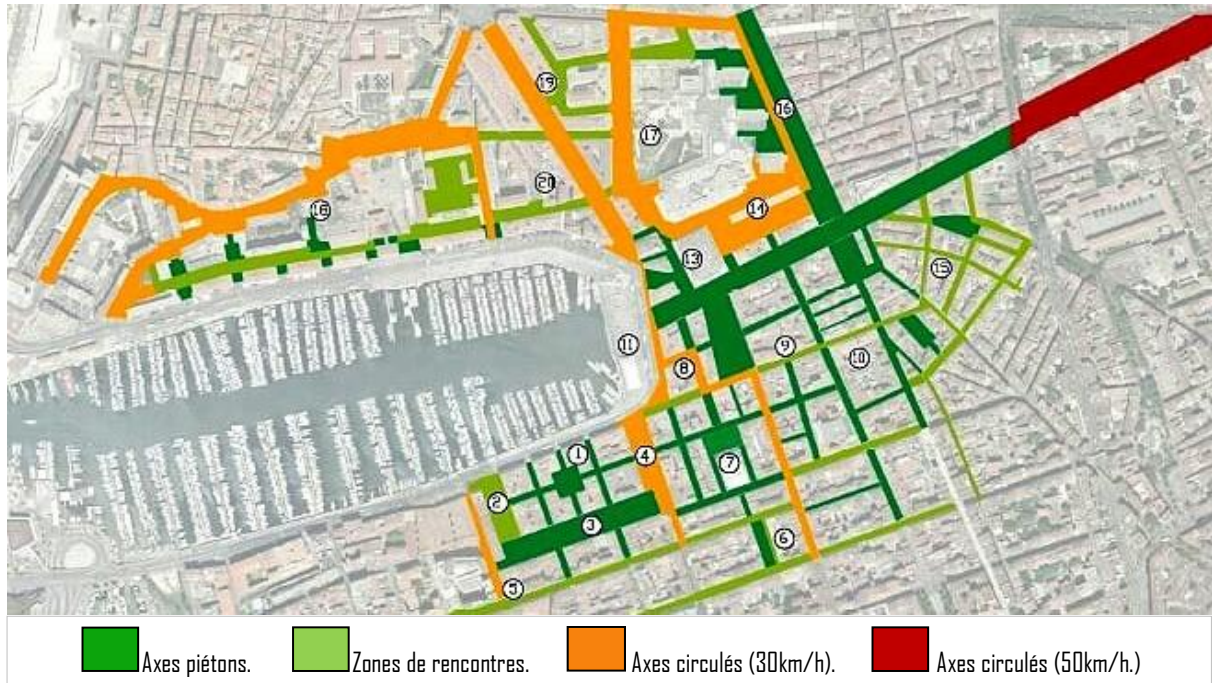
(Source) : lafriche.fr

A fin de réussir cette reconversion, les opérations de rénovations et de réhabilitation se sont engagés à associer modernité et patrimoine à la fois. Introduire des espaces de rencontre tell que la terrasse urbaine qui s'ouvre sur la ville mais surtout sur la mer permet d'apporter de nouvelles dynamiques à cette friche industrielle délaissée.

E- LE QUARTIER VIEUX PORT :

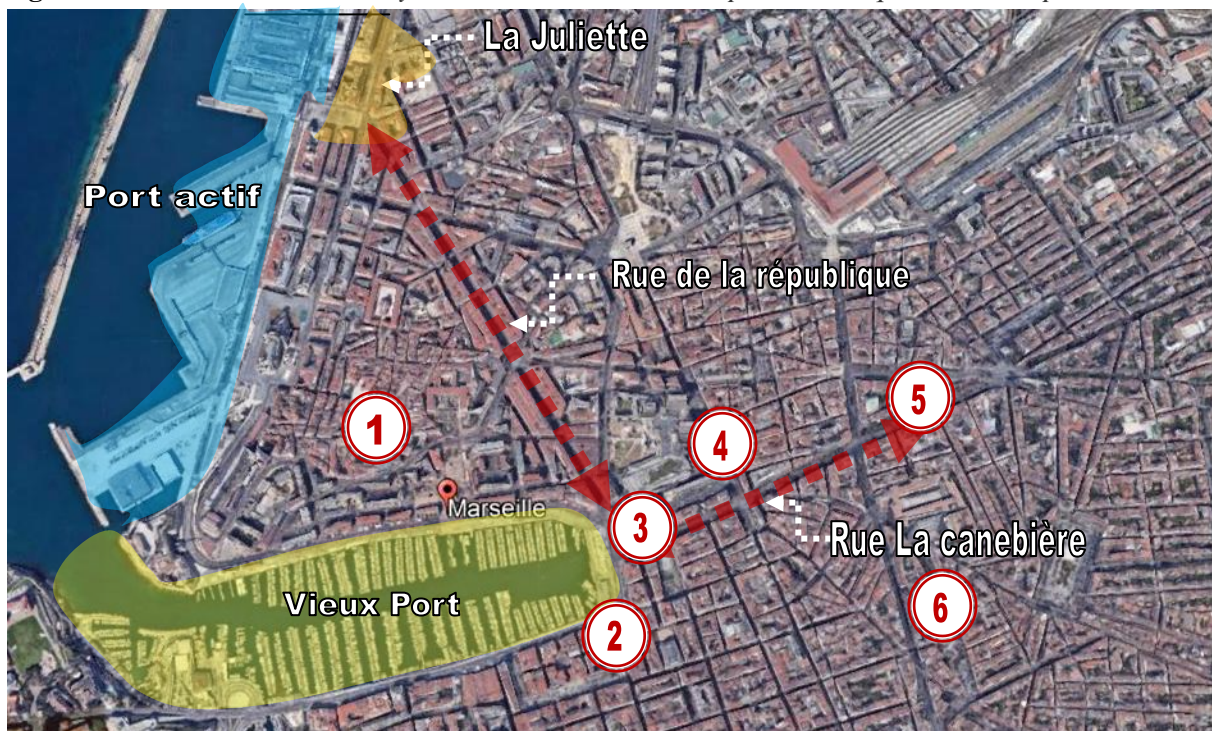
Pour ce quartier, il a été établi un plan de piétonisation qui envisage d'améliorer les déplacements, avec d'autres des projets de réhabilitation et de réaménagement des axes importants (**figure 61**) pour les développer en vue d'enclencher leurs attractivités qui permet d'améliorer le rapport ville/mer.

Figure 58 : Plan de piétonisation du vieux port de Marseille.



(Source): twitter.com/mat_grapeloup

Figure 59 : Plan d'actions de redynamisation des secteurs importants du quartier vieux port.



Réhabilitation de la rue de la république- Piétonisation de la rue de La Canebière- réaménagement de l'artère historique (1)- requalification du cours (2)- Placette magnifié (3) Requalification du secteur (4), Pole culturel revalorisé (5), Ouvrage d'art pour faciliter le parcours piéton (6).

(Source) : Google Earth –traité par l'auteur-

Figure 60 : Vues sur différents projets de redynamisation du quartier vieux port.



LA RUE DE LA REPUBLIQUE



LA RUE DE LA CANBIERE



SECTEUR CENTRE REQUALIFIE



OUVRAGE D'ART (6)

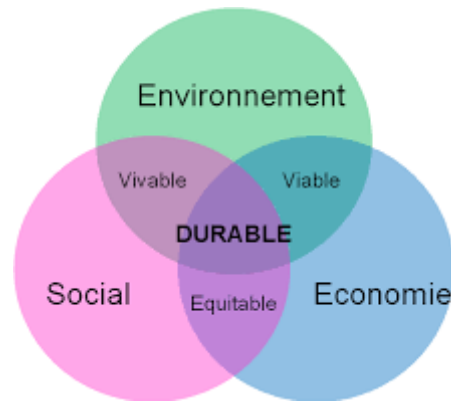
(Source) : madeinmarseille.net

PLACETTE MAGNIFIEE (06)

La rue la république est une artère haussmannienne aux logements auparavant très dégradés, elle fait le lien entre le quartier vieux port et celui de la Juliette, également entre la ville et le port actif. L'embellissement des façades et la réhabilitation en générale portant sur 5 200 logements ont été accompagnés par l'installation de grandes enseignes qui fait de cette artère un véritable pôle commercial.

La requalification des secteurs consiste à offrir des espace public plus homogène (placettes) et rues transformés en espace arboré avec un stationnement plus rationnel, des pistes cyclables qui permettent de rejoindre les axes importants.

En plus de cette approche globale qui envisage l'amélioration de son attractivité et le renouvellement de son image par la reconquête de plusieurs quartiers de l'interface ville/mer, l'expérience de la revitalisation de la ville de Marseille introduit aussi des approches futuristes d'anticipation qui s'inscrivent dans le respect des directives du développement durable (cohésion sociale, développement économique et préservation de l'environnement).



C'est une opération qui valorise les richesses et les opportunités du territoire littoral avec une détermination environnementale qui utilise les connaissances et les technologies les plus récentes voire des approches bioclimatiques même (nature en ville, éco-constructions, gestion des risques sanitaires et naturels, ...) et aussi stimule le sentiment d'appartenance et de fierté chez la population du territoire en l'impliquant dans l'activité de son territoire afin de renforcer son attractivité et son image dynamique.

Figure 61 : Vues sur les projets d'éco-quartiers de la ville de Marseille (France).



(Source) : Eiffageconstruction.fr

Figure 62 : *L'éco-quartier de Smartseille, Programme.*



(Source) : Eiffageconstruction.fr

D'une surface de 62 000m² plancher répartis en quatre lots, le projet favorise la mixité d'usage avec un programme qui compte 385 logements à énergie positive dont 100 logements sociaux, une résidence senior de 100 lits, 27 500 m² de bureaux, 3 000 m² de commerces, un hôtel de 90 chambres et une crèche de 35 berceaux.

Figure 63 : *L'éco-quartier de Smartseille, Aspect architectural*



(Source) : Eiffageconstruction.fr

Le jeu de volume permet d'avoir des décrochements et une diversité de séquences, on constate une adaptation des ouvertures aux orientations des façades avec l'utilisation des brises soleils une fois nécessaire. Les toitures terrasses végétalisés permet d'ouvrir le projet sur mer mais surtout de renforcer la culture et les usages méditerranéens de vivre ensemble.

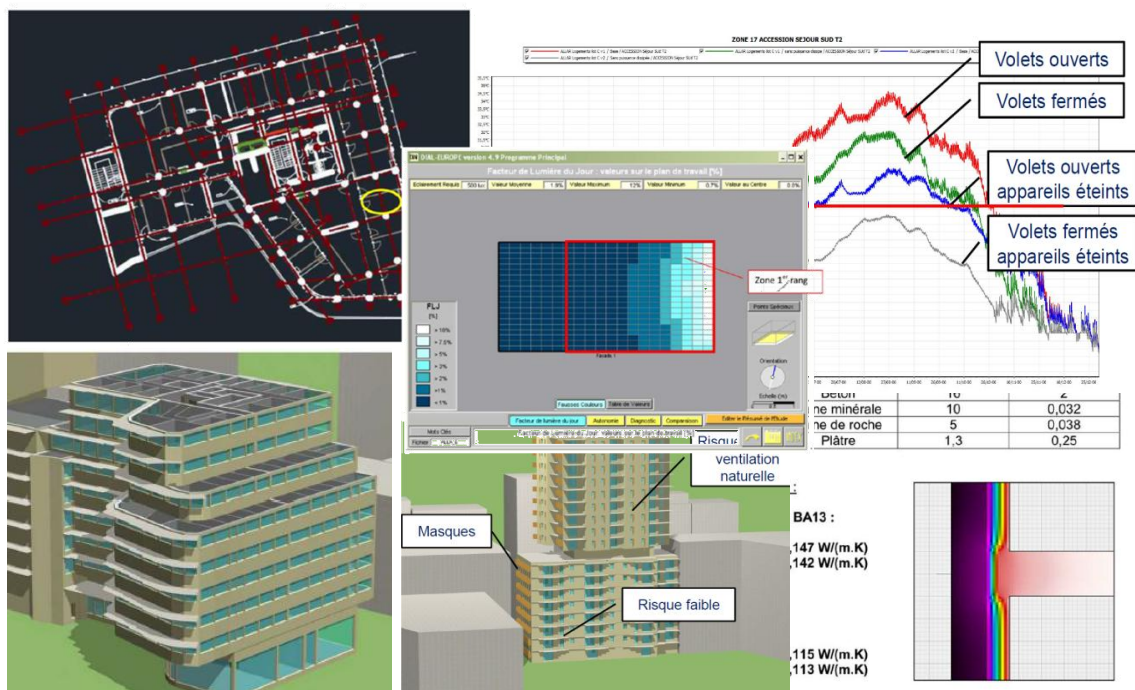
Figure 64 : L'éco-quartier de Smartseille Typologie d'habitat.



(Source) : Eiffageconstruction.fr

Typologie de l'habitat : Afin de répondre aux nouveaux usages, il a été conçu des pièces nomades entre deux logements pour s'adapter au parcours d'usage des occupants tel que l'arrivée ou départ d'enfants, réceptions d'invités, télétravail...

Figure 65: L'éco-quartier de Smartseille, l'approche bioclimatique.

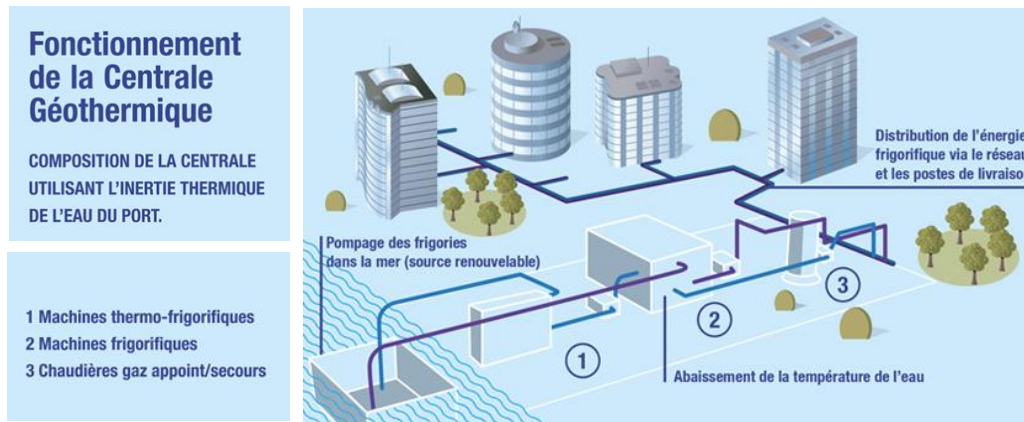


(Source) : paca.developpement-durable.gouv.fr (Mosaïque faite par l'auteur)

Conception bioclimatique : La conception se base sur des calculs et des systèmes réfléchis pour diminuer la consommation en matière d'énergie, en traitant l'enveloppe des bâtiments par le calcul des heures d'inconfort, et en travaillant sur l'orientation des pièces pour favoriser l'éclairage et la ventilation naturelle. Cela a conduit vers l'utilisation des matériaux isolants et écologiques, des revêtements adaptés (PVC, Béton, Moquettes, Peinture-écolo, ...

Ayant des objectifs environnementaux forts, on remarque bien l'utilisation des systèmes d'innovations divers dans la conception du projet.

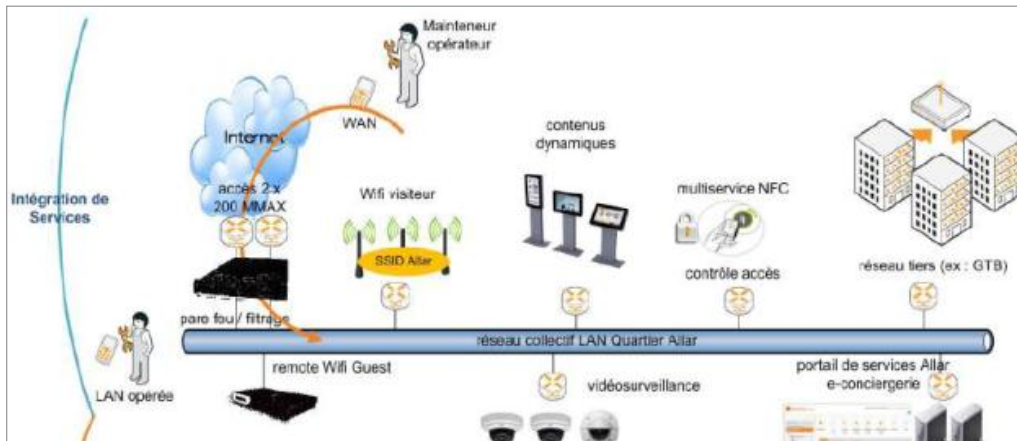
Figure 66 : L'éco-quartier de Smartseille, Innovations et technologies.



En matière d'énergie (1).



En matière d'environnement (2).



En matière de corps d'état secondaires (3).

(Source) : Eiffageconstruction.fr

(1) : Ayant le principe de solidarité énergétique le projet détient d'un système de production de chauffage et rafraîchissement par raccord à une boucle géothermique qui utilise l'eau de mer pour économiser l'énergie dans les échanges thermiques divers entre les bâtiments.

(2) : Vu que le projet est situé sur le terrain d'une ancienne usine à gaz qui portait atteinte aux écosystèmes marin, il a été choisi d'utiliser une méthode douce de dépollution du site à savoir : dépollution par les champignons ou ce qu'on appelle la Mycoremédiation.

(3) : Le projet utilise un système de gestion intelligent, (Eclairage, pare-feu, vidéo surveillance, réseaux Wifi, control d'accès...) il offre même un service de conciergerie (pressing, courses...)

En plus des projets architecturaux tels que l'éco-cité Smartseille, et l'Ecoquartier XXL l'approche environnementale et innovatrice du développement durable est aussi accomplie dans les aménagements urbains de la ville de Marseille.

Figure 67 : *Vue sur l'ilot industriel XXL après reconversion en Eco-quartier.*



(Source) : Marsactu.fr

Figure 68 : *Le parc urbain des Ayalades.*



(Source) : Euroméditerranée.fr

Le parc des Ayalades : un parc qui longera ruisseau appelé Ayalades et qui s'étend jusqu'à la mer il répond à la demande forte de nature en ville, situé aux croisements des différents itinéraires, il présente des solutions et des stratégies en matière de gestion hydraulique et thermique (lutte contre les inondations des quartiers en aval limitrophes, récupération des eaux pluviales et maîtrise de l'îlot de chaleur urbain). Cette trame verte permettra également de résorber le déficit en matière d'espaces verts et de récréation en proposant de nombreux usages en lien avec la mixité fonctionnelle du quartier (équipements sportifs, zones de pique-nique, pistes cyclables et des jeux d'enfants).

A fin de renforcer l'action publique lors de l'opération de revitalisation urbaine de la ville de Marseille, il a eu un développement d'une série d'actions pertinentes: impliquer la population au projet de verdissement, nettoyage et embellissement des façades, organisation et animation des événements, et encore la mise en œuvre d'un budget participatif. Ce dernier prend la forme d'un appel à projets, pour lequel la définition des besoins et des orientations, mais aussi la sélection des projets sont réalisées avec la participation des habitants qui deviennent ainsi acteurs de l'évolution des dispositifs publics en prenant part directement aux décisions.

Figure 69 : *Projet de rénovation en coopération avec les habitants, Concertation publique 2011*



(Source) : Marseille.fr

Figure 70 : *Extrait des projets priorités par les habitants lors d'une concertation- Juin/2019.*

AXE 1 :
Végétaliser la Belle de Mai

- Amplifier et développer les actions de végétalisation dans l'espace public (initiatives individuelles et/ou collectives).
- Favoriser la biodiversité dans le quartier.

AXE 2 :
Inciter à plus d'hygiène et de propreté dans l'espace public

- Encourager et sensibiliser au recyclage, au développement durable et au nettoyage (par des actions collectives à destination des enfants, des jeunes et/ou des adultes).
- Tendre vers plus de respect de l'utilisation de l'espace public.

AXE 3 :
Habiter et vivre ensemble à la Belle de Mai

- Développer des actions pour diminuer les situations d'isolement (personnes à mobilité réduite, personnes âgées).
- Développer l'ouverture aux autres (jeunes, enfants, séniors, ...) en favorisant les notions de partage de connaissances, de solidarité et d'entraide.
- Renforcer la place des femmes et des jeunes filles, notamment par des actions collectives dans l'espace public.

(Source) : citoyensdu3.wordpress.com

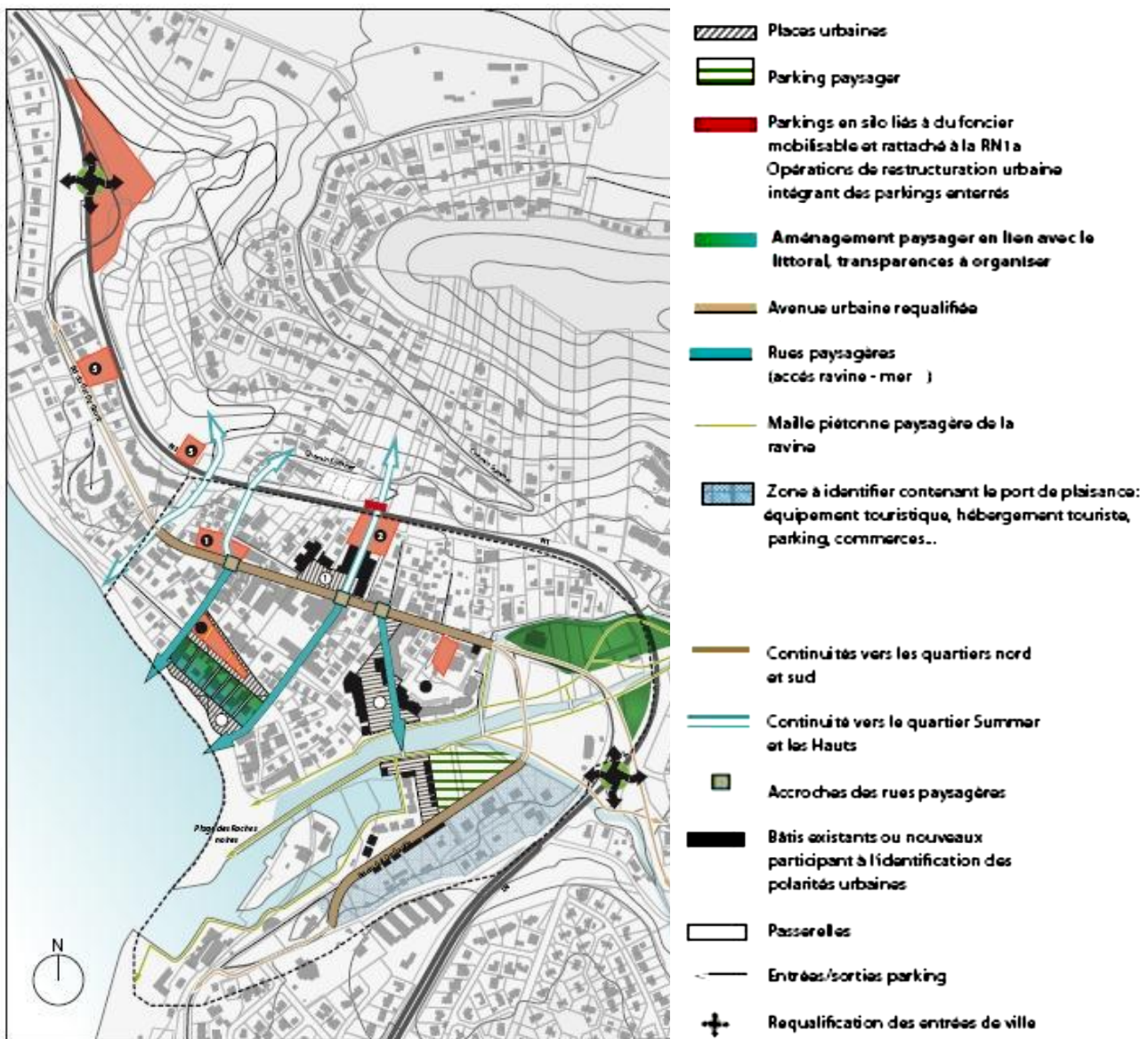
De nombreuses villes littorales s'engagent aujourd'hui à développer ses territoires à travers les opérations de revitalisation tels que la ville de Marseille, on peut citer à titre complémentaire la ville de Saint-Gilles-les-Bains (France) une petite ville de moins de 5000 habitants, à vocation principalement touristique avant d'entamer le cas de la ville d'Alger.

CAS DE SAINT-GILLES-LES-BAINS (France) :

Saint gilles les bains a engagé une démarche participative avec la population pour revitaliser la ville. Une partie importante du projet réside dans l'amélioration du paysage de la ville et en particulier la gestion des déplacements et des stationnements de son interface ville/mer.

Ses projets s'engagent à revaloriser sont front de mer et à reconquérir l'interface ville/mer de la ville par l'amélioration de la qualité urbaine de ses espaces publics tout en aménageant le territoire en profondeur (création rues paysagères vers la mer, amélioration des déplacements, renforcement de l'activité commerciale des rues et celle du port de plaisance par l'implantation d'un ensemble d'équipements commerciaux.

Figure 71 : Orientations du projet de requalification de l'interface ville/mer de Saint-Gilles-les-Bains.



(Source) : habiter-la-reunion.re

Figure 72 : Vues sur exemples d'aménagement des rues paysagères.



(Source) : compagniedupaysage.com

Figure 73 : Vues sur exemples des projets de requalification des places et placettes.



PLACETTE DU MARCHEE

PLACE DU FORUM



PLACE JULIUS BERNARD

(Source) : compagniedupaysage.com

L'amélioration de la qualité de l'espace urbain par la reconfiguration et la requalification des places et placettes favorise le renforcement de la centralité, le cas de la placette du Marchée et celle du Forum. Néanmoins la requalification de celle de Julius Bernard a pour objectif le désenclavement de la zone en offrant des relations directes vers la mer avec des aménagements en adéquation avec les pratiques existantes (promenade, rencontres...).

Figure74: *Plan de végétalisation de la ville de Saint-Gilles-les-Bains.*



(Source) : compagniedupaysage.com

Après concertation avec les riverains, il a été décidé une végétalisation généreuse de la ville et leur mise en scène de ses espaces urbains

Figure 75 : *Parcours front de mer de la ville de Saint-Gilles-les-Bains avant et après requalification*



(Source) : bram.fr

La requalification des parcours front de mer avec des aménagements divers promenades, placettes, terrasses, équipements... a pour objectif de revaloriser son front de mer et favoriser des relations directes avec la mer.

Figure 76 : *Vue sur promenades de la ville de Saint-Gilles-les-Bains après requalification.*

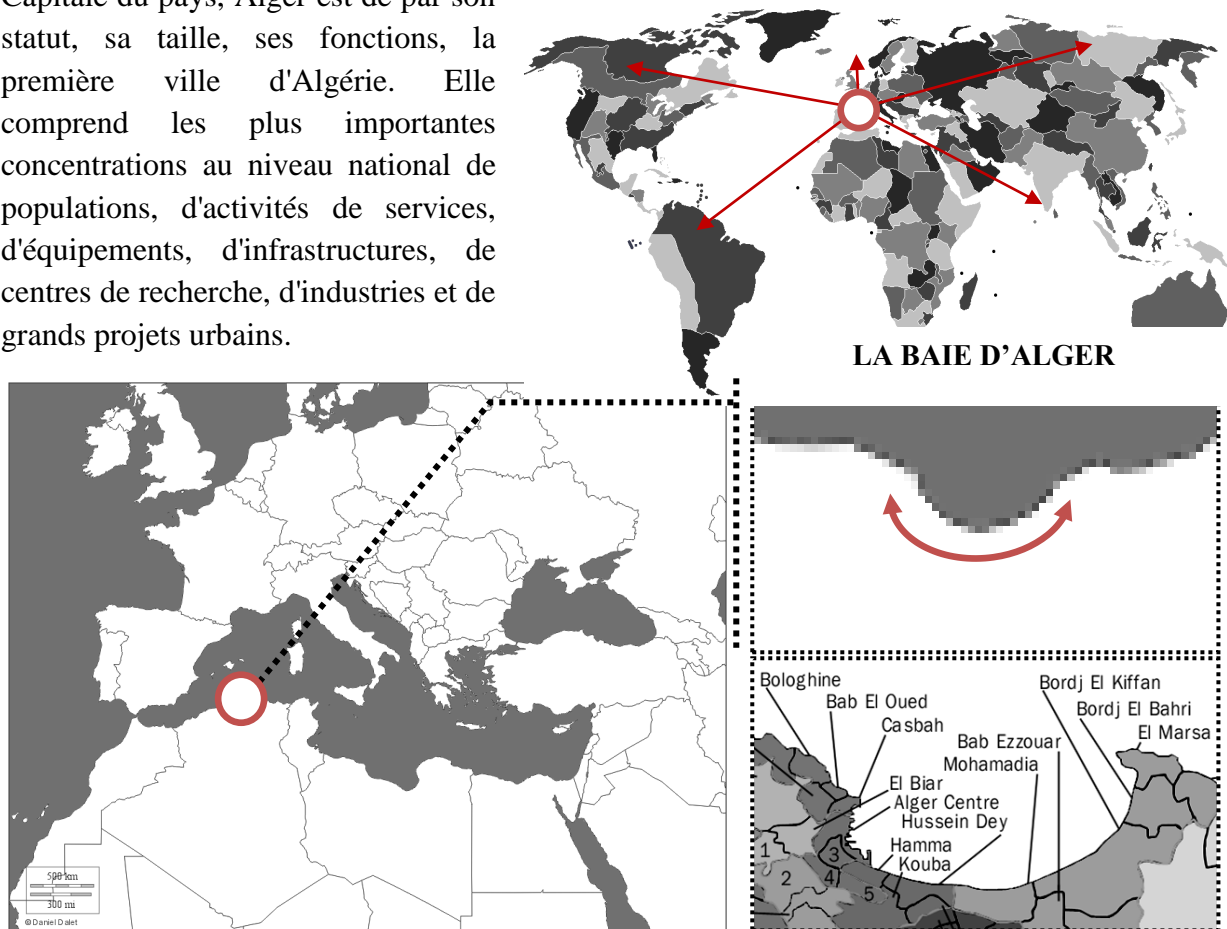


(Source) : azenda.re

CAS DE LA VILLE D'ALGER :

Capitale du pays, Alger est de par son statut, sa taille, ses fonctions, la première ville d'Algérie. Elle comprend les plus importantes concentrations au niveau national de populations, d'activités de services, d'équipements, d'infrastructures, de centres de recherche, d'industries et de grands projets urbains.

Figure 77 : Situation de la ville d'Alger.



(Source) : Fonds de libre droit traité par l'auteur

La ville domine la baie d'Alger et ouvre ses bras à la méditerranée, cette baie qui été depuis les temps par sa situation stratégique une emblématique à l'histoire de la ville, son identité et son développement.

« Port phénicien d'abord, un des lieux marquants du commerce maritime carthaginois; ville romaine, berbère, arabe, ottomane, française ensuite; algérienne enfin. Qui dit mieux ? Un tel "mille-feuille" culturel, lisible encore dans les strates urbaines judicieusement disposées dans l'amphithéâtre de la baie, ne laisse personne indifférent »¹³

Alger dispose déjà d'un héritage bâtis important qui témoigne d'un bel urbanisme avec son rapport si significatif à la mer, et d'une architecture gracieuse et admirable d'antan qui compromet ses valeurs conceptuelles. Les aspects de confusion que vis la ville Post-colonial (nouvelles extensions en rupture avec la mer, densification non réfléchis parfois

¹³ « Alger le territoire invente son avenir », Ewa Berezowska-Azzag, Architecte, urbaniste, expert consultant, Maître de conférences, Directrice de recherche EPAU-Alger.

illicites, dégradation du patrimoine bâtis, pollution et dévitalisation des espaces urbains...) prouvent principalement les stratégies urbaines et architecturales défailtantes conduites par les gouvernants et les créateurs d'espaces. Néanmoins, la ville se retrouve aujourd'hui entraîne d'esquisser un nouvel avenir pour se projeter dans le monde et ce par l'affirmation de certaines dynamiques socio-économiques positives et par l'ajustement d'un modèle d'organisation et de gouvernance qui répond à son nouveau défi stratégique : Faire d'Alger une ville porte de la Méditerranée.

Suite à cette prise de conscience de développer cette ville et de la réconcilier de nouveau avec la mer, plusieurs projets sont en cours de réalisation dans le but de la revitaliser.

C'est le nouveau PDAU intercommunal récemment approuvé dans ses dimensions stratégiques règlementaires et opérationnels qui s'assume comme l'outil privilégié d'intégration et d'articulation de nombreux projets structurants de son interface ville/mer en matière de planification, d'aménagement et de renouvellement urbain, cet instrument tant attendu après une succession d'études et de schémas remis en cause¹⁴ définit les enjeux pour l'avenir tout en misant sur la continuité pour ne pas sacrifié le passé. Parmi ces projets on peut citer :

A- Projets de redynamisation du paysage urbain et d'amélioration du cadre bâtis existant:

Le renouvellement et la revitalisation des quartiers importants est une ligne prioritaire dans l'aménagement proposé pour renforcer leurs rôle structurant dans l'organisation et le fonctionnement pour la réconciliation avec la mer tout en récupérant ou reconvertissant les aires dégradées ou précaires

Figure 78 : *Réhabilitation des grands axes de la ville d'Alger.*

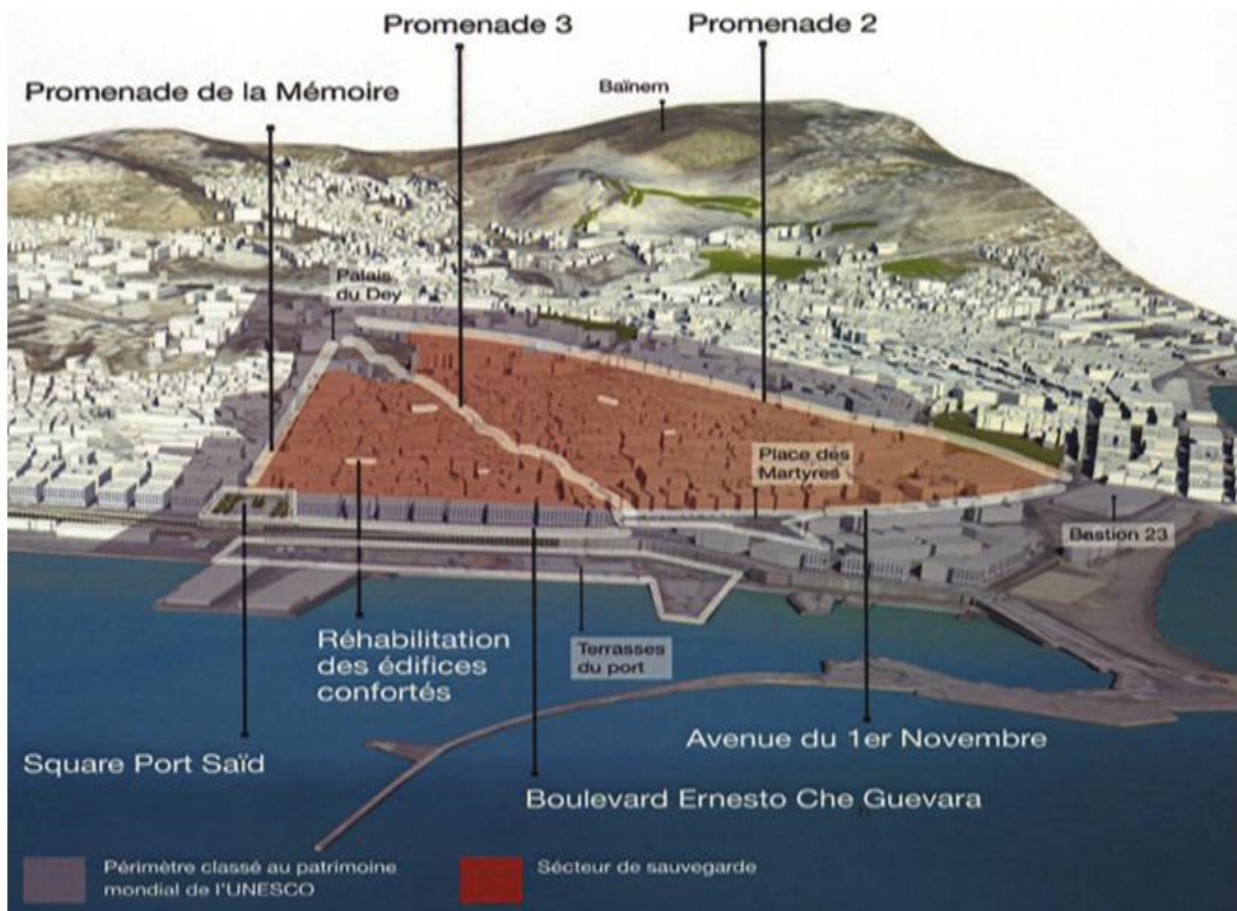


(Source) : *Présentation PDAU d'Alger –DUAC-Alger*

L'opération consistera à transformer les axes importants en espaces arborés et dynamiques, elle cible particulièrement l'embellissement de ceux-ci par le ravalement des façades.

¹⁴ (POG, PUD, PU, ... voir en annexe N°04) : Les experts aujourd'hui (architectes /urbanistes) ; jugent que ces plans n'avaient en réalité qu'une vision d'organisation d'un ensemble de programmes et qui a pris malheureusement trop de liberté spatiale. Ils ont surtout beaucoup misé sur une programmation qui se base sur des objectifs de confort urbain (complément services, équipements, voirie, assainissement, ...) sans prévoir pour l'amélioration du système urbain.

Figure 79 : Recomposition de l'hypercentre -La casbah-



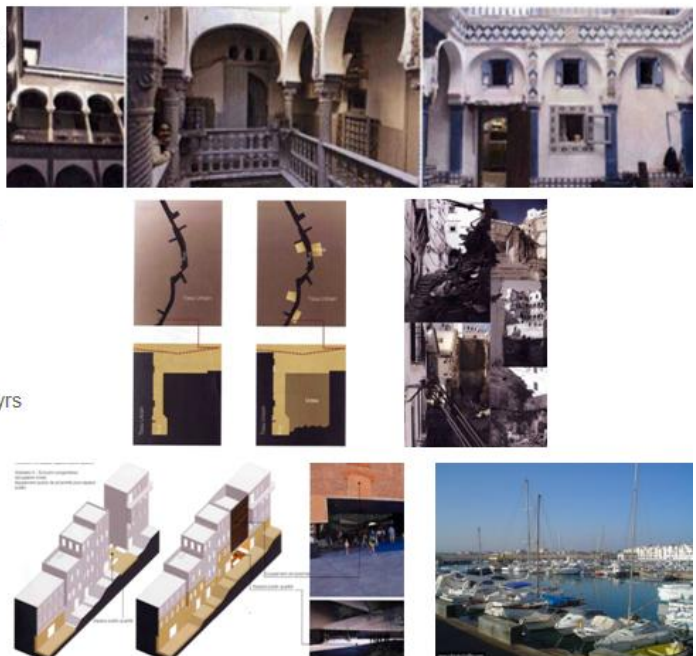
T4: Promenade De la Mémoire

T1: Taleb Abderrahmane

T3: Taleb Abderrahmane

Place des Martyrs Et terrasses Du Port

Eventuelle extension de la promenade Sur l'Amirauté



(Source) : Présentation PDAU d'Alger –DUAC-Alger

La recomposition de l'âme de la ville fera l'objet de restauration du patrimoine existant tout en renforçant les valeurs identitaires et culturelles de ce territoire dans le but de mitiger les impacts provoqués par des délocalisations de certaines fonctions économiques du port.

Figure 80 : Vues sur les projets de renouvellement des espaces urbains de la ville d'Alger.

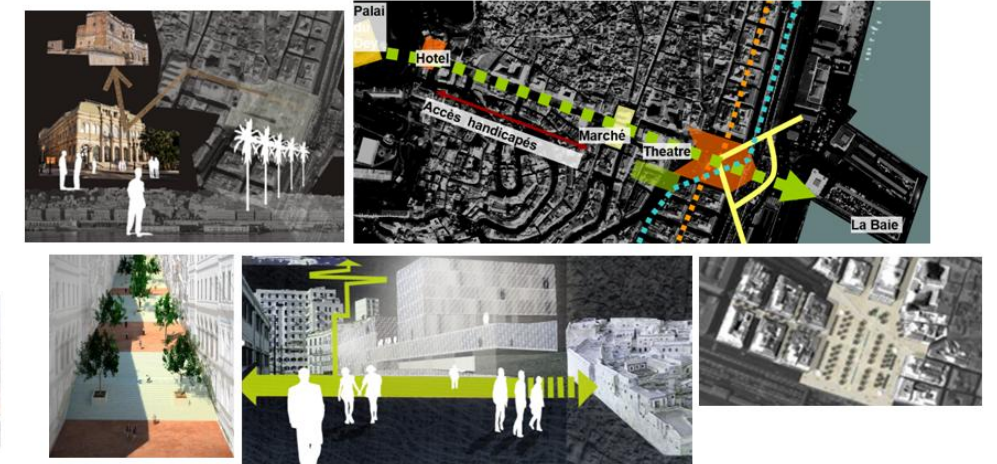
T2: Palais du Dey –Bastion 23



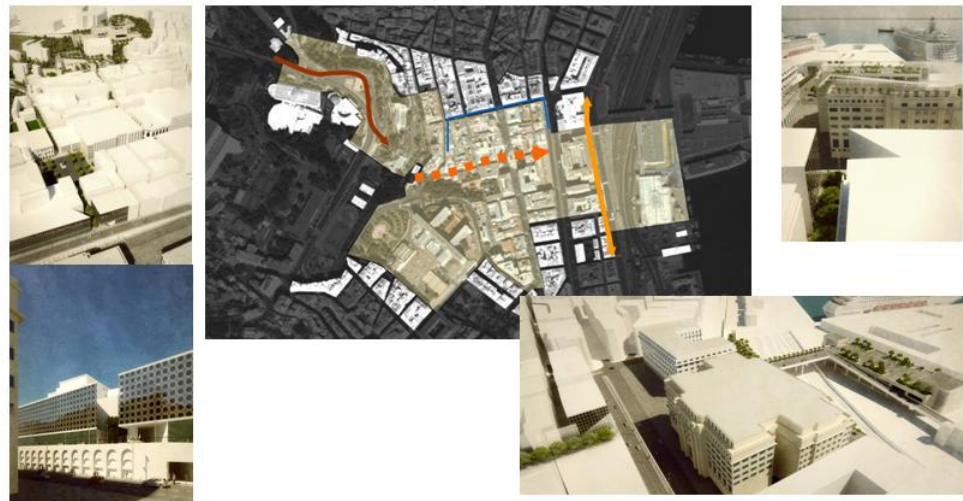
T3: redécouverte de la Casbah/ Palais du Dey –Port de pêche



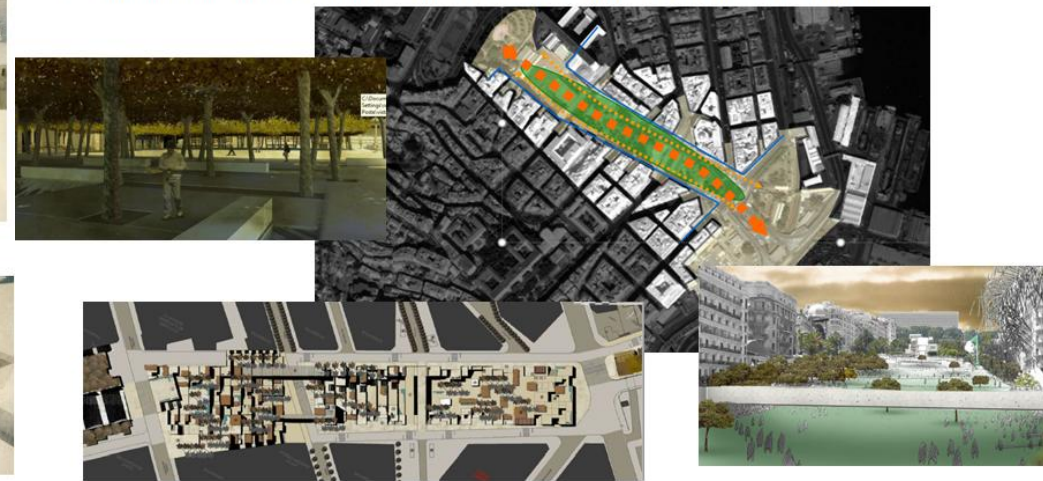
T4: Promenade de la Mémoire/ Palais du Dey –Square Port Saïd



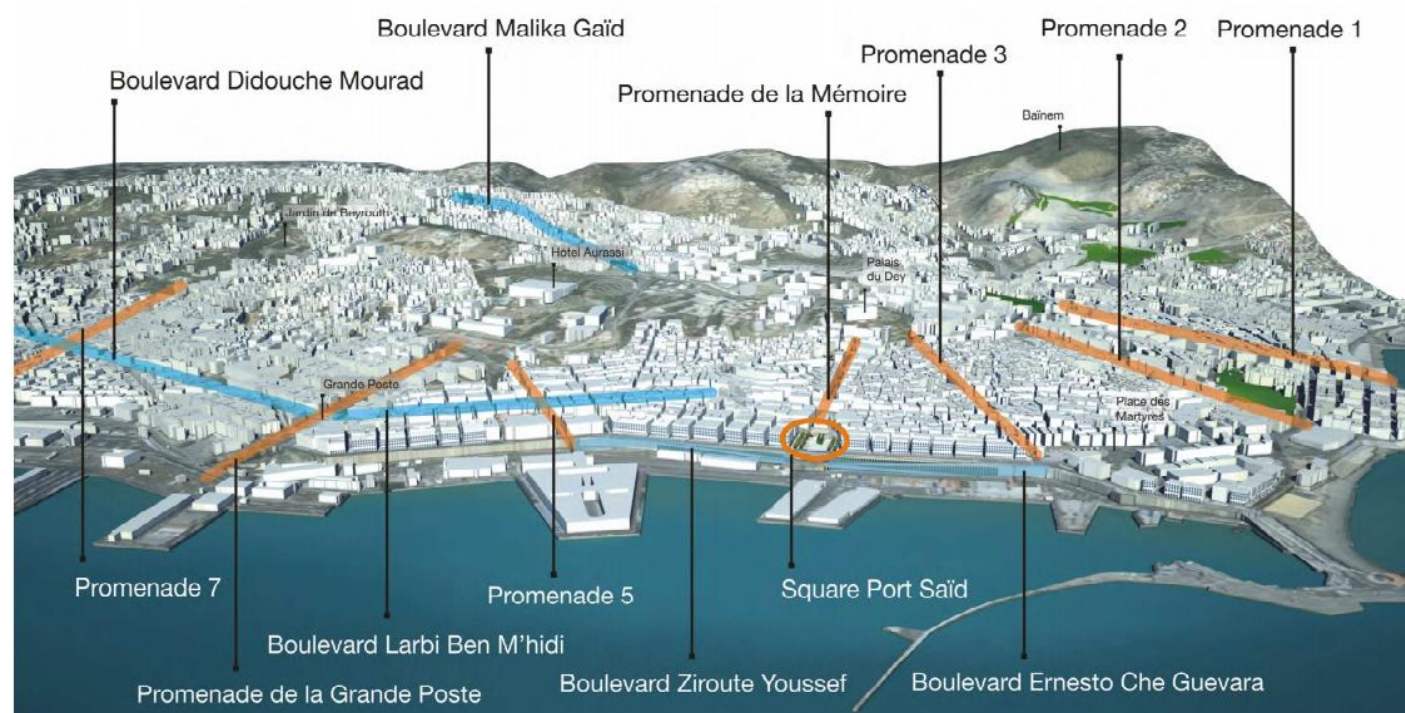
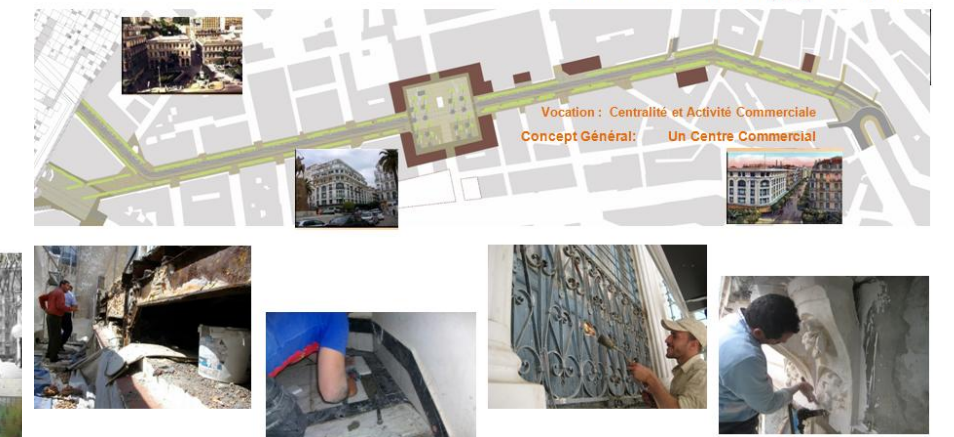
T5: Promenade de la Nation/ Hôtel El Aurassi–Siège de la Wilaya



T6: Promenade de la Grande Poste/ Palais du Gouvernement- L'Avenue du Port



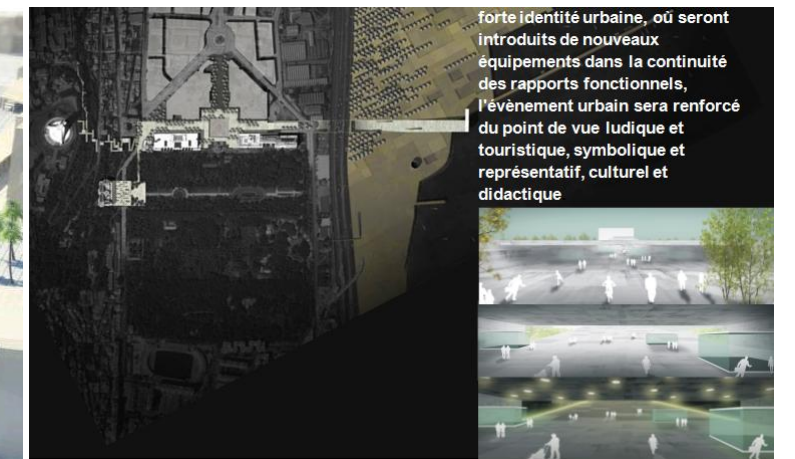
Le centre d'Alger – Programme de réhabilitation Boulevard Larbi Ben M'Hidi: Axe pilote



Place des martyres



T 7 : T6: Promenade de l'Indépendance/ Maqam Echahid- Le Port



forte identité urbaine, où seront introduits de nouveaux équipements dans la continuité des rapports fonctionnels, l'évènement urbain sera renforcé du point de vue ludique et touristique, symbolique et représentatif, culturel et didactique

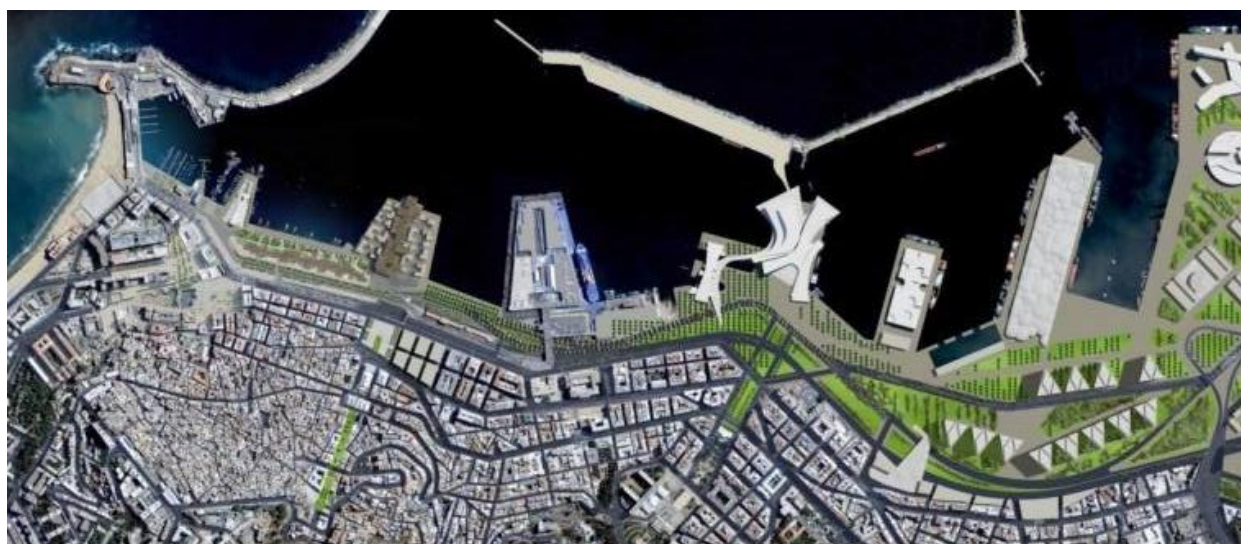
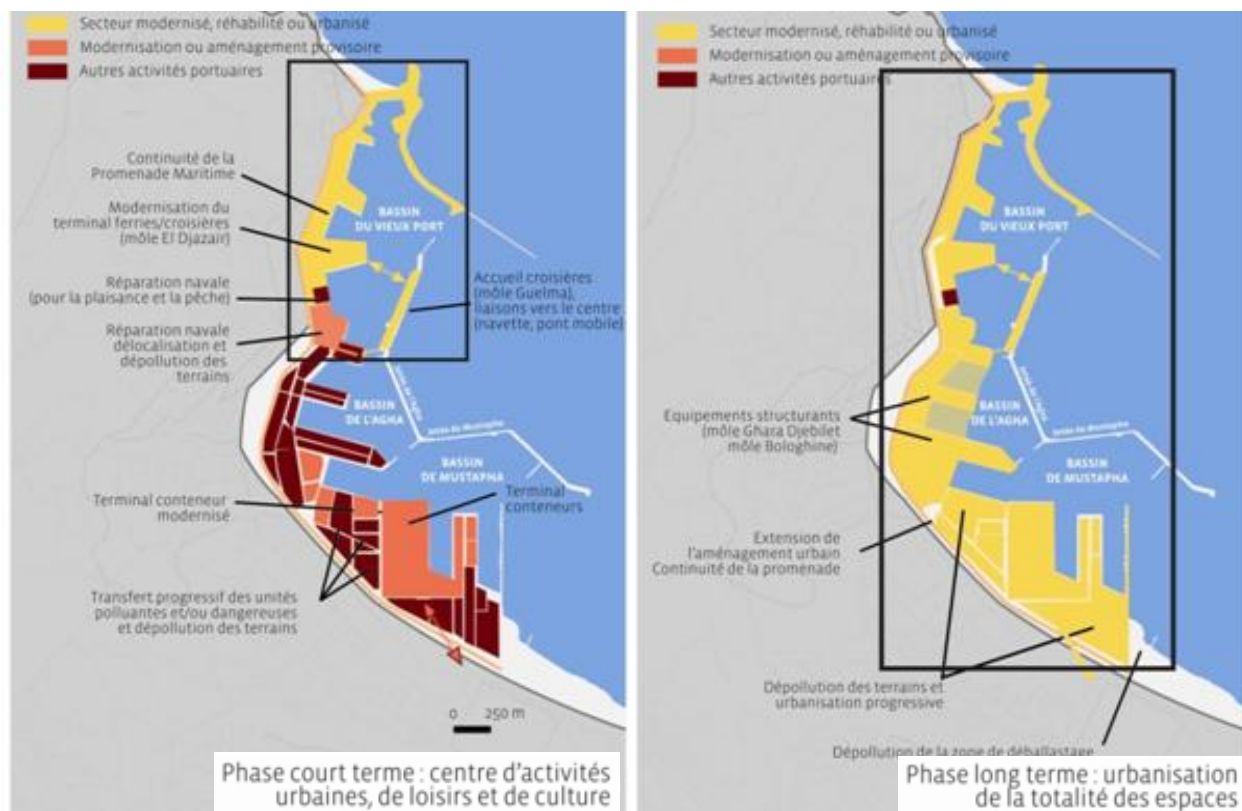
La recomposition de quartier La Casbah s'appuiera encore sur le renouvellement des espaces publics, et la définition d'un vrai réseau piétonnier (Promenades et places publiques), ses programmes introduisent une amélioration de leurs qualité urbaine et architecturale pour renforcer leurs attractivité et créer un système d'interconnexions de lieux à travers lequel ces axes de vie qualifiée vont contribuer à réorienter la population de la périphérie de la ville vers la mer.

(Source) : Présentation PDAU d'Alger, DUAC-Alger

B- Projets de reconquête du front de mer:

La baie est maintenant et depuis toujours un emblème de l'histoire de la ville, non seulement sur le plan identitaire et symbolique, mais aussi sur le plan socio-économique. Plusieurs projets conviennent à récupérer et à réinventer cette relation.

Figure 81 : Vues sur le processus de reconversion et réaménagement du port d'Alger.



(Source) : Présentation PDAU d'Alger. DUAC-Alger

La reconversion a pour objectif de consolider la vocation commerciale, touristique et culturelle pour réconcilier les habitants de nouveau avec la mer, et renforcer la vocation logistique d'Alger à l'échelle internationale. Le processus entreprendra par une libération progressive des activités du port du centre ville vers le port de El hamdania (Cherchell) et sa future zone industrialo-portuaire, cela laissera place à l'implantation d'un assortiment d'équipements structurants ainsi qu'au prolongement de la promenade maritime jusqu'au terminal des conteneurs.

Figure 82 : *Vues sur le front de mer, Le port d'Alger après reconquête.*



(Source) : *Présentation PDAU d'Alger, DUAC-Alger*

Les équipements structurants programmés sont : - Opéra - Musée de l'Afrique - Accueil de croisière - Palais des festivals - Aquarium - terrasses du port - Centre international des congrès.

Figure 83 : Vues sur projets de réaménagement de la baie d'Alger.



(Source) : Présentation PDAU d'Alger, DUAC-Alger

La requalification du front maritime de la baie d'Alger est un autre projet d'envergure, qui servira à faire le trait d'union entre la ville et la baie et à développer un espace urbain de haute qualité environnementale. Cette partie constitue un territoire lacéré par les infrastructures de transport et des friches industriels, à cet effet et afin de rétablir sa relation avec la mer il y aura des opérations de restructuration de reconversion et de requalification des lieux, basée surtout sur des aménagements paysagers à différentes échelles (promenades, parcs, récréation, végétalisation) pour l'amélioration de l'image de la ville, la restauration des équilibres écologiques, notamment la valorisation du potentiel paysager du site.

3. Conclusion Section 02 :

A l'issue de cette section, nous pouvons dire que la revitalisation urbaine est bien l'opération qui favorise l'innovation qui est le propulseur de tout développement sans transgresser l'héritage bâti urbain et architectural des villes littorales. Les transformations et les perspectives de développement qu'elle témoigne sur son interface avec la mer imposent une redéfinition des relations entre la mer et la ville sur le plan spatial, fonctionnel économique, territorial, environnemental et culturel avec une parfaite contextualisation et prise en charge des spécificités (Naturelles, sociales, historiques, culturelles) du milieu littoral voir même de chaque ville.

Son approche multisectorielle cible les espaces les plus respectifs de la ville littorale qui par leurs agencements constituent un axe important d'échange et de production nommé **l'interface ville/mer**. Ayant pour principe la reconquête culturelle et morphologique de ceux-ci, la mise en œuvre de cette approche se fait à travers l'organisation des tissus différents (friches urbaines ou portuaires, sites industriels désaffectés, quartiers dévalorisés ou enclavés...). Cela en agissant sur les espaces publics, leurs organisation, aménagements et parfois leurs reconfiguration, et encore en introduisant des équipements et des services divers sur le même alignement que les logements. Cela contribue à favoriser l'attractivité de ces tissus, leurs mixité fonctionnelle et sociale, et encore l'amélioration de leurs rapports avec la mer.

Nous avons pu confirmer à travers les exemples présentés que la réussite du processus de la revitalisation urbaine dans la reprise de l'identité de la ville littorale, l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants réside principalement dans son approche globale qui s'engage à réconcilier la ville avec la mer.

L'ambition de revitaliser la ville d'Alger représente aujourd'hui la volonté globale des gouvernants de « rattraper un retard » à l'instar de toutes les villes littorales Algériennes. Le nombre impressionnant de projets dont nous avons cités quelques uns avec leurs perspectives qui tendent pour réconcilier la ville avec la mer, voir avec le monde, promet un avenir meilleur et affirme des aspirations que cette prise de conscience suscitera à des résultats tangibles quant à l'aménagement et le développement de toutes les villes littorales Algériennes.

III. CONCLUSION GENERALE :

La remise en cause des interactions entre les dynamiques de l'espace littoral qui accélèrent sa dissociation spatiale et fonctionnelle suscite depuis quelques années un grand intérêt à ce milieu.

A l'aide de ce constat, nous avons consacré cet état de connaissance qui constitue l'ossature de ce mémoire pour définir les entités de cet ensemble sensible et particulier, et aussi approcher les mécanismes de la production architecturale et urbanistique dans cet espace.

D'abord, après avoir tenté comprendre et saisir l'évolution de la relation de la ville avec la mer nous avons mis l'accent dans la première partie sur les particularités de la ville littorale et les espaces les plus représentatifs qui la constitue, cela nous a permis de démontrer les atouts et les richesses du milieu littoral et leurs répercussions sur l'espace et comprendre enfin les agencements qui contribuent à provenir l'urbanisme admirable et la belle architecture de la ville littorale. Néanmoins, en entamant le cas des villes littorales Algériennes, nous avons essayé de démontrer les propriétés de ces villes et de tenir un aperçu sur la réglementation qui rétroagit sur le système littoral lui-même en visant à encadrer son urbanisation, suite à cela, nous sommes arrivés à mieux comprendre les facteurs à l'origine et les raisons pour lesquelles une césure s'est faite entre la ville littorale et la mer.

Ainsi, il faut dire que ces éclaircissements apportés à notre connaissance du contexte et de l'espace littoral nous ont permis de percevoir l'architecture et l'aménagement urbain en milieu littoral sous un angle nouveau, celui de leurs interactions avec le contexte et le paysage, plus particulièrement avec la mer qui est la composante fondamentale de celui-ci, et que cela témoigne davantage la démarche site/projet auquel s'intéresse notre option.

Ensuite, dans la deuxième partie les dispositions de notre thématique spécifique de la revitalisation urbaine des villes littorales nous ont permis d'appréhender les différentes mutations que subit la ville littorale et d'apprendre comment faire cohabiter les transformations socio-spatiales des mouvements de modernisation avec les valeurs significatives de la ville littorale pour développer son économie, reprendre son identité et surtout valoriser et préserver ses richesses.

L'analyse des tendances et des expériences des villes littorales méditerranéennes nous a fait apprendre beaucoup sur les moyens et les concepts divers de réagir face à la rupture entre la ville et la mer, étant donné que la gestion territoriale des villes littorales a atteint un degré avancé de complexité : rupture entre le centre urbain et l'interface ville/mer, dégradation du patrimoine architectural et maritime, dégradation des ressources naturelles, renoncement des infrastructures portuaires et industrielles, accroissement des problèmes sociaux (pauvreté, chômage...).

Nous avons essayé de répondre à quelques questionnements qui se posent concernant les raisons de la perte d'identité des villes littorales, leurs dévitalisations, leurs décrochages avec

la mer, et surtout nous avons tenté de dévoiler les mécanismes de la stratégie qui permet la reconnexion de la ville avec la mer.

A l'issue de nos interprétations nous avons pu estimer que s'engager dans une opération ayant une approche globale de revalorisation au niveau de l'interface de la ville avec la mer pouvait répondre aux différents enjeux de recréation de lien entre la ville littorale et la mer, cela en visant:

- La valorisation des aménagements urbains en misant sur l'embellissement et l'animation des différents espaces publics et des principaux axes de la ville, pour favoriser l'attractivité qui fait rebondir les flux urbains vers le front d'eau.
- La recomposition et la reconquête des tissus dévitalisés pour créer des pôles dynamiques qui contribuent à revivifier les articulations ville/mer emblématiques et nécessaires à l'ouverture de la ville littorale sur la mer, voir le monde.

Ainsi, l'ensemble devra fonctionner en symbiose du moins en compromis avec l'environnement, ce renouvellement d'image permet d'enclencher l'attractivité du territoire, d'accentuer son développement et de reprendre son identité liée à la mer en mettant bien sûre en avant son patrimoine hérité. De plus, vue que l'opération de revitalisation urbaine de la ville littorale considère les habitants comme acteurs de premier plan conjointement aux partenaires des différents horizons (communautaire, institutionnel, privé, étatique), cela permet de : dégager une compréhension commune de la valeur du territoire de la ville littorale, de répondre autant que possible aux attentes de ses habitants et surtout de limiter les tendances exclusivement théoriques et générales des opérateurs.

Enfin pour terminer, nous pouvons dire que l'évolution constatée des approches urbanistiques et architecturales vers des approches globalisantes, intégrées et durables offre des perspectives souhaitables de progrès dans le traitement de la problématique générale de comment satisfaire le rapport site/projet dans l'aménagement urbain du littoral. Ainsi poursuivre des recherches spécifiques dans ce sens demeure utile et plus que nécessaire d'où plusieurs axes de recherche nous semblent être ouverts pour des approfondissements futures tel que : la perméabilité dans la ville littorale, l'attractivité urbaine, le développement durable dans l'aménagement urbain du littoral...

Un état de connaissances reste toujours en suspension pour complément d'informations et un expert tend régulièrement à améliorer et à actualiser son travail.

IV. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES :

LES OUVRAGES :

- AUGUSTIN Berque, (1987), « La qualité de la ville ». Ed. Maison Franco-japonaise.
- PASKOFF Ronald, (1993), « les littoraux-impact des aménagements sur leur évolution ». Ed. Masson. 256 pages. Disponible sur : <https://www.persee.fr>
- CORBIN Alain, (1990), « Le territoire du vide, l'occident et le désir du rivage ». Ed. Champs histoire. 407 pages. Disponible sur <https://www.leslibrairies.fr>
- VERONIQUE THIOLLET-MONSENEGO, (2007), « L'architecture balnéaire », 45 pages. Disponible sur <https://docplayer.fr>
- CHALINE Claude, (1999), La régénération urbaine, Paris : Ed. PUF (Presse Universitaire de France). 499 pages. Disponible sur : <https://w-reviewtutors.ml/>
- Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, (2004). « Protection et Valorisation du Littoral, Textes Législatifs et Réglementaires », CNL.
- TOMAS, LAMAND, (2010), « Ville, urbanisme et tourisme », ed. cahiers espaces. 130 pages.

ARTICLES ET COMMUNICATIONS:

- ROLAND VIDAL, (2012), « *L'urbanisme balnéaire : processus de colonisation ou aménagement durable du littoral ?* », in revue électronique Projets de Paysage. Disponible sur : <https://rolandvidal.fr>
- MALIKA KACEMI, MEGHFOUR, AOUL KHEIRA TABET, (2007) « *Intégration des Spécificités du Littoral dans les Documents d'Urbanisme* », in revue université de Biskra. 42 pages. Disponible sur <https://revues.univ-biskra.dz>
- MALIKA KACEMI, « *Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran* », in. Journals Open Edition. Disponible sur <https://www.journals.openedition.org>
- HUBERT BECART, (2018), « *La revitalisation des territoires, approche complète du renouvellement urbain* ». Disponible sur <http://cartuga.fr>
- SAKJI ONS, (2013), « *Patrimoine et reconversion* », communication, Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis. Disponible sur: <http://asrdlf2013.org>
- EWA BEREZOWSKA-AZZAG, (2010), « *Alger le territoire invente son avenir* ». Disponible sur : <https://epau-alger.academia.edu>

THESES ET MEMOIRES:

- AGATHE AOUSTIN, (2013), Urbanisme et Architecture balnéaire de la Côte de Jade: 1820-1975, Thèse de Doctorat en histoire de l'art, Université de Paris4. Disponible sur : <https://theses.fr>
- ROBERT Samuel, (2009), «La Vue sur Mer et l'urbanisation du Littoral. Approche Géographique et cartographique sur le Cote d'Azur et la Riviera du Ponant », Thèse de Doctorat, université Nice Sophia Antipolis, 456 pages. Disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr>

- HADEF Rachid, (2007/2008), « Quel Projet Urbain pour un Retour de la Ville à la Mer », Mémoire de Magister, Université Mentouri, Faculté des Sciences de la Terre, de la Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Constantine, 356 pages. Disponible sur : [https:// docplayer.fr](https://docplayer.fr)

TEXTES DE LOIS :

- Loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. Journal officiel [En ligne], Disponible sur : www.joradp.dz/jo2000/2004/051/FP3.pdf
- Loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Journal officiel [En ligne], Disponible sur : www.enssmal.dz/fr/images/Relementation_milieux_marin/Loi_littoral_02-02.pdf
- Loi n° 03-02 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages. Journal officiel [En ligne], Disponible sur : www.andi.dz/PDF/legislation/develop_tourism/03-03.pdf
- Loi n° 03-03 du 16 Dhou El Hidja 1423 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques. Journal officiel [En ligne], Disponible sur : www.andi.dz/PDF/legislation/develop_tourism/03-03.pdf

DOCUMENTS DE PROGRAMME ET DE REUNIONS :

- UNESCO, (Juillet 2008), « Des quartiers historiques pour tous : une approche sociale et humaine pour une revitalisation durable », 107 pages. Disponible sur : <https://unesdoc.unesco.org>
- INRS, CENTRE D'URBANISATION, CULTURE ET SOCIÉTÉ de Montréal, (2006), « Projet pilote de revitalisation urbaine de la ville de Montréal, Démarche d'évaluation ». Disponible sur : [http:// ucs.inrs.ca/](http://ucs.inrs.ca/)
- B.M FEILDEN ET J. JOKILENTO, (1996), « Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial. Le problème de l'authenticité et les traitements ». ICCROM. Disponible sur : <https://iccrom.org>
- DUAC Alger, (2017), « Rapport d'orientation du PDAU de la ville d'Alger ». Disponible sur : <https://fr.calameo.com/>

PROJETS DE RENOMS :

- Projet d'aménagement de l'extension urbaine de la ville de Barcelone, (Barcelone), IIDEFONS CERDA, (1841-1859).
- La cité de La GRANDE MOTTE, (France), JEAN BALLADUR, (1960-1970).
- Projet urbain EUROMEDITERRANEE, Marseille (France), Etablissement public Euroméditerranée, (1995).
- Projet d'Eco-quartier SMARTSEILLE, Marseille (France), CORINNE VEZZONI, (2017).
- Projet d'aménagement de la baie d'Alger, Agence d'architecture ARTE CHARPENTIER, (2007-2015).

V. LISTE DES FIGURES:

| | |
|--|----|
| Figure 01: Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'Urbanisme. | 5 |
| Figure 02: La littoralisation dans le monde. | 6 |
| Figure 03: Vues sur les sites particuliers choisis pour villes antiques de la méditerranée. | 8 |
| Figure 04: Les premières stations balnéaires BIARRITZ, ARCACHON, CABOURG (France) | 9 |
| Figure 05: Représentations schématique des formes de développement urbain au littoral. | 10 |
| Figure 06: Vues sur les formes de développement urbain des villes antiques de la méditerranée. | 13 |
| Figure 07: Le développement parallèlement à la mer de la ville de Forte Dei Marmi (Italie). | 14 |
| Figure 08: Les formes de développement urbain de la ville de Naples (Italie). | 15 |
| Figure 09: l'armature urbaine de la ville de Naples(Italie). | 16 |
| Figure 10: la morphologie urbaine du quartier front de mer de la ville de Naples(Italie). | 17 |
| Figure 11: le développement urbain de la ville de La Ciotat (France). | 18 |
| Figure 12: le développement urbain de la ville d'Alicante (Italie). | 18 |
| Figure 13: le développement urbain de la ville de Nice (France). | 18 |
| Figure 14: le développement urbain de la ville de Gandie (Espagne). | 18 |
| Figure 15: Impact de l'érosion sur l'état de la côte méditerranéenne (France). | 17 |
| Figure 16: Les extensions de la mer de la ville de Monaco (France). | 19 |
| Figure 17: Les aménagements de places et placette dans la ville de Barcelone (Espagne). | 20 |
| Figure 18: Vues sur paysages des belvédères sur mer. | 21 |
| Figure 19: Vues sur les aménagements de percées. | 23 |
| Figure 20: Vue sur les aménagements de promenades maritimes. | 22 |
| Figure 21: Paysages de types de ports des villes littorales. | 24 |
| Figure 22: Vues sur formes architecturales des projets balnéaires. | 26 |
| Figure 23: Vue sur exemples d'espaces de transitions ; (balcon, coursive, galerie). | 27 |
| Figure 24: Vue sur exemples des aménagements des espaces de transitions ; (porche, perron, pergolas, vérandas, kiosque, auvent). | 27 |
| Figure 25: Plan d'ensemble de La Grande-motte. | 28 |
| Figure 26: La conque de vénus. | 28 |
| Figure 27: Vue sur le quartier du Levant. | 28 |
| Figure 28 : Vue sur le quartier du couchant. | 28 |
| Figure 29: Vue sur l'architecture des immeubles du quartier couchant. | 28 |
| Figure 30: Vue sur La grande pyramide. | 28 |
| Figure 31: Vue sur exemples de la géométrie des façades des immeubles de la grande motte..... | 28 |
| Figure 32: Vue sur la colorimétrie des façades méditerranéennes. | 29 |
| Figure 33: Vues sur différents paysages architecturaux typiques des régions méditerranéennes. | 30 |
| Figure 34: Procédé des siphons atmosphériques, principe et mise en œuvre. | 31 |
| Figure 35: Croissance des agglomérations urbaine plus de 10.000 habitants, entre 1987-1998. | 32 |
| Figure 36: Répartition des densités de la population en Algérie (2008). | 33 |
| Figure 37: Vues sur paysage architectural et urbain des villes littorales Algériennes | 33 |
| Figure 38 : Paysages sur réalisations coloniales avant l'indépendance (villes, villages, stations balnéaires). | 34 |
| Figure 39: Vues sur paysages courants des villes littorales algériennes actuelles. | 34 |
| Figure 40: Bandes délimitées par la loi « littoral ». | 35 |
| Figure 41: Vues sur exemples de villes classifiés par taille cas de l'Algérie. | 37 |
| Figure 42: vues sur villes littorales touristiques, La province de Malaga (Espagne). | 38 |

| | |
|--|----|
| Figure 43: vues sur ville littorale industrielle et commerciale, Gêne (Italie). | 39 |
| Figure 44: Vues sur villes littorales agricoles. | 40 |
| Figure 45: Vues sur ville littorale à double vocation, Marseille (France). | 41 |
| Figure 46: Situation de la ville de Marseille (France). | 50 |
| Figure 47: Stratégie de revitalisation de l'interface ville/mer de la ville de Marseille. | 51 |
| Figure 48: Vue sur les pôles du quartier portuaire de la ville de Marseille. | 52 |
| Figure 49: Vues sur le pôle de service et de logement, avant et après interventions. | 52 |
| Figure 50 : Vues sur le pôle commercial et de loisirs, avant et après interventions. | 53 |
| Figure 51 : Vues sur les projets du pôle culturel et touristique. | 54 |
| Figure 52 : Le quartier portuaire avant et après embellissement. | 55 |
| Figure 53: Vues sur l'ensemble des équipements injectés dans le quartier portuaire. | 55 |
| Figure 54: Vues sur le quartier de La joliette avant et après réhabilitation. | 56 |
| Figure 55: Vues sur projets divers du quartier Saint-charles. | 57 |
| Figure 56: Projet de reconquête culturo-économique de la friche de La belle de mai. | 58 |
| Figure 57: Vues sur les différents pôles du quartier de la belle de mai. | 59 |
| Figure 58: Plan de piétonisation du vieux port de Marseille. | 60 |
| Figure 59: Plan d'actions der redynamisation des secteurs importants du quartier vieux port. | 60 |
| Figure 60: Vues sur différents projets de redynamisation du quartier vieux port. | 61 |
| Figure 61: Vues sur les projets d'éco-quartiers de la ville de Marseille (France). | 62 |
| Figure 62: L'éco-quartier de Smartseille, Programme. | 63 |
| Figure 63: L'éco-quartier de Smartseille, Aspect architectural. | 63 |
| Figure 64: L'éco-quartier de Smartseille Typologie d'habitat. | 64 |
| Figure 65: L'éco-quartier de Smartseille, l'approche bioclimatique. | 64 |
| Figure 66: L'éco-quartier de Smartseille, Innovations et technologies. | 65 |
| Figure 67: Vue sur l'îlot industriel XXL après reconversion en Eco-quartier. | 66 |
| Figure 68: Le parc urbain des Aygalades. | 66 |
| Figure 69: Projet de rénovation en coopération avec les habitants, concertation publique 2011. | 67 |
| Figure 70: Extrait des projets priorités par les habitants lors d'une concertation Juin/2019. | 67 |
| Figure 71: Orientations du projet de requalification de l'interface ville/mer de Saint-Gilles. | 68 |
| Figure 72 : Vues sur exemple d'aménagement des rues paysagères..... | 69 |
| Figure 73: Vues sur exemples des projets de requalification des places et placettes. | 69 |
| Figure 74: Plan de végétalisation de la ville de Saint-Gilles-les-Bains. | 70 |
| Figure 75: Parcours front de mer de la ville de Saint-Gilles-les-Bains avant et après requalification. | 70 |
| Figure 76: Vue sur promenades de la ville de Saint-Gilles-les-Bains après requalification. | 70 |
| Figure 77: Situation de la ville d'Alger. | 71 |
| Figure 78 : Réhabilitation des grands axes de la ville d'Alger. | 72 |
| Figure 79: Recomposition de l'hypercentre -La casbah- | 73 |
| Figure 80: Vues sur les projets de renouvellement des espaces urbains de la ville d'Alger. | 74 |
| Figure 81: Vues sur le processus de reconversion et réaménagement du port d'Alger. | 75 |
| Figure 82: Vues sur le front de mer, Le port d'Alger après reconquête. | 76 |
| Figure 83: Vues sur projets de réaménagement de la baie d'Alger. | 77 |