



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

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

MEMOIRE DE MASTER

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale
AZUL

Thème :

Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines
(Joint en annexe le PFE : *Pour une meilleure attractivité touristique de la*
***ville de Ténès*)**

Présenté et soutenu par :

Mlle BENABIDALLAH Fatma Zohra

Sous la direction de :

M. Youcef ICHEBOUBENE Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

M. Ismail LARBAOUI Urbaniste, Maître Assistant

M. Mohamed BELACEN Architecte, Maître Assistant

M^{lle}. Lydia ICHEBOUBENE Architecte, Maître Vacataire

Devant le jury composé de :

Mr. MAROK Mourad Université Saad DAHLEB Blida1 Président

Mr. DERDER Mustapha Université Saad DAHLEB Blida 1 Examineur

Mr. Youcef ICHEBOUBENE Université Saad DAHLEB Blida 1 Rapporteur

Année universitaire : 2018/2019

REMERCIEMENT

*Je tiens tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux,
qui m'a donné la force et la patience d'accomplir ce Modeste travail.*

*En second lieu, je tiens à remercier notre encadreur Mr : Mr.
ICHEBOUBENE Youcef, Maitre de conférences, qui m'a permis de
bénéficier de son encadrement, ses précieux conseils son soutien et son
aide durant toute la période du travail.*

*Je tiens à exprimer mes sincères remerciements à tous les professeurs
qui m'ont enseigné cette année*

*Mes vifs remerciements vont également aux membres du jury pour
l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre
travail Et de l'enrichir par leurs propositions.*

*Enfin, je tiens également à remercier toutes les personnes qui ont
participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.*

TABLE DES MATIÈRES

Remerciement.....	II
Table des matières	III
I. Introduction général	04
I.1.Présentation du master en architecture en général	04
I.2. Présentation du master en option Azul	06
II. État de connaissance	11
Section 01 .Thématique générale	11
" ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENTS URBAINS EN MILIEU LITTORAL..	
II.1. Introduction de la section	11
II.2. Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et Architectural	
A- Cas général	14
A.1. Sur le plan urbanistique	14
A.2. Sur le plan architectural	25
A.3. Présentation de la ville littorale	31
B-Cas de l'Algérie	33
II.3. Conclusion de la section 01	37
Section 02.Thématique Spécifique	38
"Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines "	
II.1. Introduction de la section 02.....	38
II.2. Présentation des types d'aménagements urbains de fronts de mer des villes littorales.....	41
A- CAS GENERAL	43
B- CAS DE L'ALGERIE.....	61
II.3. Conclusion de la section.....	71
III. Conclusion générale.....	71
IV. Liste des figure.....	72
V. Références Bibliographiques.....	73

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I.1. Présentation du master en architecture en général :

L'architecture est un art qui permet de construire et imaginer des bâtiments. Il peut s'agir d'habitations, de monuments, de constructions religieuses ou même militaires. L'architecture invente et aménage aussi bien des bâtiments que des espaces publics ou encore des ponts et des paysages.

Le Master Architecture forme des professionnels de l'architecture, de la création et de l'élaboration d'un édifice.

Ce Master Architecture permet d'obtenir un bac+5.

Master Architecture : programme et matières

Le Master c'est un Cycle de formation se déroule sur deux années. Il est accessible à tout étudiant détenteur d'une *Licence Académique* et qui remplit les conditions d'accès. Il n'exclut pas les titulaires d'une *Licence Professionnelle* qui pourront revenir à l'Université après un passage dans la vie professionnelle

Au cours des deux années de Master, les étudiants doivent réaliser un stage de 6 mois minimum en intervenant au cœur d'un projet afin d'acquérir de l'expérience. A l'issue de celui-ci, un mémoire devra être rédigé.

Quelles sont les voies d'accès au Master Architecture ?

Vous pouvez entrer en première année de Master lorsque vous obtenez un bac+3 ou un équivalent. Cependant, pour certains Masters, l'admission est très sélective car il y a peu de places pour beaucoup de demandes. Pour intégrer un Master Architecture, vous devrez fournir votre dossier scolaire, une lettre de motivation, et vous devrez passer un entretien de motivation devant un jury.

Il existe deux types de Master, un **master professionnel** est caractérisé par l'acquisition d'une plus grande spécialisation dans un champ disciplinaire. L'orientation de ce parcours reste toujours professionnelle, comprend également un stage de 3 à 6 mois obligatoire avec, à son terme, et non un mémoire qui ne te permet pas de te rendre directement au doctorat, certes, mais rien n'est impossible. Quelqu'un qui a la maîtrise professionnelle peut faire un mémoire

INTRODUCTION GÉNÉRALE

pendant qu'il travaille (encore mieux, puisqu'il a déjà l'expérience) pour s'ouvrir les portes des études doctorales, il facilite l'insertion dans le monde du travail.

Le **master recherche** est caractérisé par une préparation à la recherche scientifique qui prédestine à une activité de recherche dans les secteurs universitaire, comporte, lui, des enseignements essentiellement théoriques, et inclut la rédaction d'un mémoire obligatoire ainsi que sa soutenance, s'adresse aux futurs doctorants qui visent, à terme, des postes dans l'enseignement supérieur (maître de conférences, professeur d'université...) ou des métiers de recherche, Ce master te permettra donc de faire une thèse et par la suite d'obtenir le DOCTORAT.

. L'objectif pédagogique de ce master peut être vu comme une préparation à la recherche grâce, d'une part, à une formation académique de haut niveau, sous forme de cours dans différentes disciplines et, d'autre part, à un stage effectué dans un laboratoire universitaire ou dans des bureaux d'étude publics ou privés. A l'issue de la seconde année, chaque étudiant doit être conscient de ses capacités à mener une recherche, notamment dans le cas d'une thèse. Comme il doit être apte à conduire un travail de recherche et/ou, de pratique, au sein d'un bureau d'étude.

Que faire après ?

Deux chemins sont possibles après l'obtention du Master Architecture :

- Continuer ses études.
- Entrer dans la vie active : certains choisissent d'entrer directement sur le marché du travail grâce à l'expérience acquise lors du stage dans le secteur de l'architecture

La plupart des jeunes diplômés de ce master en Architecture décident de poursuivre leurs études après l'acquisition du diplôme.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Quels sont les débouchés de ce Master ?

Le domaine de l'Architecture offre la possibilité d'exercer de nombreux métiers. En voici quelques uns :

- Créateur / Concepteur de revêtements
- Architecte
- Chef de projet
- Chef d'agence
- Urbaniste

I.2. Présentation du master en option Azul :

Dans l'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) on s'intéresse au rapport **site-projet**, dans le but de chercher, identifier, expliquer les indicateurs qui ont marqué l'élaboration architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, notamment sur la partie du front de mer.

L'intervention en front de mer doit tenir compte de la présence de la mer qui doit avoir une relation physique avec le projet réalisé.

Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan; au contraire un bon projet dans cette option est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique.

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Figure 1:Cap tawn (Afrique du sud)

Source: <http://www.tuxboard.com/>

Notre choix de travailler en zones urbaines littorales est motivé par les particularités si significatives qui distinguent ces zones des autres.

L'Algérie possède une cote de 1200 km, avec le climat, la géographie et la situation qui ouvre sur le bassin méditerranéen, ce qui favorise l'urbanisation dans cette zone, pas seulement aujourd'hui, mais à travers les siècles.

Aujourd'hui, 65% de la population est concentré au nord, L'urbanisation du littoral doit susciter beaucoup de questions à travers des différentes problématiques.

Cela nous pousse à étudier cette option pour parvenir à évoluer la situation littorale et plus précisément le front de mer.

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Figure 2:Jijel (Ville littorale Algérienne)

Source: www.algerie-monde.com

Notre objectif est d'identifier ces particularités en suivant l'évolution des villes littorales quelques soient leurs importance: petites, moyennes ou grandes.

Tout ça pour mieux comprendre les problèmes que vivent aujourd'hui ces villes pour pouvoir intervenir d'une manière logique et légale et surtout esthétique.

En arrivant à travers cette étude à trouver une méthodologie d'aménagement du littoral dans une démarche de développement durable qui se traduit:

- Récupérer le front de mer.
- Maîtriser le rapport ville/mer.
- Une meilleure adaptation et intégration aux particularités des sites littoraux.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

- Une nouvelle attractivité de la Ville.
- Reconquête de la façade maritime.
- Améliorer la qualité architecturale et urbanistique en milieu littoral.
- Une protection et une mise en valeur de manière judicieuse pour un développement durable des potentialités de nos espaces littoraux.
- Etablir un équilibre entre les objectifs de protection et les nécessités du développement en général (économique, touristique, urbain... etc.).



Figure 3: La baie de Rio de Janeiro

www.google/images.com

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Ainsi, la structuration du mémoire de recherche sera comme suit :

Introduction générale, présente le but de ce master de recherche ainsi que le choix de cette option et présentation générale du thème choisi.

Etat de connaissance qui se compose de deux sections

La première section : thématique générale, expose le contexte de l'urbanisation du littoral, par l'analyse de plusieurs cas d'étude, ces analyses urbaines permettent de mieux comprendre les enjeux complexes liés à l'urbanisation de la frange littorale. Elle consiste aussi en une synthèse des connaissances acquises sur ce phénomène et en une mise en perspective des recherches menées sur la question de l'urbanisation des zones côtières sur le plan urbanisation et architectural. Cette entrée en matière permet de rappeler l'ampleur et l'acuité de cette problématique générale.

La deuxième section : thématique spécifique, aménagement urbain des fronts de mer des villes littorales, nous procédons pour cela en deux-temps :

Le premier consiste en analyse conceptuelle qui s'intéresse à l'aménagement des fronts de mer, travers l'étude des cas du bassin méditerranéen.

Le second s'attache, en apport des connaissances sur l'urbanisation du littoral et envisagées plus particulièrement à travers l'aménagement de la frange littorale, sur l'étude de cas de la ville d'Alger. Ceci permet de véritablement poser la question de l'intérêt de connaître entre la ville et la mer par le biais des aménagements des fronts de mer.

- Enfin, en annexe, il sera joint le PFE (Projet de Fin d'Étude).

La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan masse et du projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

II. État de connaissance

II-1. Introduction de la section 01 :

Dans le but d'enrichir et d'alimenter cette recherche, une collecte de données s'impose, et celle-ci se structure en deux sections :

La première section a pour but de lever un état de connaissance de la thématique générale à savoir « Architecture et aménagement urbain en milieu littoral » par l'étude et l'analyse des développements des villes littorales avec ses diverses typologies (portuaire, industrielle, touristique, agricole...) incitées par des divers facteurs d'origines spécifiques au milieu littoral, ces dernières, sur le plan urbanistique, elles s'interprètent sous deux formes, des espaces urbains littoraux qui sont propres aux villes littorales et d'autre forme d'espaces qui deviennent propres à ces villes par leurs spécificités de leurs aménagement urbain et architectural, puis sur le plan architectural, la présentation des toutes les caractéristiques d'un projet en bord de mer, de son implantation, passant par sa phase de conception, forme et orientation en arrivant jusqu'au traitement des façades et choix des matériaux et techniques adéquats à l'environnement marin. Donc cette section se développera en définissant toutes les caractéristiques urbaines et architecturales d'un projet urbain en milieu littoral.

La deuxième section on y traitera la thématique spécifique liée au rôle des aménagements architecturaux et urbains des fronts de mer dans le développement de leur villes, elle sera intitulée « aménagements urbains des fronts de mer des villes littorales », il s'agira en premier temps d'aborder la définition, les caractéristiques et les spécificités de cette composante fondamentale de la ville littorale, ces espaces de liaison et d'articulation entre la ville et la mer à savoir les fronts de mer, et dans un deuxième temps d'aborder la présentation des différentes générations de ces aménagements et leurs résultats engendrés, positifs et négatifs, puis s'approfondir dans l'étude des types raisonnés afin d'assimiler les caractéristiques d'aménagement urbain et architectural selon différentes optiques et perspectives qui répondent à une seule problématique commune des villes littorales qui consiste à relier la ville à la mer par le biais des aménagements urbains. Cette section comprend une étude approfondie sur l'aménagement urbain et architectural des fronts de mer de la ville.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Toutes les études et les analyses de contexte des deux thématiques citées au dessus, sont procurées en s'appuyant sur des présentations et traitement des exemples à travers le monde et plus particulièrement en zone méditerranéenne occidentale (Espagne, France, Italie, Algérie, Maroc...)

Avant de passer à la présentation de cette section, un bref aperçu sur le littoral est nécessaire et important :

le littoral est un ensemble de formes, de reliefs délimitant les continents et les îles dont le façonnement dépend directement ou indirectement des actions de la mer.

Ainsi il est défini comme une bande terrestre et marine dont la largeur varie en fonction du milieu et des besoins de l'aménagement. La proximité de l'eau développe un environnement particulier exprimé en dunes, galets, falaises, rochers ...etc.

Figure 04 : Les Composantes de littoral



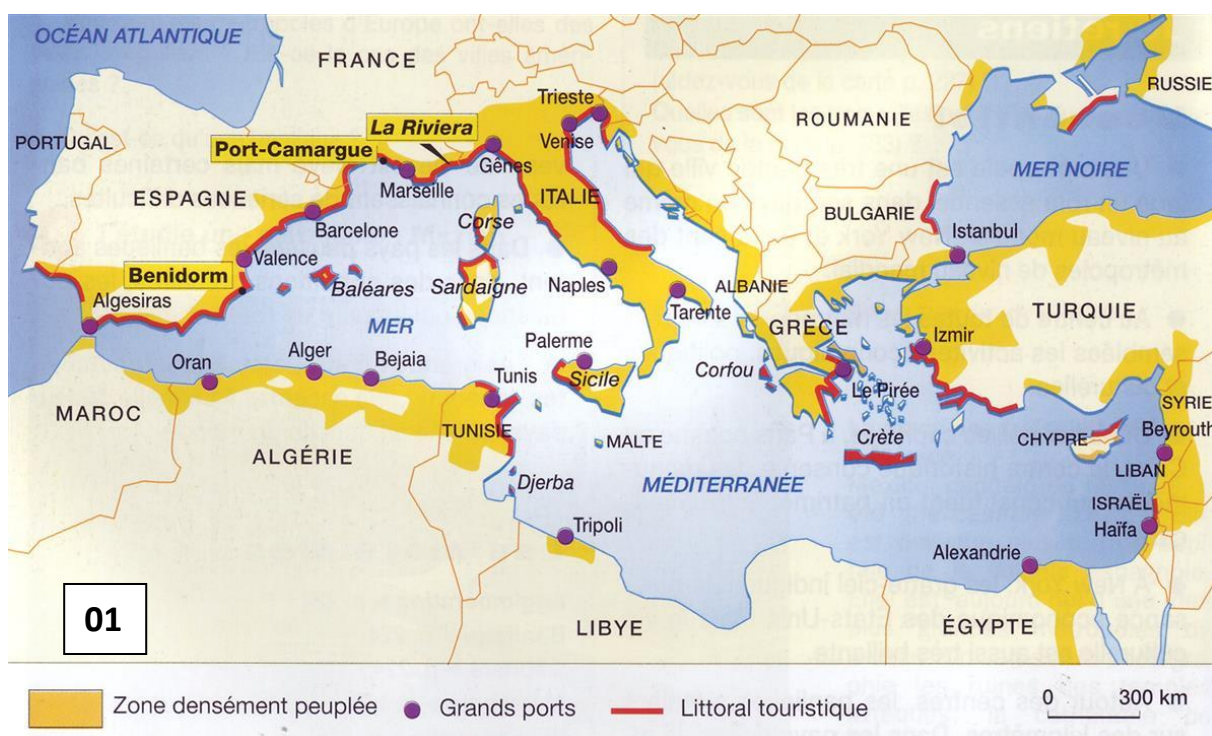
Source : <http://www.ikonet.com/fr/ledictionnairevisuelterregeologieconfiguration-du-littoralconfiguration-du-littoral.php>

Le **littoral** est un espace à l'interface des milieux **continentaux**, **marins** et de **l'atmosphère**. Ces limites sont très théoriques et sont fixées vers la terre, là où les influences marines cessent d'exister et vers la mer, là où les influences continentales n'existent plus. Le littoral est un espace dynamique et mobile.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Dans notre cas on s'intéresse sur La Méditerranée qui dispose d'un littoral privilégié, qui explique sa forte attractivité. La diversité et la richesse du patrimoine historique, culturel, naturel et paysager. Une mer avec un climat doux et ensoleillé en hiver a été à l'origine du tourisme sur la côte méditerranéenne au XIXe siècle, avec la création des premières « villes d'hiver ». Le climat chaud et sec en été a permis l'essor considérable du tourisme balnéaire pendant la seconde moitié du XXe.

Figure 05 : Le littoral méditerranéen



Source : <http://tntatlasgeographie.tableau-noir.net/pageslittoral-mediterraneeen-carte.html>



Source : <http://immobilierenespagne.overblog.com>



SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

- L'image 01 montre la carte de littoral méditerranéen,
- L'image 02 : Le littoral de la Province de Grenade, long de 73 km, s'appelle la **Costa Tropical ou Costa Granadina**..Cette frange littorale occupe une position privilégiée. En effet, étant située le long de la Méditerranée, entre le nord de l'Afrique et la Sierra Nevada, où se dressent les plus hauts reliefs de la Péninsule (le Mulhacen avec 3480 m d'altitude à moins de 40 km du littoral), elle est protégée des vents froids du nord.
- L'image 03 : *l'île de corse en France une mer transparente et roches sculpturales.*

II.2. Présentation de la ville littorale :

A- Cas général :

A.1. Sur le plan urbanistique :

A.1.1 Les formes de développement urbain et des villes littorales :

L'urbanisation littorale est ancienne, que ce soit pour la qualité de la vie près de la mer (mer et soleil le rêve de tout le monde) ou pour être au plus près de l'activité économique ,les gens ont résidé de plus en plus près des littoraux ,et ce , par le biais d'un mouvement d'urbanisation qui se faisait en se rapprochant vers la mer, ce qui a engendré trois formes de villes qui sont :

En premier lieu, la tendance était de construire au bord de mer et avoir le pied dans l'eau, les villes se densifient et tendent à s'étaler parallèlement à la mer, aussi que la présence de certains contraintes dérive l'urbanisation a ce sens (Voir figure 06)

Figure 06 : Développement des villes parallèlement à la mer

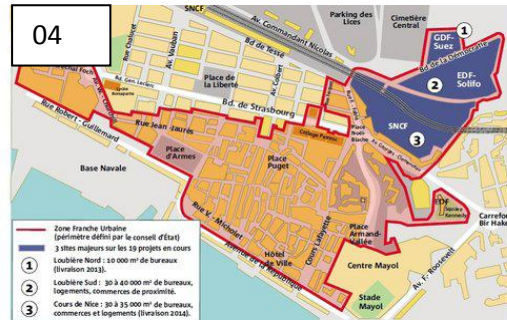


Source : <http://nutritionandhealthcare.info>



Source : *mappa Genova 1766 – Wikimedia .fr*

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE



Source : <http://www.varmatin.com/>

Source : <http://archives.varmatin.com>

La figure explique à travers les images 01 et 02, l'urbanisation de la ville de Gênes qui correspond à l'inclinaison de l'arc de cercle formé à cet endroit par la côte (serrés entre les collines et la mer) au dessous des images .Et à travers les images 03 et 04, la présentation de l'urbanisation de la ville de Toulon ,qui correspond à la situation géographique de la ville, située entre mer et montagnes (le mont Faron est une colline calcaire), Cependant, coincée entre une magnifique rade et les collines des alentours.

Avec le temps, ce rythme, témoigne d'un ralentissement de l'étalement urbain. Il indique également une certaine saturation de l'espace littoral ; s'ajoute à cela d'autres facteurs ont orienté le développement de la ville littorale en profondeur et perpendiculairement à la mer : Facteurs naturels : morphologie et topographie du site, par la présence des massifs montagneux, terres agricoles fertiles, canal... Les données du relief sont des contraintes à l'aménagement et à la mise en valeur du littoral, mais elles créent également des conditions pour que les villes littorales se développent selon leurs tracés. Facteur social et économique : le changement de la pensée de la population, cette dernière qui préfère de s'éloigner de la mer, gagner en hauteur et avoir la vue sur mer au lieu le pied dans l'eau... (Voir figure 07)

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

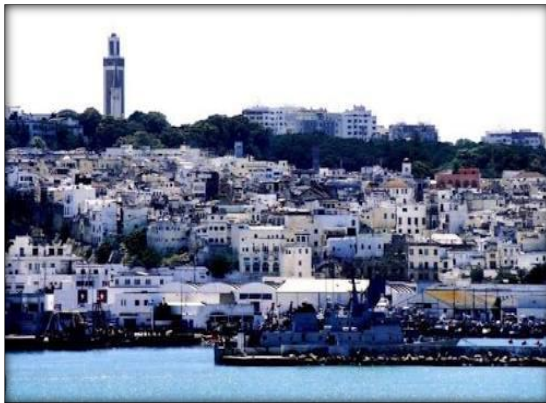
Figure 07 : Développement des villes perpendiculairement à la mer



Source : <https://www.costadevalencia.com/>



Source : <http://www.planum.net/>



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



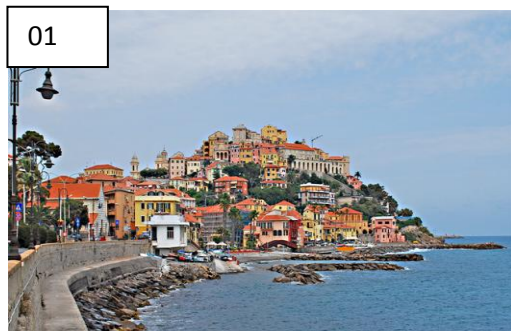
<http://www.bab-ouarzazate.com/>

La figure présente à travers les images 01 et 02 , l'urbanisation de la ville de Valence qui s'est faite afin de suivre l'ancien lit de la fleuve Turia, et tout en respectant les zones naturelles limitrophes de la ville (chaines montagneuses et terres agricoles) et par le biais des images ,la présentation de la ville de Tanger implantée sur la colline de la kasbah, elle s'est progressivement étendue sur les massifs la bordant à l'ouest puis au long de la plage en direction d'un cap- promontoire au nord de la côte marocaine.

Aussi, il existe un troisième cas de ville littorale ou l'urbanisation ne peut pas s'étendre ni parallèlement à la mer ni perpendiculairement à la mer, pour des facteurs d'origines spécifiques et relatifs, tels que le prix d'aménagements très coûteux... ce qui engendre une ville littorale développée dans toutes les directions par rapport à la mer (voir figure 08)

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 08 : Développement des villes dans toutes les directions



01



02

Source : <https://fr.dreamstime.com>

Source : <https://www.alamy.com/>



03



04

Source : <https://www.tourisme-sete.com>

Source: plan local d'urbanisme de la ville d'Agde,OAP 03

La figure présente à travers les images 01 et 02 la situation géographique de Latte-Imperia coincée entre les Alpes et la mer et la présence de nombreux itinéraires naturels qui guident, à travers les forêts et les villages médiévaux jusqu'au bord de la mer, ces deux critères imposent son développement dans toutes les directions. Et par les images 03 et 04, l'image 03 qui montre la ville d'Agde comme première station balnéaire en méditerranée, qui s'est développée en s'appuyant sur la trame naturelle existante, seuls quelques massifs boisés entretiennent une relative coupure à l'urbanisation. Une frange étroite issue suite à une urbanisation très limitée par la voie ferrée et le long du fleuve (voir Image 04 : Carte schématique de la ville d'Agde montrant les zones urbanisées-en orange)

A raison des facteurs sociologiques, naturels et juridiques (collective et individuelle, les comportements ont changé, évolué, et les citoyens savent aujourd'hui mieux tirer parti des risques côtiers et outils réglementaires), ceux qui ont engendré l'apparition de nouvelles

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

formes de villes littorales (Samuel ROBERT, 2009).

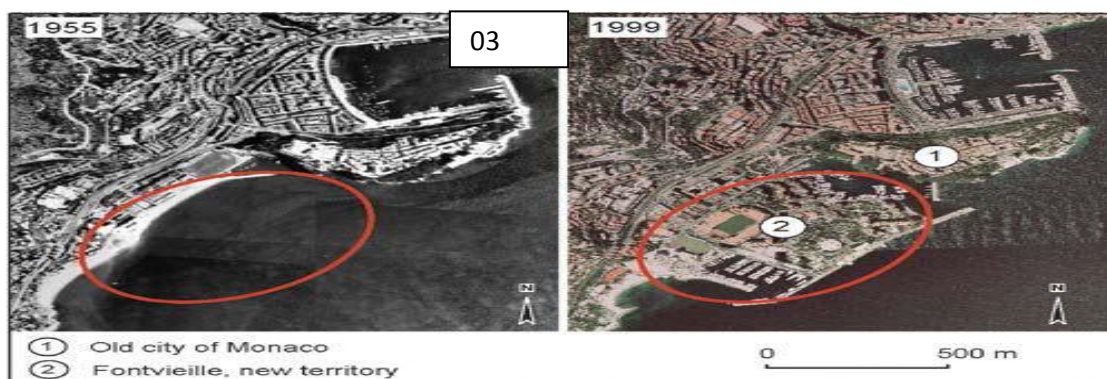
Dans certains pays, à cause des changements climatiques, face aux sécheresses dans les terres, des mouvements de population vers les côtes s'intensifient peu à peu. De tous ces phénomènes résulte une forte pression démographique sur le littoral, avec pour conséquence un niveau élevé de l'empiétement sur mer, sous deux formes, la première concerne les zones déjà urbanisées grâce à des polders, digues, quais et plages aménagées, ce qui engendre une relation continue avec l'existant- la ville littorale mère -(Voir figure 09), la deuxième forme consiste à la création des îles flottantes ce qui génère une rupture et relation discontinue avec l'existant. (Samuel ROBERT, 2009)

Figure 09 : développement des villes en empiétant sur mer



Source : <https://commons.wikimedia.org>

Source : <https://commons.wikimedia.org>



Source : <https://wikimedia.org/>

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

La figure présente à travers les images 01, 02,03 l'empiètement et l'artificialisation sur le littoral afin de gagner des emprises sur la mer ; à Nice pour la construction de l'aéroport (image 01), à Monaco, sous la pression foncière croissante, en un siècle, Monaco est passée de 150 à 200 hectares en s'avancant sur la mer, ceci un cas de ces avancées sur mer, l'empiètement de la ville sur mer en 1999, pour construire le quartier de Fontvieille (image 02,03)

A.1.2- Aménagements urbains spécifiques :

Il existe deux types d'aménagements :

a/ Aménagements urbains spécifiques propres au littoral

□ Zones portuaires

Un port est une plate-forme intermodale d'échanges entre l'eau et la terre (Conseil Economique et Social français, 1993)

Ces zones constructibles du port se localisent sur les terre-pleins : ce sont les surfaces Horizontales construites par remblaiement sur la portion littorale.

Interface bassin-terre : Le premier objectif, commun à tous les aménagements portuaires, est ici d'assurer une fonction "escale". Il s'agit d'une halte délibérément choisie par le plaisancier.

Ces zones d'interface entre la mer et la ville par le biais du port, constituent des espaces qui abritent des activités portuaires destinées aux : militaire, pêche, industrie et commerce , plaisance et tourisme

La relation ville / port : Un port de plaisance constitue (ou devrait constituer) un pôle d'aménagement majeur pour la commune qui l'héberge. Il est bien sûr un atout touristique qui ne doit pas se tourner uniquement vers le plaisancier (en témoignent les réflexions engagées dans de nombreuses régions sur ce "produit" touristique particulier). Mais il participe aussi pleinement au développement économique et culturel du territoire sur lequel il se situe. Son existence permet entre autre le développement dans la ville de commerces divers et d'artisans spécialisés, encore faut-il inscrire l'aménagement du port dans un projet urbain global facilitant les échanges ville/port via le traitement architectural et paysager.)¹

Une marina est un complexe résidentiel incluant un port de plaisance utilisé en partie par les résidents

¹ Alexandre BAGUET & Isabelle LORTAL, 2008

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 10 : Marinas et ports de plaisances



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



Source : <http://www.panoram-art.com/>



Source : <http://www.flickr.com>

La figure présente à travers les images 01 et 02, les terre-pleins des ports particuliers comme celui de Marseille (image 01) avec celui de Havre le plus grand port de France (image 02) et à travers les images 03(Marina Yasmine Hammamet –Tunisie) et 04(Marina Tétouan Maroc), deux des meilleures marinas au Maghreb arabe et au nord méditerranéen, elles ont un attrait touristique à l'échelle nationale et internationale de leurs pays.

☐ Gare maritime

Une composante commune qui existe aux niveaux des ports commerciaux, industriels, Touristiques et de plaisance, la gare maritime ou terminal passagers, un équipement qui joue de son image d'infrastructure pour offrir avant tout un espace public de grande qualité à la

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

ville portuaire. Elle ne nécessite qu'une surface restreinte mais bien desservie par les réseaux routier et ferré pour le passage des véhicules transportant les passagers.

Figure 11 : Gares maritimes



<http://www.flickr.com>

<http://www.marseilleport.fr>

La figure présente à travers les images 01 (Terminal passagers – Marseille) et 02 (Terminal passagers – Barcelone), deux gares maritimes de grands ports à la méditerranée, implantées dans leurs zones portuaires qui les contournent.

❑ Promenades maritimes

Les promenades maritimes caractérisent les stations de bord de mer, elles traduisent dans le paysage un urbanisme spéculatif, à rapprocher de celui qui produit le square et le boulevard étonne lieu à une urbanisation du littoral sous formes de vaste appendices linéaires .les pratiques sociales associées à la promenade rappellent celles du jardin de plaisir et renvoient au même rêve d'une urbanité idéale. C'est des aménagements sont créateurs d'urbanité, animation et ambiance urbaines.

Figure 12 : Paysage urbain et architectural des promenades maritimes



source : www.flickr.com

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Piscines et bains naturels

Au début du 20 siècle, particulièrement en Australie, des piscines de mer furent construites, le plus souvent sur des promontoires, en utilisant les bassins naturels formés entre les rochers, éventuellement clos par des murs de maçonnerie, l'eau étant renouvelée grâce à des réservoirs alimentés par la marée ou simplement par les eaux de la marée haute.

Figure 13 : Aménagements des piscines naturelles



Source : <https://www.webtenerife.fr/>

Source : <http://porto-moniz.top-hotely.sk>

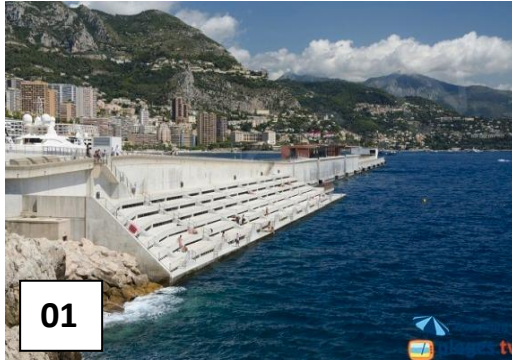
La figure présente à travers les images 01 et 02, ces bassins naturels qui font aujourd'hui partie des principaux attraits touristiques, Image 01 qui s'agit des Piscine naturelle Le Caletón - Tenerife-Espagne et Image 02 relative aux piscines naturelles Porto Moniz, Portugal, aménagées adéquatement au paysage naturel marin, Il ne s'agit pas d'une piscine au sens sportif du terme, mais davantage d'un espace convivial, ouvert et ludique et tranquille.

Solarium de front de mer

Des échelles ou gradins au bord de mer, lieu de baignade et bronzage mais aussi il peut être un lieu de relaxation, de réflexion et de discussion, permettent facilement d'accéder à la mer, la mise à l'eau se fait en faisant des plongeurs ou toutes sortes de figure

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 14 : Aménagement des solariums



Source : <http://www.plages.tv/>



Source : <http://www.wepostmag.com/>

*-L'image 01 (, Solarium de Monaco –France) une digue transformée en gradin face à la mer, un véritable spectacle et un bon plan pour la baignade aussi.
-L'image 02 (, L'orgue marin de Zadar de Croatie) Partie intégrante de la rive, une réalisation architecturale unique, un mélange intéressant et original d'architecture et de musique. , les orgues marines sont reconnaissables à leurs marches plongeant dans la mer, Le son de ces orgues est sous l'influence de l'énergie de la mer (vagues, des marées)*

b-. Les aménagements urbain spécifiques

❖ L'aménagement des percées:

Le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique exploité par certains types d'aménagement (ruelle, boulevard) elles aboutissent généralement vers des places aménagées. Les percées ont un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 15 : Vue sur les percées



Source: <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?pid=582530>

Les image 01 et 02 de la figure montrent les différentes percées de la ville de Marseille France.

❖ L'aménagement des espaces publics:

Ils sont généralement orientés vers la mer pour avoir une belle vue .Ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se balader, et bien profiter de l'insolation

Figure 16 : Les différentes aménagement des espaces publics



<http://cocorico.com/>

Source: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Royan>

Source: <http://amerigeo.veille.inist.fr>

-L'image 01 montre : La Promenade des anglais (Nice).

-L'image 02 montre : La place Charles-de-Gaulle, également surnommée « place Rouge » par les Royannais, fut conçue comme le carrefour de la ville nouvelle France.

-L'image 03 montre : Le front de mer du quartier Copacabana. Rio de Janeiro, Brésil.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

A.2. Sur le plan architectural

A.2.1 - La forme et la volumétrie des bâtiments du type balnéaire :

L'architecture en zone littorale est caractérisée par la volumétrie de ses constructions ; le traitement des façades avec l'utilisation des matériaux de construction qui sont très particuliers à cause de ces qualités spécifiques du littoral (on donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur) l'espace accessoire (Balcons – Terrasses – Jardins...).

Les constructions de type balnéaire sont organisées plus librement en volume et en plan, Elles se démarquent des bâtisses urbaines par l'emploi d'un vaste vocabulaire architectural, permettant la transition entre le bâti protecteur et la nature vivante. Le territoire balnéaire a permis aux architectes de laisser éclater leurs inspirations.

Les bâtiments de type balnéaire adoptent une géométrie complexe en volume et en toiture, cette complexité est de deux types: assemblage de différents volumes, en fonction de l'orientation et de la taille de la parcelle .Elle peut aussi résulter d'un volume maçonné simple complexifié par les éléments rentrants ou saillants de la composition.

Ils se caractérisent également et surtout par son rapport à la nature, jardin fleuri, ou panorama maritime combinant protection, observation et contemplation. Ces relations visuelles sont traduites physiquement par la présence caractéristique des espaces de transition, pergolas, balcons, vérandas, bow-windows, galerie, terrasse ...etc).

A.2.2. - Orientation et façades:

La direction consiste à expliquer les compromis à faire en matière d'orientation du tissu urbain, puisque celui ci dépend à la fois de l'orientation par rapport au soleil et par rapport au vent mais aussi le choix des vues vers la mer.

La trame urbaine devrait privilégier la direction solaire, car elle est plus contraignante. L'incidence oblique du vent offre un éventail de directions plus grand qui varie de 30° à 60°, la trame peut suivre l'orientation par rapport au vent dans une direction intermédiaire. L'architecture des façades est caractérisée par une transparence en terme de matériaux ou d'organisation du plein et du vide et des couleurs claires qui reflètent l'environnement de ces

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

derniers, la mer a été toujours l'élément clé pour l'organisation spatiale des bâtiments et l'orientation des façades.



Figure 17 : Bordj El Arab, Dubaï

Source : Mémoire fin d'étude

A.2.3. Implantation des constructions:

Sur la corniche et le front de mer, les bâtiments sont orientés par rapport à la vue sur la mer, mais l'implantation doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, pour se protéger des vents, les constructions au bord de mer se sont dotées de protection, ces protections ont pris diverses formes. D'où la nécessité de prévoir des ouvertures pour laisser passer le vent. L'implantation des projets sur la bande côtière se fait librement sur de grandes parcelles: ils sont uniques et n'entretiennent aucune relation formelle entre eux.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE



Figure 18 : Escale Stockholm, Suède

Source : lemag.helenarubinstein.com

A.2.4 - Les ouvertures:

La lumière naturelle est l'un des éléments de base de toute conception architecturale.

Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures.

La pénétration de la lumière est un élément essentiel.

La fenêtre, ouverture pratiquée dans le mur d'un bâtiment, est la façon la plus utilisée pour y laisser pénétrer l'air et la lumière. Sa forme, sa dimension, son emplacement et l'orientation de la façade dans laquelle elle est pratiquée, on utilise des grandes ouvertures et baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération (ventilation) et des vues panoramiques. Et aussi la protection du rayonnement solaire, on utilise des éléments de protection (pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical).

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE



Figure 19: Maison en bord de mer Italie (grandes baies vitrées).

Source : Mémoire fin d'étude

A.2.5- Matériaux et couleurs:

Pour les constructions en zones urbaines littorales, l'utilisation des techniques de construction spécifiques est imposée pour résister aux phénomènes naturels marins tels que : la corrosion, notamment des matériaux de construction durables résistant à l'air marin et qui sont souvent esthétiques (bois, métal, béton, verre, pierre de taille,...etc.). Un revêtement extérieur peint en couleurs claires tel que le blanc et le bleu afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieurs.



Figure 20: Lisbonne, Portugal

Source : www.viree-malin.fr

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

A.2.6- Les espaces de transition:

a) Auvent :

Petit toit en surplomb au-dessus d'une baie ou d'une porte en saillie sur un mur.



Fig 21: Auvent

Source : <http://dzactiviste.info>

b) Balcon:

plateforme en saillie sur la façades d'un bâtiment



Fig 22: Balcon

Source: agenceavantage.fr/

c) Belvédère

petit édicule au sommet d'une construction qui permet d'observer et de contempler le paysage



Fig 23: Belvédère

Source: [mémoire fin d'été](http://memoirefindeete.com)

d) Galerie :

Circulation extérieure, couverte, pouvant desservir plusieurs pièces.



Fig 24: Galerie

Source : <https://www.abritel.fr>

e) Bow-window :

Baie ou ensemble de baies superposées en saillie sur le nu d'une façade

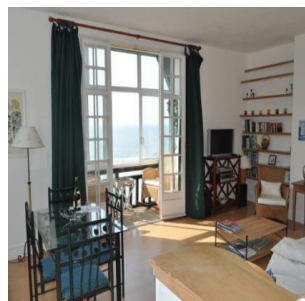


Fig 25: Bow-window

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

f) Kiosque :

Petit édicule situé dans un jardin composé d'une toiture soutenue par des poteaux



Fig 26: Kiosque

Source: <http://www.veytaux.ch/>

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

j) Loggia:

Balcon couvert dont le fond est en retrait par rapport au nu de la façade



Fig 27: Loggia

Source : hoteldugolfe-argeles.:

h) Pergola:

Charpente de poteaux en attente d'une couverture végétale (plantes grimpantes)



Fig 28: Pergola

Source : www.ade-concept.fr

i) Terrasse:

Plateau exposé au soleil qui prolonge une pièce ;le plus souvent de plain-pied entre la maison et le jardin



Fig 29: Terrasse

Source : www.cotelittoral.fr

g) Véranda :

Espace couvert en construction légère, prolongeant le bâti au rez-de-chaussée. La véranda peut être fermée pour servir de serre, jardin d'hiver, etc.



Fig 30: Véranda

Source : <http://archzine.fr>

k) Perron :

Petite terrasse en pierre au niveau de l'entrée surélevée d'une demeure



Fig 31 : Perron

Source : Mémoire fin d'étude

l) Porche:

Toiture soutenue par des piliers protégeant un seuil d'entrée. Il peut aussi être intégré dans le bâti, avec un ou deux murs ouverts.



Fig 32: Porche

Source : Mémoire fin d'étude

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

A.3. Présentation de la ville littorale

En plus de leur classement par taille « petites –moyennes –grandes » les villes sont aussi distinctes par leurs paysage architectural et urbanistique selon l'activité dominante comme suite :

❖ Les Villes Touristiques :

Le tourisme, un des moteurs du développement des villes côtières il repose sur l'environnement et le beau paysage. Ce dernier est géré et planifié par l'aménagement et la mise en place des équipements touristiques les plus importants

Figure 33 : Vue sur des villes littorales touristiques



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

<http://www.thinkstockphotos.fr>

-L'image 01 montre : La ville de Cannes France.

-L'image 02 montre : La ville de Lisbonne Portugal

❖ Les villes Industrielle et Commerciale :

la présence d'un élément très important c'est le port. Elles varient suivant le type de port. Elles peuvent être industrielles et ou commerciales pour les grands ports ou bien réservées à la pêche, et le tourisme pour les petits ports et port de plaisance ce qui marque une différence en matière d'architecture.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Leur paysage urbanistique se présente comme suit : compose des grandes infrastructures industrielles commerciales, les grands ports industriels et commerciaux, les usines, les aires de stockage, les hangars, et l'habitat collectif.

Leur impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial et/ou industriel, composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts.

Figure 34 : Vue sur des villes littorales Industrielles et commerciales



Source: *habiter un littoral industrialo-portuaire.pdf*

Source : <https://www.laclassedhistoire.fr>

-L'image 01 : Le nouveau port de Busan au corée de sud . Le nouveau port est à 25 km de l'ancien, devenu trop petit. Il est construit sur un terre-plein artificiel. De nouveaux espaces pour charger et décharger les marchandises sont encore en construction.
-L'image 02 : Une vue aérienne des terres pleins qui composent le port de Nagoya

❖ Les villes agricoles :

Le paysage urbain des villes littorales à vocation agricole compose: de port généralement s'est les ports de pêche et l'habitat individuel, les terres agricoles généralement influentes sur le développement de la ville. L'agriculture est l'activité traditionnelle des littoraux. Elle occupe près de la moitié de l'espace (45%).

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 35 : Vue sur des villes littorales Agricoles



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

- Les images 01 / 02 montrent : Bouillie de Blois en France.

B-Cas de l'Algérie

Le littoral algérien s'étend sur une longueur de 1200 KM, d'une superficie de 9824 km², soit 0.4% de la superficie du pays; il représente un écosystème riche et fragile

Cet espace littoral couvre 159 communes maritimes, incluant l'ensemble des territoires des grandes villes côtières (Alger, Oran, Annaba).

La loi algérienne, enfin, définit le littoral comme suit : « le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents (800m) longeant la mer »

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

Figure 36 : Le littoral Algérien



Source: <http://www.ettadjedahabi.com/index.php/79-actualites/78-le-littoral-algerien>.

Après l'indépendance, l'Algérie a connu deux politiques d'aménagement qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural:

La sous période de 1962-1985, et puis celle de 1985 à nos jours.

De 1962-1985 : l'état algérien a produit et organisé le cadre bâti de la même manière qu'on produit et organisé dans les villes de l'intérieure.

L'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont :

Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem et au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées, à l'état de stagnation.

Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main d'œuvre ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

À partir de 1985 à nos jours, il y a une prise de conscience de l'importance de prendre en considération les spécificités des villes littorales. Dans cette optique un ensemble de mesures de protection et de mise en valeur du littoral et la création d'établissements et d'écoles pour les études d'aménagement du littoral (ENET , ENSEMAL « école nationale supérieure de l'étude maritime de l'aménagement de littoral ex ISMAL), ont été mis en œuvre : - la loi d'urbanisme 90 / 29 du 01 -12-1990, premier texte ayant défini 'en dispositions particulières à certaines parties du territoire' l'espace littoral (les bandes des 800m, 300m, ou encore la bande des 100m de largeur à partir du rivage frappée de servitude.

-La loi 02/02 du 05-02-2002 relative sur la protection et la mise en valeur du littoral, -ou encore les plans d'aménagement tels que les Plan d'Aménagement Côtier (PAC), le Plan d'Aménagement Littoral (PAL)...etc.

Sur le plan Architectural:

On ressent les particularités des villes littorales algériennes dans l'architecture Coloniale.

La nouvelle politique d'urbanisme et de construction de l'Algérie après l'indépendance était de répondre aux besoins sociaux avec une architecture non réfléchi pour tous les cas du littoral algérien.

Dans la période actuelle l'état a pris des décisions en ce qui concerne le réaménagement des villes littorales comme le projet de la Medina d'Alger.



Fig 37: Front de mer de la ville d'Alger

Source : Mémoire fin d'étude



Fig 38: Projet Medina d'Alger

Source : Mémoire fin d'étude

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

➤ La loi littoral:

La particularité des villes littorales algériennes réside dans la réglementation qui diffère d'un pays à un autre.

LOI 02-02 : Correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral

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

LOI N° 03-02 : Correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages.

La présente loi a pour objet de fixer les règles générales relatives à l'utilisation et l'exploitation touristiques des plages. Elle a pour objectifs:- la protection et la valorisation des plages en vue de faire bénéficier les estivants de la baignade.

LOI 03-03 : Correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansions touristiques (ZET)

La présente loi a pour objet de définir les principes et règles de protection, d'aménagement, de promotion et de gestion des zones d'expansion et sites touristiques, elle pour objectif:

- L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.
- L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristiques dans le schéma national d'aménagement du territoire;
- La protection des bases naturelles du tourisme; La préservation du patrimoine culturel.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE

II.3. Conclusion de la section 01 :

A travers cette étude nous sommes arrivés à acquérir un ensemble de connaissances sur la ville littorale en générale et à identifier le littoral et ses particularités sur les différents plans, nous sommes arrivés à comprendre le fonctionnement d'une ville littorale et les aspects qui organisent la ville ainsi que leurs impacts sur l'architecture et l'urbanisme.

Nous avons aussi pu faire la comparaison entre la ville littorale en général et la ville littorale algérienne qui possède aussi ses propres particularités à travers les instruments d'urbanisme et les différents programmes d'organisation de ces villes.

Cette phase va nous permettre par la suite la possibilité d'analyser notre aire d'étude afin de pouvoir intervenir d'une façon qui nous permettra d'améliorer l'image de ces villes.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

SECTION II : THEMATIQUE SPECIFIQUE

"Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines "

II. 1. Introduction de la section

Les fronts de mer de la ville ont toujours été des espaces convoités par l'Homme, pour leurs ouvertures sur le monde et leurs richesses naturelles. En effet, comme étudié dans la section précédente, de nombreuses activités, comme la pêche, le tourisme, les transports maritimes, les industries, le commerce, peuvent s'y développer. Interfaces entre terre et mer, les fronts de mer sont ainsi soumis à de nombreuses pressions anthropiques, qui remettent en cause l'équilibre de leurs mécanismes et leurs qualités paysagères.

L'urbanisation du littoral est influencée par les caractéristiques de la façade maritime de la ville ou bien les fronts de mer, composante fondamentale de cette dernière. L'objectif de ma recherche s'agit d'aborder une problématique dans le but d'envisager, de concevoir et de gérer cet espace côtier en fonction d'une connaissance d'impact de ce dernier sur le l'aspect touristique et économique du territoire littoral. En d'autres termes, des présentations et études de cas pertinents pour améliorer la connaissance du processus de l'aménagement des fronts de mer afin d'assurer la continuité et l'intégrité de l'urbanisation du littoral, l'articulation et l'interconnexion ville- mer et à aider à une planification avisée le territoire côtier.

La spécificité de cette relation est principalement liée à la zone littorale où la qualité des fonctions urbaines et environnementales devrait faire l'objet d'une attention particulière.

Par la création d'une bande non constructible de plusieurs dizaines de mètres le long de la côte, aménagée en espaces publics qui font vivre ensemble les diverses demandes existantes ,telles que des installations de loisirs, les fonctions portuaires ,les activités nautiques, les

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

fonctions touristiques et l'habitat et les services sociaux, des projets urbains d'infrastructures lourdes, qui ont un impact sur la dynamique et l'écologie du littoral de la ville, en particulier, pour le boulevard maritime, un espace urbain maritime qui doit être intégré et accessible à toute la ville. (Frank BEBIE, 1993)

Dans le temps, les façades maritimes de villes connaissent de profondes mutations, conséquence de leur forte attractivité, les littoraux sont soumis à une forte pression démographique et urbaine. Les territoires, les milieux et les espaces se transforment rapidement et ces évolutions viennent parfois bouleverser la connexion ville mer, d'où le rôle de la requalification de ces espaces de liaison et d'articulation entre la ville et la mer afin de jouir de l'espace côtier en toute sécurité et confort.

Depuis une vingtaine d'années, en rapport avec le renouveau des préoccupations des autorités pour le paysage, diverses réalisations ont été menées et plusieurs dispositions ont été prises pour requalifier et protéger le front de mer de la ville. Dans un contexte de forte urbanisation, beaucoup ont concerné les fronts de mer urbanisés, des espaces publics intermédiaires, de qualité et l'importance du rôle des quais pour la rêverie et l'échappatoire à la vie quotidienne. (Frank BEBIE, 1993)

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements architecturaux des boulevards maritimes urbains de ces dernières années. Des principes d'aménagements sélectionnés afin de mener à bien cette opération.

Avant de commencer le réaménagement d'un front de mer d'une ville, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte, la connaissance de l'aspect naturel est primordial tels que La topographie, C'est en effet la géographie qui détermine la position de l'espace du front d'eau par rapport à la ville et les liens qui peuvent exister entre eux, La forme du front d'eau (la longueur des berges) qui influence sur la quantité des espaces à aménager, la géographie urbaine ; le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif, L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers. Puis, Il s'agit de faire

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes, d'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire, pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des aménagements.

Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle... D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout pris la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

- Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées.
- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers.
- Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche.
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade.

Aussi, Le caractère urbain, dans ce type des aménagements le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euro-méditerranéen réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires. Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification du quartier. Mais pour que le site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée l'objectif est rarement atteint.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

II.2 Présentation des types d'aménagements urbains de fronts de mer des villes littorales:

L'aménagement des fronts de mer de la ville a évolué au fil des décennies sous multiples générations dans le monde-entier grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement architectural des façades maritimes de villes, ces types d'aménagements de fronts de mer de villes ayant soit donné des résultats appréciables ou soit des situations décriées.

Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping

Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50-60 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces fronts de mer deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent office de parc d'attraction. Ces fronts de mer de villes peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration de ces boulevards maritimes avec le milieu urbain.

Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien

Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes d'embourgeoisement(gentrification)

Le type d'aménagement raisonné

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

Le type d'aménagement extravagant

Le modèle d'aménagement qui a choisit d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.(AUCAME ,2008)

Après analyse de ces quatre modèles de générations des fronts de mer de villes, on constate que le 1er ,le 2ème et le 4ème se sont des modèles échoués , car le 1er n'as pas assurer l'intégration du fronts de mer à la ville dans leur milieux urbains, le 2ème a assuré une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local de la ville ,le 4eme un modèle qui n'est pas à l'échelle de l'homme qui marque une rupture sociale, environnementale et même une rupture avec l'originalité du paysage marin.

Pour conduire cette recherche, en étudiant le type réussi (le 3eme modèle) qui a produit des résultats positifs.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

A- CAS GENERAL

❖ Barcelone, une ville ouverte sur la mer

La meilleure façon de conserver le patrimoine, c'est de s'en servir », enseigne Camillo Boïto. La meilleure façon de s'en servir, c'est de l'adapter, soit, d'évidence, savoir le transformer et le faire muter, quitte à en démolir une partie, nous enseigne encore aujourd'hui Barcelone.

La ville de Barcelone fortement urbanisée concentre en effet de nombreuses activités comme le port industriel et de plaisance, le tourisme et l'industrie, qui coexistent dans un espace exigü. Depuis les Jeux Olympiques de 1992, la ville de Barcelone a profité de cette opportunité pour se « rouvrir » à la mer et donner aux habitants (et aux touristes) la possibilité de réutiliser le front de mer, après une interruption de près d'un siècle. Cette décision a nécessité la destruction des voies de transport qui séparaient la ville du bord de mer et la réhabilitation de zones de friche industrielle. De là, les barcelonais ont enfin pris conscience de la valeur de leur littoral, tant au niveau économique qu'au niveau environnemental.

Grâce à des aménagements conséquents dont les infrastructures sont les pièces maîtresses, la cité devient un modèle de par sa capacité à créer une mise en scène et en récit de son front de mer pour produire un imaginaire empreint de modernité et de tradition.

Avant le réaménagement ; s'étendent sur une aire occupée jusqu'en 1994 par : des plages, des guinguettes, clubs sportifs, ancien quartier de pêcheurs, ces installations s'entassaient sur tout le front de mer de Barcelone en empêchant l'accès à la plage et la mer. (Mylène LANDERNEAU et Cécile BEAUMONT, 2007)

Après l'intervention : grâce à la nouvelle loi sur la propriété côtière, tous ces terrains entre terre et mer sont devenus du domaine public, tous les bâtiments antérieurs, les rues bénéficient d'une vue dégagée sur la mer (perspective est l'objectif primordial), alignement du niveau de la nouvelle promenade sur celui du quartier.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Résultats :

- Le promeneur peut dorénavant, sans avoir à emprunter d'escalier ou de rompe, passer des rues de la ville à ce magnifique espace du front de mer.
- Cette transformation convertit Barcelone en une ville ouverte sur la mer

Figure 39 : Front de mer de Barcelone avant et après son réaménagement



Source <https://civicstudios.files.wordpress.com/> <https://civicstudios.files.wordpress.com/>



Source <https://www.lesfrancaisdebarcelone.com> <https://anabf.org/pierredangle>

La figure présente à travers les images 01 et 02 le front de mer de la ville de Barcelone avant l'intervention de son aménagement.

-les images 03 et 04 montrent le front de mer barcelonais réaménagé pour l'accueil des Jeux Olympiques de 1992 qui ont permis à la ville de se réapproprier son front de mer et ils ont engendré de grands changements dans la ville de Barcelone, et un véritable bouleversement dans la vie des barcelonais. La ville est devenue une destination touristique majeure.

Le quartier Barcelone a été l'un des plus grands projets de renouvellement urbain dans les années 2000.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ Cas de la ville du havre

« Face à l'eau, on construira un véritable front de mer. On le découvrira du large avant de débarquer »

Ville en dehors de la méditerranée, mais vu sa double vocation touristique et industrielle elle est considérée comme un patrimoine mondial.

La ville du Havre a une double identité, de ville maritime et portuaire et de ville reconstruite. La reconquête du littoral s'inscrit complètement dans une démarche d'affirmation et de renforcement de cette identité maritime. Elle s'inscrit également dans un mouvement de valorisation du centre reconstruit, qui naturellement s'ouvre vers la mer. Au delà de ces éléments identitaires, avec la reconquête du front de mer, c'est l'image du Havre qui est en jeu, celle d'une ville offrant des services de qualité, des espaces publics attrayants, emblématiques de la qualité de vie d'une capitale régionale qui a vocation à être une métropole maritime internationale. Le littoral doit de la sorte devenir la carte de visite touristique et balnéaire de celle-ci. L'amélioration qualitative du littoral vise ainsi également un certain nombre d'objectifs particuliers : l'amélioration du cadre de vie des Havrais, le renforcement général de l'attractivité de la ville, la dynamisation du centre ville, situé à proximité immédiate du littoral et l'accroissement de l'offre de loisirs, à travers l'installation de lieux de promenades, de jeux, d'activités balnéaires sportives, de loisirs, commerciales....

Concrètement, la reconquête du front de mer a été engagée au début des années 90. Elle se développe sur plusieurs séquences du littoral qui constituent des phases dans une démarche générale d'aménagement, avec 2 points d'orgue : la plage, la porte sud (Musée Malraux et ses abords).

La nouvelle plage, qui a la géométrie d'un arc, couvre une longueur de 700 m, 4 hectares, et est constitué de différents espaces qui se succèdent d'est en ouest, de la ville vers la mer: le long du boulevard maritime, une contre-allée basse accueille piéton et cycliste, ainsi que des

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

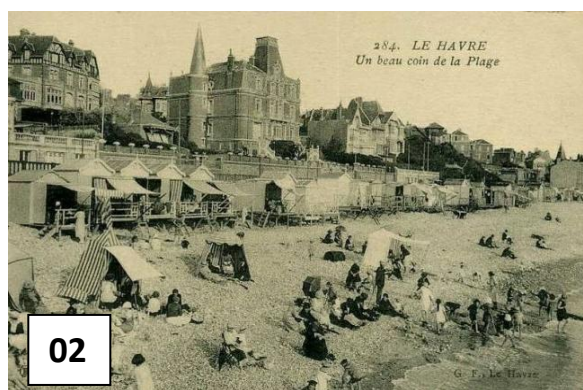
aires de jeux, la rivière d'eau douce de 500 m de long, avec plantes aquatiques et cascades, visible de la contre allée basse et franchissable par 5 passerelles.

L'ambition de la ville est bien entendu d'opérer vers l'intérieur un retournement du front de mer tant en terme d'animation que de qualité de l'espace public. Sur le premier registre, le souhait est d'assurer sur ce secteur l'accueil des paquebots de manière à donner un caractère animé au site et le rendre accessible et à montrer un visage urbain et moderne aux paquebots de croisière faisant escale au Havre. (Célia EVEN, 2015)

Figure 40: Front de mer de Havre avant et après son réaménagement



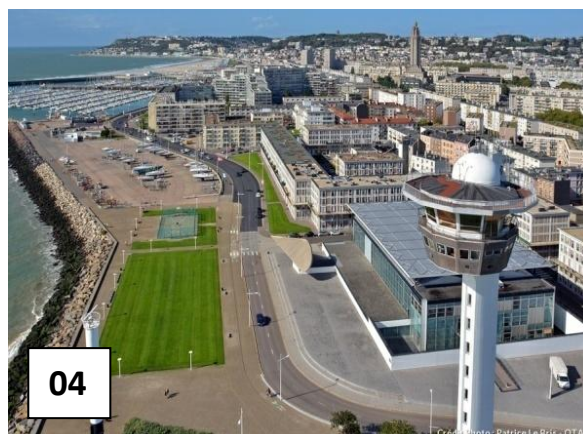
Source <https://www.geneanet.org>



<https://www.geneanet.org>



Source <https://unesco.lehavre.fr>



Source <https://unesco.lehavre.fr>

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure explique à travers les images 01 et 02 le paysage urbain du front de mer du havre dans l'histoire, d'abord à travers l'image 01, en 1900, les premières cabines de plage font leur apparition.

- l' image 02, la construction du Boulevard Maritime 1888, Des travaux sont entrepris pour répondre à l'impérieuse nécessité de prévenir tout risque de glissement de terrain, phénomène relativement fréquent sur le front de mer et que l'on doit à l'érosion des côtes. Bien sûr, le nouveau boulevard allait entraîner une restructuration complète du quartier. Des rues sont élargies, d'autres redressées.

- Puis Les images 03 et 04 présentent la nouvelle trame du front de mer qui suit au plus près le bord de mer (compte tenu des limites imposées par le port). Elle développe un système d'immeubles à redents. Ce système s'articule à l'arrière avec des bâtiments de même hauteur pour former des îlots ouverts. Elle est pourvue à certains endroits de liaisons basses (deux niveaux) qui permettent un marquage de l'espace public.

❖ Cas de la ville d'Athènes –Grèce

Le projet « Ouvrir Athènes sur la mer », Un aménagement urbain innovant, Aménagement et développement social, économique et écologique de la baie de Faléron

L'antique ville d'Athènes se trouvait, pour des raisons de sécurité, dans les terres, à quelques kilomètres de la mer et s'est développée autour de son acropole fortifiée. Elle était tout d'abord desservie par un petit port dans la baie de Faléron, puis par le port de Pirée. Durant la deuxième moitié du XXe siècle, Athènes représentait le poumon économique du pays.

Pourtant la ville n'a jamais réussi à renouer avec la côte et sa relation avec la mer n'a jamais été très claire.

La situation empira dans les années 60 avec la construction d'une voie rapide surélevée le long de la zone côtière de Faléron qui a contribué à l'isolement de la baie de Faléron de la ville d'Athènes, entraînant de nombreux problèmes d'urbanisation et environnementaux dans une zone privilégiée.

Depuis les années 70, de nombreux efforts ont été fournis pour développer cette zone du fait de sa situation stratégique par rapport à la capitale mais aucun projet concret n'a malheureusement vu le jour. En 1999, à l'occasion de Jeux Olympiques de 2004, le Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics et l'agence d'urbanisme d'Athènes ont convoqué un groupe constitué de plusieurs urbanistes internationaux afin de développer cette zone jusqu'alors laissée à l'abandon.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

L'objectif primordial de cet aménagement, est de préserver une zone côtière importante, et la rendre aisément et rapidement accessible pour la population locale, et ceci afin d'attendre les opérations suivantes : Relier le tissu urbain au front de mer, en incorporant des éléments symboliques et fonctionnels, afin de rétablir une continuité et une ouverture sur la mer des quartiers périphériques de la ville. Créer un front de mer urbain le long de la côte et restaurer le caractère naturel du paysage de Faléron. Créer des aménagements sportifs, nautiques, culturels et récréatifs « doux » le long du littoral afin d'en faire un pôle de loisirs attractif. Aménager la zone côtière et les quartiers résidentiels avoisinants en cherchant à limiter les nuisances générées par la voie rapide le long de la côte et aménager un canal qui sera construit pour créer une impression de proximité entre les quartiers résidentiels et le front de mer. Par la construction de deux grandes passerelles piétonnes et la création de nouvelles zones entièrement piétonnes le long du front de mer. Pallier une fois pour tout es les risques d'inondation des quartiers résidentiels et, de manière plus générale, de la baie de Faléron.

Figure 41 : Le front de mer de Faléron avant et après le projet d'aménagement



Source <https://http://www.euromediterranee.fr/>

La figure présente à travers les images 01 et 02, Le front de mer de Faléron avant (image 01) et après (image 02) l'opération de son réaménagement.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Dans le but de préserver le paysage côtier, se protéger contre les risques de la submersion marine, favoriser le confort du piéton et de réduire l'impact de la voiture et inciter à la promenade ou même pour se faire remarquer, voici les principaux objectifs poursuivis par les villes de bord de mer qui procèdent à la rénovation de leurs fronts de mer. On présente quelques-unes des expériences les plus réussies dans ce domaine, mais dans différentes optiques, à savoir :

❖ Saint-Nazaire (France)

Rénovation des fronts de mer dans l'optique de préserver leur paysage côtier, Saint-Nazaire a redécouvert son bord de mer en 2005, après la création d'une véritable promenade le long de sa plage.

En 2010, de nouveaux travaux ont notamment permis de supprimer totalement le stationnement en bord de mer pour créer une large piste cyclable. Récompensée par le prix de l'aménagement urbain décerné par Le Moniteur, la nouvelle plage urbaine de Saint-Nazaire mise sur l'épuration de manière à révéler la beauté naturelle des lieux. La phase finale des travaux, en 2017, marque l'achèvement de cette promenade de 3 km grâce au réaménagement de la liaison entre la mer et le centre-ville commerçant. (Clothilde RICHARD, 2012)

Figure 42 : Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire



Source <https://www.saint-nazaire-tourisme.com>

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure présente à travers les images 01 et 02 , la rénovation de front de mer de Saint Nazaire dans l'optique de préserver son paysage côtier.

❖ La Bernerie en Retz (France)

Dans l'optique de préserver son paysage côtier, rénovation de front de mer du square Bellevue, principal accès à la grande plage de Bernerie-en-Retz, a été entièrement réaménagé en 2013 afin d'ouvrir visuellement ce belvédère sur la mer et de faciliter la descente des visiteurs jusqu'au sable. Depuis 2007 déjà, la ville avait procédé à d'importants aménagements de sa promenade de front de mer, longue d'1 kilomètre.

Bernerie en Retz, lieux de balade prisés notamment par les vacanciers, avaient subi des dégradations rapides et importantes, résultat des assauts des intempéries sur des matériaux inadaptés. La tenue au gel du pavage, notamment, posait problème. L'ensemble du site a été repris: pavage, murets, éclairage, mise aux normes de sécurité, accessibilité PMR...

Figure 43 : Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz



Source <https://wienerberger.fr/>

La figure présente à travers les images 01 et 02 , la rénovation de front de mer de Saint Nazaire dans l'optique de préserver son paysage côtier contre différentes contraintes.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ Cleveleys (Angleterre)

Ville en dehors du bassin méditerranéen mais reconnue en Europe par la rénovation ses fronts de mer dans l'optique de protection contre les risques de submersion marine, le réaménagement de la digue de Cleveleys fait partie d'un vaste processus de renforcement des digues de la côte Nord-Ouest de l'Angleterre.

Le challenge était double : protéger le front de mer sans ériger de mur gâchant la vue sur la mer. Le choix s'est porté sur un système de gradins brise-vagues pour le moins massif et doté d'une large promenade à son sommet.

Afin de réduire l'impact visuel de cette digue en micro-béton (un matériau particulièrement résistant à l'érosion), ses concepteurs ont choisi de la faire serpenter et de l'associer à une végétation capable de résister aux spécificités climatiques locales (beaucoup de vent et un temps froid).

Achevée en 2008, la nouvelle digue de Cleveleys a aussi permis d'améliorer la qualité de l'espace public entre la ville et la plage, favorisant l'organisation d'animations et d'événements attractifs pour les touristes. (MarionGUELQUE,2015)

Figure 44: Rénovation de front de mer de Cleveleys



Source <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk>

La figure présente à travers les images 01 et 02, la rénovation de front de mer de Cleveleys, une promenade publique conçue pour protéger la ville des inondations.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ **Wenduine (Belgique)**

La nouvelle digue de mer de Wenduine a été réalisée afin de protéger la commune côtière contre les tempêtes extraordinaires, comme celle de Saint-Nicolas en 2013.

Le réaménagement a été entamé par la rénovation intégrale de la digue, une décision basée sur une étude du « MasterplanKustveiligheid » (Plan directeur de sécurité côtière), qui a démontré que Wenduine est l'un des maillons les plus faibles de protection côtière.

La digue de mer a été entièrement démolie et reconstruite selon un concept innovant, où le nouveau corps de digue stabilisé soutient deux murs anti-tempête destinés à retenir les vagues houleuses. Le premier mur déverse en direction de la plage et le second est en forme de banc.

La nouvelle digue est un peu plus large que l'ancienne. Elle comprend une bande de circulation et une zone de promenade avec espace pour des terrasses. Le rond-point a également été rénové et consolidé. Il a été doté d'un nouveau brise-vent, d'un podium et d'un nouveau revêtement dur avec terrain de pétanque, terrain de sport et parc pour skates. Les promeneurs disposeront aussi de passerelles menant à la plage. (Marion GUELQUE, 2015)

Figure 45: Rénovation de front de mer de Wenduine



Source [https://https://www.willemen.be/fr/](https://www.willemen.be/fr/)

La figure présente à travers les images 01 et 02 , la rénovation de front de mer de Cleveleys, dans l'optique de protection contre les risques de submersion marine

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ Sables d'Olonne (France)

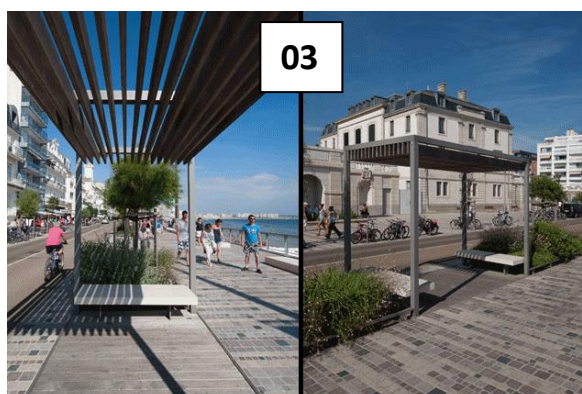
Dévoré par la circulation automobile et en proie à une dégradation progressive, le front de mer nécessitait une totale recomposition la rénovation de front de mer des Sables d'Olonne dans le but de favoriser le confort du piéton et de réduire l'impact de la voiture, un vaste projet de restructuration de l'espace public du front de mer des sables d'Olonne a été entrepris de 2010 à 2013 avec deux objectifs : animer la digue tout en améliorant le confort de ses usagers. La digue, datant des années 50, avait été fortement dégradée lors du passage de la tempête Xynthia en 2010. Renforcer cet ouvrage de protection était devenu nécessaire.

La volonté de donner plus de confort au piéton, en réduisant notamment la place accordée à la voiture, a guidé les travaux. Une large promenade végétalisée a ainsi été aménagée le long des 1,5 km de bord de mer, prenant en compte le rythme de la saison touristique mais aussi celui de la vie quotidienne. Une réflexion sur l'éclairage a également été menée, de façon à mettre en valeur les lignes de plantations et certains aménagements tout le long de la promenade, de manière à varier les ambiances.

Figure 46: Rénovation de front de mer de Sables d'Olonne



Source [https:// https://www.lemoniteur.fr](https://www.lemoniteur.fr)



Source [https:// https://www.lemoniteur.fr](https://www.lemoniteur.fr)

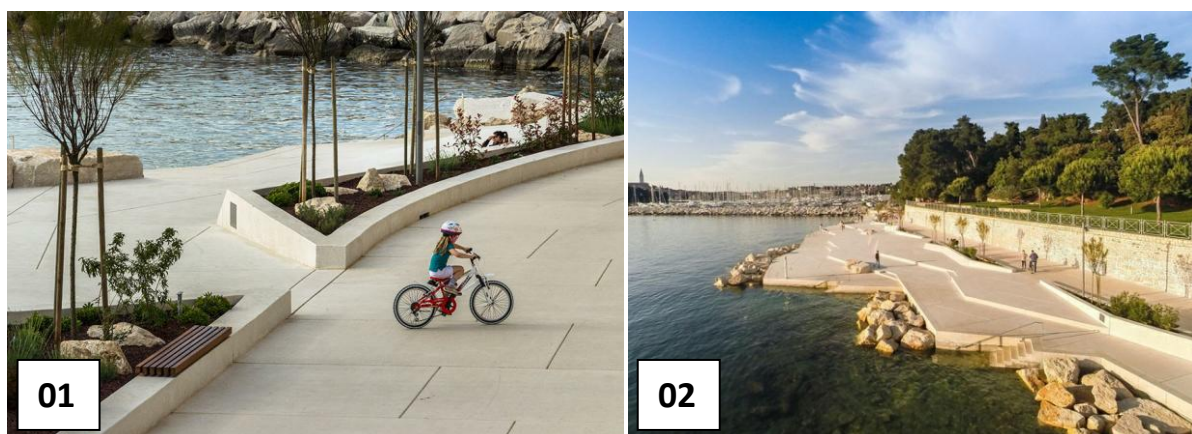
SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure présente à travers les images 01 ,02 et 03 le réaménagement du front de mer des Sables d'Olonne qui a été réaménagé une reconquête piétonne et paysagère dans le but de laisser place à une large promenade où se côtoient piétons et cyclistes.

❖ Mulini Beach (Croatie)

Le concept de l'aménagement est de faire connecter de façon transparente le parc de la Punta Corrente de la station touristique à la promenade du bord de mer .les architectes ont répondu d'une part aux diverses exigences de la topographie du site et d'autre part à la nécessité de donner à la ville des installations balnéaires afin que les habitants et les touristes puissent obtenir le meilleur usage de la beauté naturelle.

Figure 47: Rénovation de front de mer de Mulini Beach



Source <https://www.detailsdarchitecture.com/>

La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Mulini Beach dans le but de favoriser le confort du piéton et de revaloriser l'espace entre mer et terre.

❖ Bénidorm (Espagne)

Créer un élément identifiable entre mille et faciliter la transition entre la ville et la plage : voilà les deux objectifs de cette nouvelle digue de la station balnéaire de Bénidorm. Sa forme – celle d'une vague s'échouant le sable – et son jeu de couleurs pétaradantes adoucissent la brutalité architecturale du front bâti en arrière-plan, tout en créant un élément de repère dans l'espace urbain.

Ce paysage artificiel serpente tout le long de la plage et joue sur des variations d'épaisseurs afin d'offrir des espaces de repos et des belvédères sur la mer au cours de la promenade. Cette

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

digue façonne également un double niveau de circulation : un niveau haut et coloré pour les promeneurs venant de la ville ; une promenade basse, composée d'un platelage de bois sur le sable, pour les coureurs et les usagers de la plage.

Très présente tout le long du front de mer, la végétation joue le rôle d'une transition entre l'espace naturel et l'espace artificiel conçu par l'homme.

Figure 48: Rénovation de front de mer de Benidorm



Source <https://www.google.com/>

La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Benidorm dans le but de se faire remarquer.

❖ **Veules-Les-Roses (France)**

Lieu de villégiature très prisé au XIXème siècle, notamment par des artistes tels que Victor Hugo, son bord de mer et ses ruelles au charme intemporel continuent d'attirer les amoureux des belles choses ,ce qui a incité à son réaménagement afin d'attirer plus de touristes.(Jean-Claude CLAIRE, 2013)

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Figure 49: Rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses



Source <https://www.normandie-tourisme.fr/>

La figure présente à travers les images 01 ,02 la rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses afin de se faire remarquer.

Requalification des fronts de mer par opération de reconquête et récupération des anciens espaces portuaires délaissés ou autres espaces côtiers résiduels ;

❖ **La côte dans la Ligurie (Italie)**

Action structurante visant à la fois à protéger le littoral contre les assauts de la mer, à permettre le développement touristique et à rendre à cette partie du littoral son identité paysagère de côte balnéaire,. Alors que dans ce secteur les plages coincées entre la mer et les infrastructures de transport avaient fini par quasiment disparaître, les travaux menés au milieu des années 2000 ont permis de créer une plage d'environ 40 mètres de large, stabilisée par des épis et des brises lames. Prévus également par le plan de la côte, le réaménagement des espaces libérés par les emprises ferroviaires apparaît manifestement plus long à mettre en œuvre.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ **Sanremo (Italie)**

À Sanremo, à proximité immédiate du centre-ville et de la mer, le remaniement du front de mer est resté pendant longtemps une opération « fantôme ». Les terrains ferroviaires entourant l'ancienne gare, en situation exceptionnelle face à la mer, sont encore aujourd'hui des parcs de stationnement. Le tracé de l'ancienne voie ferrée, en revanche; a récemment été reconverti comme prévu par le Plan Territorial de Coordination en promenade piétonne et voie cyclable.

Figure 50: Requalification de front de mer de Sanremo



Source <https://tel.archives-ouvertes.fr>

La figure explique à travers les images 01 et 02 la requalification des emprises ferroviaires du front de mer de Sanremo, entre les villas et les plages, la voie ferrée est longtemps restée désaffectée. Les aménagements très récents traduisent la volonté de reconquérir ces espaces stratégiques dans cette ville touristique.

❖ **Bilbao(Espagne)**

Place financière, commerçante, portuaire et industrielle, Pour répondre à sa triple crise à la fois urbaine, sociale et économique, les acteurs locaux se sont mobilisés autour d'un projet de régénération urbaine et ont élaboré, en 1992 un « plan stratégique de revitalisation » puis 10 ans plus tard un nouveau document appelé « plan de développement 2010 » qui porte le projet urbain qui doit répondre aux multiples problèmes de la ville et de son agglomération,

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Dès l'origine, le projet urbain se donne deux grands objectifs :

L'amélioration du cadre de vie, très affecté par la pollution et l'omniprésence des activités industrielles (manufactures et transports) et la reconversion économique.

Quelques principes sous-tendent ce projet urbain : atténuer l'empreinte industrielle, au bénéfice du cadre de vie, cela se traduit par l'enfouissement des lignes de chemin de fer, par une large place redonnée au piéton, par la reconversion ou même l'élimination des friches industrielles.

Repositionner la Ria comme un axe structurant de la ville, notamment par sa dépollution, l'aménagement des berges. La Ria, jusqu'alors ligne de rupture dans la ville, devient un lieu de cohésion (grâce à de nombreux ponts...) et participe à recoudre des morceaux de ville.

Le port a été déplacé à l'embouchure, libérant une zone centrale. L'aéroport très stylisé est l'œuvre d'un grand architecte (Santiago Calatrava). Le métro a été réalisé comme autant de lieux architecturaux dans la ville (Norman Foster). Les lignes de tramway sont l'occasion de revégétaliser la ville et de l'organiser. Plusieurs ponts sur la Ria, dont certains piétonniers comme la passerelle Zubi-Zuri de S. Calatrava, ont été aussi des actes d'architecture et symbolisent les liens entre les deux rives, et donc l'unité du projet. Enfin, à l'inverse, les voies ferrées sont le plus souvent enterrées ou détournées.

Figure 51 : La requalification de la ville de Bilbao



Source <https://www.google.fr/>

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure présente à travers les images 01 et 02 la requalification de la ville de Bilbao, par de grands équipements phares symbolisant le renouveau et la stature internationale de la ville et l'on parle même de « water front d'art contemporain », dont l'unité s'appuie sur l'envergure des bâtiments, et une promenade réservée aux piétons.

❖ Menton(France)

Ce n'est pas le front de mer qui a fait l'objet des principales opérations. La Promenade du Soleil, entre Roquebrune-Cap-Martin et le vieux port, ou encore la Porte de France, entre le vieux port et la frontière italienne, n'ont pas été réaménagés depuis longtemps. Néanmoins, la ville, dont le slogan est « Ma ville est un jardin », connaît depuis une quinzaine d'années d'importants travaux d'embellissement et de rénovation. Dans ce contexte, les travaux de requalification des 3 km du boulevard de Garavan ont été achevés au printemps 2004 (Ville de Menton, 2004).

Figure 52: La requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton



Source <https://www.menton.fr/>

La figure présente à travers les images 01 et 02 le boulevard de Garavan, un véritable balcon sur la mer, cette voie dominant les quartiers Est, le port de plaisance et la vieille ville, a ainsi retrouvé sa fonction originelle de promenade panoramique grâce à l'élargissement des trottoirs et à l'installation d'un mobilier urbain approprié.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

❖ Nice (France)

La mise en application de la charte de l'environnement, par exemple, a permis de procéder à différents aménagements sur le front de mer et le rivage. Sur la Promenade des Anglais et le Quai des Etats-Unis, tout d'abord, la décennie 2000 est caractérisée par la réduction progressive du nombre de voies de circulation dédiées aux automobiles, au profit d'un élargissement de la plate-forme piétonne et de la mise en service d'une piste cyclable littorale. Entre la Vieille ville et le port, le Quai de RaubaCapeu est également remanié.

Figure 53 : Requalification de RaubaCapeu, à Nice



Source <https://www.nicematin.com>

La figure explique à travers les images 01 et 02 la requalification du Quai de RaubaCapeu, La chaussée ne comporte désormais plus que deux voies de circulation, laissant la place à une bande cyclable, à une promenade piétonne élargie et à un banc linéaire tourné vers la mer sur plus de 150 mètres.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

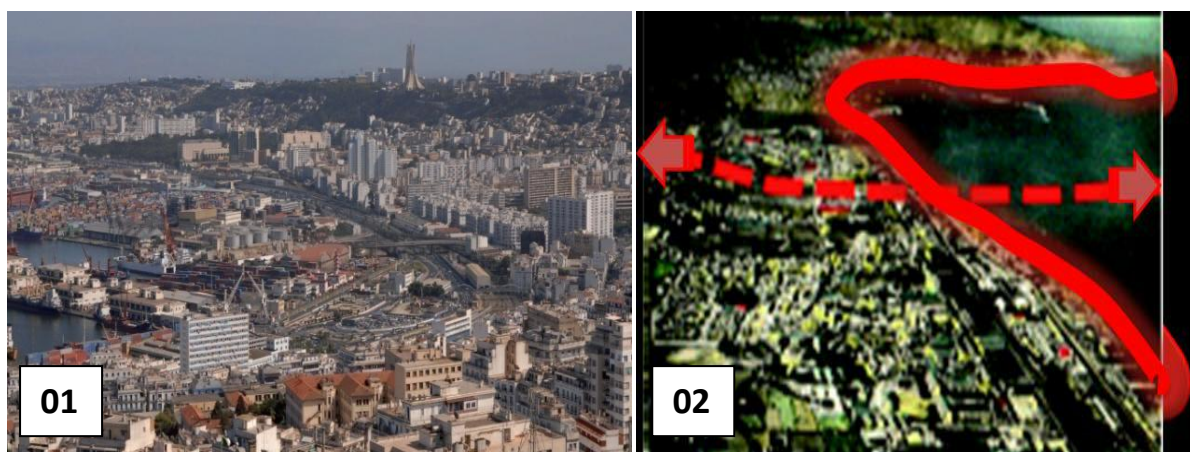
B.CAS DE L'ALGERIE

La ville d'Alger s'est développée en tournant le dos à la mer. Afin de réconcilier la population Algéroise avec la méditerranée, les pouvoirs publics de la Wilaya d'Alger, ont lancé, dans le cadre de stratégie urbaine 2010-2029, une réflexion globale dont le but est de faire de la capitale Alger une grande métropole méditerranéenne, attractive agréable à vivre et fière de son identité, Aussi, il est nécessaire de repenser les relations entre Alger et son port et ouvrir le port sur la ville, reconquérir les espaces portuaires et recréer le lien entre la ville et la mer.

Cette coupure est due a plusieurs contraintes à savoir, La triple barrière (la moutonnière RN 11 et la voie ferrée), la bande industrielle créent une rupture longitudinale physique matérielle et ressentie entre la ville et la mer qui ne permet pas l'aménagement du littoral qui sont des sources de nuisances et de pollution.

Une ville aux potentialités urbaines mal ou non exploitées comme le rivage marin notamment le coté l'Est. La non intégration de la mer dans le paysage urbain, ce qui crée un grand espace perdu ainsi qu'une mer polluée, des plages inaccessibles, un port inadapté à ses fonctions et dont les activités sont incompatibles avec un site de centre-ville.

Figure 54 : relation ville-mer de la ville d'Alger



Source <https://www.google.fr/>

La figure présente à travers les images 01 et 02 la triple coupure (port, friches industrielle et voies mécaniques) rupture ville /ville, rupture ville –mer et une rupture ville/arrière port.

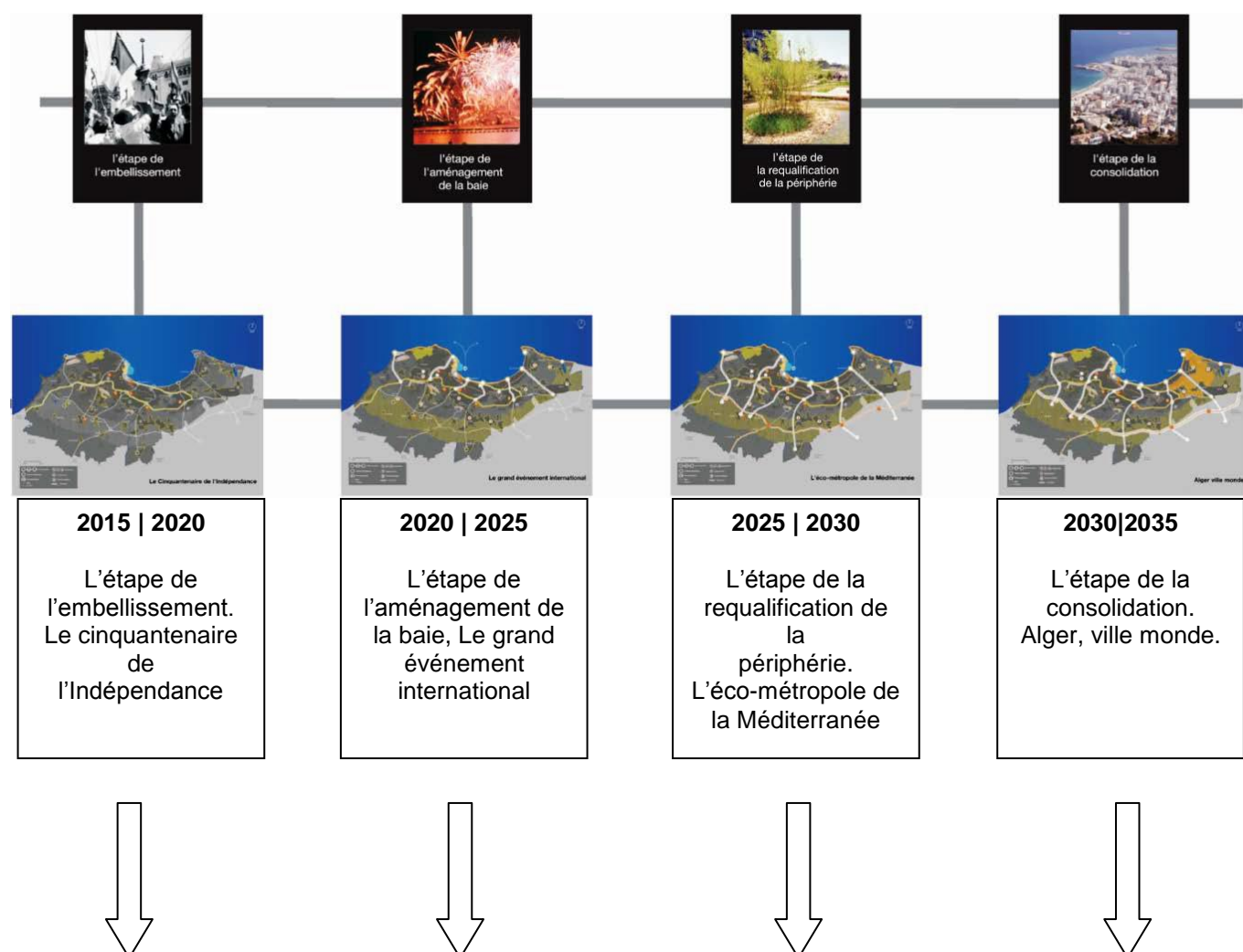
SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

LES ORIENTATIONS DU PDAU D'ALGER

- **Plan stratégique de la ville d'Alger**

Quatre étapes séquentielles réparties sur 20 ans vont donner corps aux ambitions prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :

Figure 55 : synthèse des orientations du PDAU d'Alger



SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Pour la première phase d'intervention, l'embellissement de la ville d'Alger est la priorité immédiate. Le premier projet à développer concerne la reconquête du front de mer.

-L'aménagement de la baie se poursuit.
-Des projets de grande envergure seront réalisés près de la baie. Ils se dessinent tel un collier de perles, autour de la baie,
-la construction d'un nouveau port à conteneurs et industriel et grâce à la reconversion de certaines friches près de la côte.
-L' aménagement des transversales.

La poursuite des travaux d'extension de la baie d'Alger
-L'aménagement des avenues transversales périphériques
-La mise en oeuvre d'un projet vecteur de rénovation du système de mobilité urbain: tram-train

Le moment sera venu de conclure l'extension de la baie à travers l'élaboration d'un plan d'urbanisme spécifique de la zone Est de la ville afin d'avoir un secteur d'extension urbaine de qualité.

Source : PDAU D'ALGER –ARTE CHARPENTIER

❖ Objectifs du projet de la promenade de la baie d'Alger

Ce projet vise à réconcilier la ville avec la mer qui vise principalement à:

- Ouvrir la ville sur la mer en se réappropriant un espace urbanistique structurant du développement cohérent d'Alger;
- Créer un vaste espace public gagné sur la mer en toute la longueur de la baie
- Maintenir ou redessiner et protéger le trait de côte de l'érosion;
- Promouvoir la qualification de l'espace public maritime dans les zones urbaine maritime
- Aménager un chapelet de plages accessibles aux citoyens;
- Rétablir les continuités historiques disparues des promenades de la baie entre la ville haute et la mer;
- Etablir un filtre vert, barrière anti-rejets pour une mer propre

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

- Créer le projet de liaison ville mer tels que le pilier des transversales (promenades, passerelle,,)
- Reconquête des plages existantes et reconstitution des plages de sable disparues
- Renforcer l'attrait touristique du littoral.

➤ **Garantir la stabilité du trait de côte et renouer le lien ville / mer**

Un équipement majeur du projet Baie d'Alger, son aménagement s'amorce en phasage en accompagnant le développement des nouvelles centralités constituées autour des équipements structurants, les « Perles de la Baie ».

A Court Et Moyen Terme, la mise en place des différents segments de la promenade se fera en priorité dans les zones soumises à une très forte érosion et nécessitant de ce fait des aménagements rapides. En effet, le profil de la promenade est adapté aux différents types d'aménagement prévus le long du trait de côte : promenade haute sur les falaises, promenade sur enrochements sur la façade Est de la Baie, promenade en arrière plage au centre de la Baie. Les segments de la promenade en centre-ville suivent étroitement les évolutions des espaces portuaires, aussi bien la libération des infrastructures industrielles et portuaires, que les opérations de reconquête urbaine.

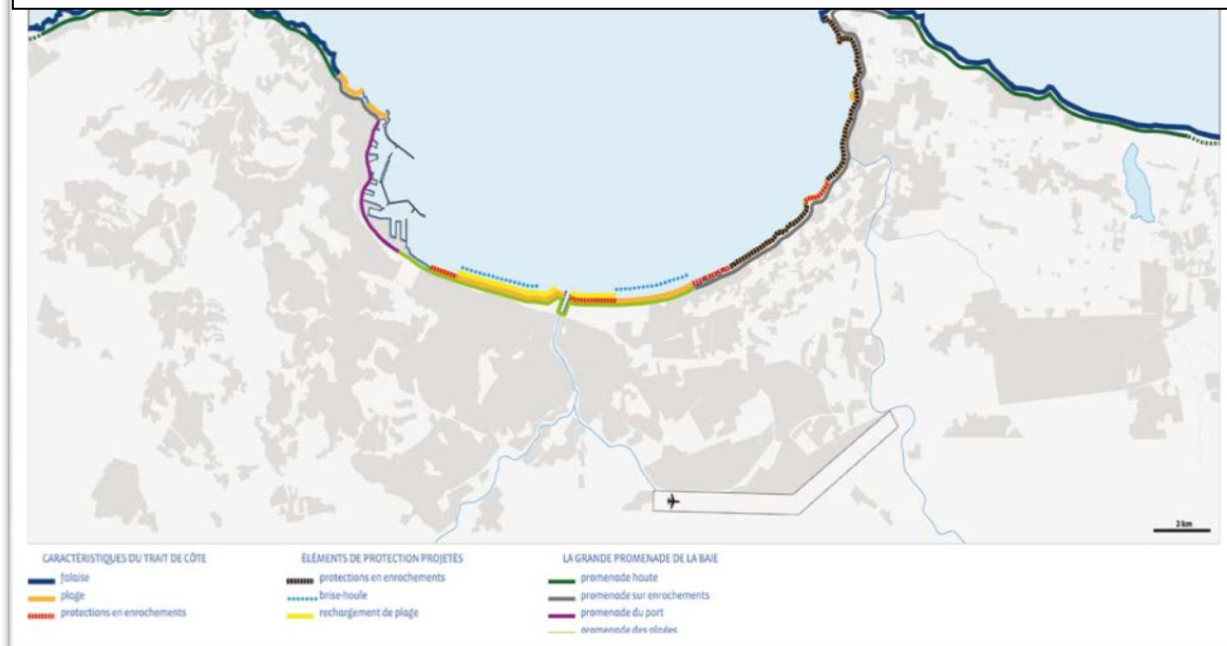
A long terme, l'aménagement des différents segments de la promenade permet d'établir la liaison entre chacune des Perles, L'aménagement du dernier segment de la Grande Promenade de la Baie d'Alger-centre étant conditionné par la libération du terminal à conteneurs. (PDAU D'Alger ,2016)

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Figure 56: Master plan de la promenade de la baie d'Alger

Source : PDAU D'ALGER –ARTE CHARPENTIER

La figure présente la grande promenade de la baie qui s'affirme alors comme l'élément unifiant et qualifiant du schéma de cohérence d'Alger.



➤ La reconquête du front de mer

Réconcilier les Algérois avec la mer. Pour faire d'Alger une éco-métropole de la Méditerranée, le plan de réaménagement prévoit de « redonner des espaces de loisirs et l'accès à la mer aux Algérois ». Symboles forts de la reconquête du front de mer : les piscines (comme ici, à Oued el Harrach dont la réhabilitation a déjà commencé, ou à Bab el Oued), l'aménagement de terrasses et la rénovation de la Casbah. Point fort : l'identité du vieux port dont les activités doivent rester en liaison avec la ville : pêche, plaisance, croisières... Parmi les projets de la reconquête du front de mer et les piliers de l'ouverture de la ville au monde (Internationalisation).(PDAU D'Alger ,2016)

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Les piscines de Beb el oued

Création des piscines et bain naturels s'insérant dans les rochers de la partie nord du site, un projet de réaménagement des plages rechargées en sable et stabilisées par des ouvrages de protection affleurant la surface de l'eau avec un ravalement des façades historique, ainsi Beb el oued la plage populaire devient un lieu de détente et de divertissement.

Objectifs : Mise en valeur du patrimoine historique d'Alger et création d'un lien fort entre le balcon urbain et les quais au travers d'espaces de promenade et de déambulation, mêlant commerces et restauration, en lien avec le développement de l'activité de plaisance et le développement touristique. (ARTE CHARPENTIER ,2016)

Les terrasses du Port

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de redéploiement des activités portuaires et de requalification des espaces du port, dans la volonté d'ouvrir la ville sur la mer et de reconquérir les espaces pour y implanter de nouvelles activités.

Le programme des Terrasses du Port, ou la ville en balcons la caractéristique majeure de l'urbanisme algérois : des promenades étagées suivant le relief de la ville descendants des hauteurs d'Alger vers la mer , promenade maritime du fil de l'eau en bord à quai, chemin des douaniers, promenade du front de mer, promenade urbaine basse et haute est dédié aux activités de loisirs : commerces et espaces de restauration s'organisent autour d'un réseau de circulations ouvertes ou semi-ouvertes, qui offrent de nombreuses liaisons transversales entre la promenade de bord à quai, le boulevard urbain et les accès à la place des Martyrs.

La présence de nombreuses terrasses protégées des intempéries et du soleil, et l'aménagement paysager des abords (arbres de hautes tiges), apportent une grande variété d'espaces de détente et d'ambiances de promenade maritime. Les nombreuses liaisons transversales permettent à la fois d'organiser les accès (terrasses et parkings souterrains) et de préserver de nombreuses vues vers les voûtes depuis la promenade maritime. (ARTE CHARPENTIER ,2016)

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Figure 57 : Aménagement des baignades à Beb El Oued et terrasses du port



Source : « Vies de villes » Hors Série n°3/ 2012

La figure présente à travers les images 01 (Les piscines de Beb el oued) et 02 (Terrasses du port) la reconquête du front de mer d'Alger par l'aménagement des piscines et terrasse du port.

EXEMPLE DES SABLETTES EX PIQUET BLANC

❖ **Désignation et orientations du PDAU**

● **Front de mer Hussein dey/Mohammadia | requalification et reconversion**

- Humaniser le front littoral entre jardin d'essai et el Mohammadia en créant une promenade emblématique.
- Réhabiliter la relation entre la ville/mer et ville/ville.
- Développement d'un cadre d'opération de requalification de certaines friches industrielles ;
- Promouvoir la reconversion de zone industrielles et d'entrepôts dégradées et vétustes; ainsi que le renouvellement de tissus urbain déqualifiés.
- Aménagement des zones transversales ainsi que l'autoroute Est.
- Aménagement des berges d'oued El Harrach.
- Intégration des équipements structurants de portées métropolitaines.

● **Description du projet :**

Un des six projets prioritaires de la révision du PDAU, la promenade des **Sablettes** (plus de 4 kilomètres entre l'oued El Harrach et la station de dessalement), une promenade piétonne et une piste cyclable.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

Un des six projets prioritaires de la révision du PDAU, la promenade des Sablettes (plus de 4 kilomètres entre l'oued El Harrach et la station de dessalement), une promenade piétonne et une piste cyclable.

Un projet pilote par un même objectif que celui de la promenade de la baie et sa spécificité consiste à :

- Récupérer toutes les activités anciennes du site (plages, balade,...) ;
- Requalification du port de plaisance et de pêche à travers l'installation ou
- Modernisation des infrastructures portuaires par des équipements de loisirs et de tourisme
- En revenant aussi à réinventer leurs relations avec la mer avec l'intégration de nouveaux équipements publics (gare maritime, grande roue, mall cinéma,,) et de nouvelles activités de détente ,loisirs ,sport ,repos et de convivialité sociale .

Ce qui fera de ce projet un projet exemplaire pour tous les nouveaux prochains projets d'espaces publics. (PDAU D'Alger ,2016)

Figure 58: Vues sur la promenade maritime de Sablettes



Source :<https://www.flickr.com>

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure présente à travers les images 01 et 02 la promenade des Sablettes animée par ses aménagements extérieurs et équipements d'accompagnement.

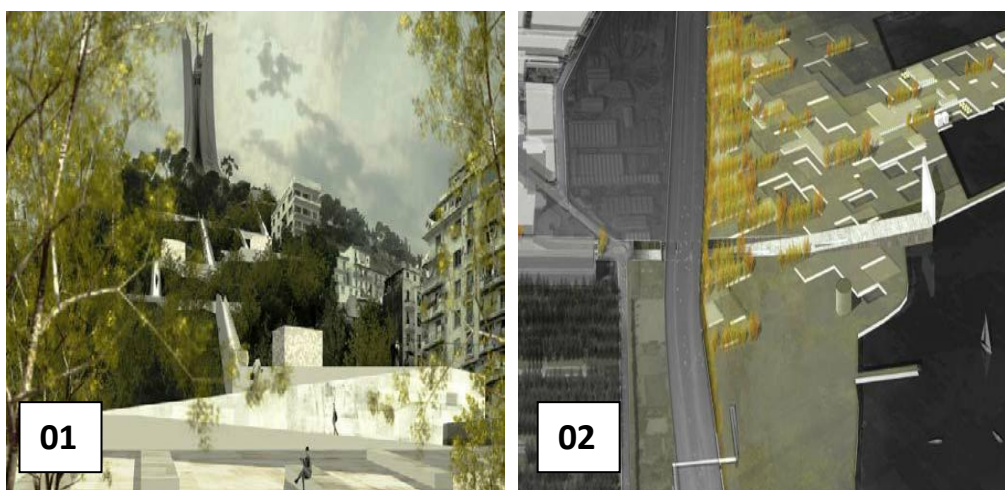
EXEMPLE DE LA «PROMENADE DE L'INDEPENDANCE »

Cette promenade est l'affirmation contemporaine de la ville d'Alger, elle va regrouper un patrimoine historique très important, constitué par des éléments de référence incontournables dans ce contexte urbain, ans un parcours continu jusqu'à la mer.

Les orientations de cette promenade : Cette promenade sera conçue pour:

- Poursuivre les lignes de force du jardin d'essai et incorporer les moyen mécaniques permettent de franchir aisément la pente et les espaces vert.
- Dynamiser les flux transversaux entre l'ensemble monumental et le nouvel équipement culminant de la promenade sur la baie
- Promouvoir la continuité du parcours par la création d'un passage piéton en dessous de l'autoroute.
- Création d'un lien fonctionnel entre ville/mer.
- proposer des espaces thématiques, de repos et de loisirs et accueillir de grands événements publics (ARTE CHARPENTIER ,2016)

Figure 59: la promenade de l'indépendance



Source : « Vies de villes » Hors Série n°3/ 2012

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

La figure présente à travers les images 01 et 02 la création 'une promenade en cascade qui permet de découvrir le panorama de la baie d'Alger.

D'autres interconnexions ville mer

Ville-Mer aura également permis, la réalisation de plusieurs projets d'envergure, publics (le collier de perles) : la, la grande mosquée, le grand aquarium, le musée de l'Afrique ... et privés : les marinas, hôtels, centres commerciaux ...

L'aménagement de la baie se fera selon le principe du « collier de perles ». Au cœur de chacune de ces « perles », on construira un équipement public de grande envergure. La localisation près de la mer de grands équipements culturels et sociaux, fonctionnant comme des ancrages, consolidera la rénovation souhaitée de toute la zone côtière et matérialisera la stratégie de renforcement de la centralité de la ville.

Les attentes du projet de réaménagement la baie d'Alger

- Projet ambitieux contribuant à faire d'Alger une ville métropolitaine
- Projet qui réconciliera les algérois avec la mer en rendant la vie à cette partie de la ville et la rendre une ville saine et sûre, agréable à vivre pour sa population,
- Projet de grande envergure qui fera d'Alger une grande ville touristique
- Projet attractif, qui fera d'Alger un centre de détente; loisirs et relaxation.

Alger ; ville polycentrique, ville de proximité, ville capitale et ville monde.

SECTION 02 : THÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

II.2. Conclusion de la section:

Dans cette section, il a été traité les différents types des aménagements architecturaux des fronts de mer des villes avec leurs différents objectifs et tendances , plusieurs études de cas (national et international) ont été illustrés , dans le but de définir les facteurs d'origines de ces aménagements architecturaux et urbains des fronts de mer et leur impact sur la ville littoral et ses citoyens .

Ces diverses réalisations présentées, mettent en avant le cadre de vie et tendent à donner davantage de place au promeneur, afin notamment qu'il puisse profiter du calme et communier avec le paysage. L'intérêt pour le paysage visible et la protection contre les risques côtiers sont manifestés dans la plupart des cas. Les vues sur la côte et la mer semblent dicter les options d'aménagement. On peut par ailleurs relever un début de changement d'attitude et de pratiques, en matière d'urbanisme et d'architecture.

III. Conclusion générale

L'espace urbain littoral est par nature protéiforme et multifonctionnel au cœur des enjeux stratégiques dans certains pays du monde. Espace attractif mais complexe, il focalise les intérêts urbains, économiques, sociaux et écologiques. Il fait l'objet d'un dispositif conséquent de différents facteurs d'origine, ces derniers ayant d'impact sur le développement et l'aménagement urbain et architectural des villes littorales. Cette recherche s'intéresse en premier lieu aux interactions entre ces différents facteurs d'urbanisation des villes littorales pour comprendre les causes de cette urbanisation et anticiper les dynamiques de l'espace urbain en zone urbaine littorale.

L'urbanisation du littoral est influencée par les caractéristiques de la façade maritime de la ville ou bien les fronts de mer, interface entre terre et mer et composante fondamentale de cette dernière. L'objectif de cette recherche s'agit d'aborder une problématique dans le but d'envisager, de concevoir et de gérer cette frange urbaine littorale en fonction d'une connaissance d'impact de cette dernière sur le l'aspect touristique et économique du de la ville littorale mer. La question qui se pose avec intérêt est le rôle des aménagements urbains et architecturaux dans la valorisation, le fonctionnement et l'usage des fronts de mer afin d'assurer l'interconnexion ville – mer tout en l'enrichissant par de nouveaux usages « conviviaux ou récréatifs.

Références Bibliographiques

LISTE DES FIGURES

Figure 01 : Cap tawn (Afrique du sud).....	07
Figure 02 : Jijel (Ville littorale Algérienne).....	08
Figure 03 : La baie de Rio de Janeiro	09
Figure 04 : Les Composantes de littoral.....	12
Figure 05 : Le littoral méditerranéen	13
Figure 06 : Développement des villes parallèlement à la mer.....	14
Figure 07 : Développement des villes perpendiculairement à la mer.....	16
Figure 08 : Développement des villes dans toutes les directions.....	17
Figure 09 : Développement des villes en empiétant sur mer.....	18
Figure 10 : Marinas et ports de plaisances	20
Figure 11 : Gares maritimes	21
Figure 12 : Paysage urbain et architectural des promenades maritimes.....	21
Figure 13 : Aménagements des piscines naturelles.....	22
Figure 14 : Aménagement des solariums.....	23
Figure 15 : Vue sur les percées	24
Figure 16 : Les différentes aménagement des espaces publics.....	24
Figure 17: Bordj El Arab, Dubaï.....	26
Figure 18: Escale Stockholm, Suède.....	27
Figure 19 : Maison en bord de mer Italie (grandes baies vitrées).	28
Figure 20 : Lisbonne, Portugal	28
Figure 21 : Auvent	29
Figure 22 : Balcon	29
Figure 23 : Belvédère	29
Figure 24 : Galerie.....	29

Références Bibliographiques

Figure 25 :Bow-window	29
Figure 26: Kiosque.....	29
Figure 27 : Loggia	30
Figure 28 : Pergola.....	30
Figure 29 : Terrace	30
Figure 30 : Véranda	30
Figure 31 : Perron	30
Figure 32 : Porche.....	30
Figure 33 : Vue sur des villes littorales touristiques.....	31
Figure 34 : Vue sur des villes littorales Industrielles et commerciales	32
Figure 35 : Vue sur des villes littorales Agricoles.....	33
Figure 36: Le littoral Algerien	34
Figure 37 : Front de mer de la ville d'Alger.....	35
Figure 38: Projet Medina d'Alger	35
Figure 39 : Front de mer de Barcelone avant et après son réaménagement.....	44
Figure 40 : Front de mer de Havre avant et après son réaménagement.....	46
Figure 41: Le front de mer de Falern avant et après le projet d'aménagement.....	48
Figure 42: Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire.....	49
Figure 43 : Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz.....	50
Figure 44 : Rénovation de front de mer de Cleveleys.....	51
Figure 45 : Rénovation de front de mer de Wenduine.....	52
Figure 46 : Rénovation de front de mer de Sables d'Olonne.....	53
Figure 47 : Rénovation de front de mer de Mulini Beach.....	54
Figure 48: Rénovation de front de mer de Benidorm.....	55

Références Bibliographiques

Figure 49 : Rénovation de front de mer de Veules-Les Roses.....	56
Figure 50 : Requalification de front de mer de Sanremo.....	57
Figure 51 : La requalification de la ville de Bilbao.....	58
Figure 52 : La requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton.....	59
Figure 53 : Requalification de RaubaCapeu, à Nice.....	60
Figure 54 : relation ville-mer de la ville d'Alger.....	61
Figure 55 : synthèse des orientations du PDAU d'Alger.....	62
Figure 56 : Master plan de la promenade de la baie d'Alger.....	65
Figure 57 : Aménagement des baignades à Beb El Oued et terrasses du port.....	67
Figure 58 : Vues sur la promenade maritime de Sablettes.....	68
Figure 59: la promenade de l'indépendance.....	69

Références Bibliographiques

-REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le travail s'est réalisé à la base d'une bibliographie thématique et travaux de recherches, en s'appuyant sur les références suivantes

➤ **Site internet et publication en ligne:**

- ✓ les principes d'aménagement du littoral : URL : [http //principe-aménagement –du-littoral .FR /IMG/PDF/DGALN-littoral_ 3cle72d5Gd6.PDF](http://principe-aménagement-du-littoral.FR/IMG/PDF/DGALN-littoral_3cle72d5Gd6.PDF) (consulté 22-03-2018)
- ✓ littoral-et-urbanisme.qv4.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr
- ✓ www.port.fr
- ✓ regis.buquet@lacuc.fr,
- ✓ www.euromediterranee.fr
- ✓ www.lehavretourisme.com/le-havre-patrimoine/le-portdu-havre.htm
- ✓ www.affaires-maritimes.mediterranee.equipement.gouv.fr
- ✓ www.wikipedia.com
- ✓ <http://www.urbalyon.org>
- ✓ <http://www.urbislemag.fr>
- ✓ Saint Nazaire, la prise en compte du patrimoine du PLU, l'architecture balnéaire,2007

➤ **Ouvrages et revues**

• **AUCAME**, A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux, Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole, Avril 2008, 22 pages.

- **Jean-Claude JAGER et Abdelmadjid ARIF**, Urbanisation du littoral méditerranéen, Les Editions de la DGUHC Arche de la Défense -Paris, 1998 ,149 pages
- **REVERT JEAN-FRANCOIS** .2005.penser ensemble le littoral de demain

Références Bibliographiques

➤ **Thèses et mémoires :**

- ✓ . Samuel ROBERT, La vue sur mer et l'urbanisation du littoral, thèse élaborée à l'université de Nice Sophia-Antipolis, 2009 ,459 pages
- ✓ Mémoire de fin d'étude, option: A.S.T, projet: Aménagement d'un Port de Plaisance et Conception d'un Hôtel de Luxe à Cherchell, Année 2012.Blida.
- ✓ Mémoire de fin d'étude, option: A.S.T, projet: Aménagement d'un pôle de plaisance et conception d'un hôtel de luxe Zéralda, Année 2010.Blida.

➤ **Projets de renom:**

✓ **Mylène LANDERNEAU et Cécile BEAUMONT**, Le Littoral Barcelonais, document de travail du C3ED, Centre d'Economie et d'Ethique pour l'Environnement et le Développement (Équipe Incertitudes, Analyses, Concertations & Aménagements (IACA), 2007,23 pages.

✓ **Révision du PDAU d'Alger**, Wilaya d'Alger, 2016 y compris :

✓ **Projets d'aménagement de la baie d'Alger** (ARTE CHARPENTIER et PARQUExPO)

✓ **Aménagement d'oued el Harrach**

✓ **Charte des Espaces Publics**, Projets prioritaires, un processus de contamination positive de la Wilaya d'Alger-PARQUExPO

➤ **Articles**

-**Marion GUELQUE**, Quels Aménagements Pour Les Nouveaux Fronts De Mer ,4 parties, URBIS le magazine qui explore la ville,2015.

-**Mohamed BERRIANE**, Développement touristique, urbanisation du littoral méditerranéen et environnement, MEDIT, 1995 , (19-27 pages)

-**OLIVIER**, Le lustre retrouvé du littoral, Agence STOA : cabinet d'architecture, d'urbanisme/paysagisme et de design, 2013,11 pages

Annexe

RAPPORT DEPROJET P.F.E

**THEME : Pour une meilleure attractivité
touristique de la ville de Ténés**

PROJET :

HOTEL Touristique.

Rapport explicatif du PFE

Objectif de la phase :

Le but à travers cette phase est l'étude et l'analyse du site d'intervention : une phase dans laquelle nous ferons la lecture de la ville pour arriver à définir de manière juste et réfléchie les problématiques sur le plan architectural et urbanistique qui se posent en zone urbaine littorale, Ceci permettra d'y apporter des réponses judicieuses dans les interventions. Le travail sera structuré comme suit :

TABLE DES MATIERES

I.	Motivation de choix du site : La ville de Ténès.....	76
II.	Présentation de la ville de Ténès:	77
III.	Constat.....	82
IV.	Plan d'action	87
V.	Schéma de principes d'aménagement	88
VI.	Les éléments structurants (existants et projetés)	89
VII.	Intervention.....	90
VIII.	Conclusion.....	104

Rapport explicatif du PFE

I. MOTIVATION DE CHOIX DU SITE : Ténès

De la connaissance de tout ce qui précède, mon choix s'est porté sur la ville de Ténès, et pour les motivations suivantes:

- **Son cadre naturel** : une ville côtière, c'est l'une des plus séduisantes stations balnéaires en face d'une mer d'un azur intense. Elle a l'avantage d'avoir une vue sur la mer et sur l'Oued et aussi entourée par la montagne.
- **Son histoire** : L'évolution historique de la ville de Ténès fût enrichie par le brassage des cultures et le passage successif d'innombrables civilisations donnant ainsi un héritage socioculturel important.
- **Ses potentialités indéniables pour le développement touristique** : La présence de plusieurs sites culturels et touristiques.
- **Son architecture et urbanisme** : la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme sont variés.

Figure01 :vue sur la ville de Ténès



source : www.tene.info/galerie.

Rapport explicatif du PFE

II. PRESENTATION DU LA VILLE DE TENES:

Ténès, est une ville côtière d'Algérie appartenant à la wilaya de Chlef.

D'une superficie de 100,22 km, Ténès est bâtie au bord de la mer sur un plateau escarpé qui s'élève jusqu'à 60 m d'altitude ,dominée par les hauteurs qui se dressent en amphithéâtre derrière elle ,et font partie intégrante des montagnes de Dahra

II.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE :

A- Echelle National :

- La ville de Ténès est une ville côtière situé au nord de l'Algérie, elle est à mi-distance entre Alger et Oran ,les deux grandes métropoles de l'Algérie.

Figure 02 : La situation de la ville de Ténès à l'échelle National



Source: Encarta 2009 - modifiée par les auteurs

Rapport explicatif du PFE

B- Echelle Régional:

Ténès est une commune de la wilaya de Chleff en Algérie, située :

A **52 km** au nord de Chleff, chef-lieu de la wilaya. à **264Km** à l'ouest d'Alger et à environ **204km** à l'est d'Oran,

Figure 03 : La situation de la ville de Ténès à l'échelle Régional



Source: Google Earth

C- Echelle Communal:

La daïra de Ténès regroupe trois communes :Ténès, Sidi Akkacha et Sidi Abderahmane.

Ténès ,comme commune est considérée chef- lieu de la daïra de Ténès.

Elle est limitée au nord par la mer, à l'est par la commune d'Oued Goussine, à l'ouest Sidi Abderrahmane, au sud Sidi Akkacha

Rapport explicatif du PFE

Figure 04 : La situation de la ville de Ténès à l'échelle Communal



Source: Google Earth

II.2.ACCESIBILITE:

L'accessibilité à Ténès se fait par la voie routière et maritime.

Par la voie routière, deux routes nationales permettent d'accéder à Ténès.

Il s'agit de :

- **La route RN11** qui relie la ville à Mostaganem à l'Ouest et à Alger à l'Est.
- **La route RN19** qui relie la ville à son chef lieu de la wilaya Chleff.
- **Par la voie maritime**, la ville est reliée au bassin méditerranéen par son port situé au coté Est.

Rapport explicatif du PFE

Figure 05 : l'accessibilité de la ville de Ténès



Source: Google Earth

II.3.DELIMITATION DU PERIMETRE URBAIN :

La ville de Tenes est limitée par:

- La mer méditerranéenne au Nord.
- Le mont de Dahra au Sud.
- les limites de la forêt à l'Est.
- Les terrains agricoles à l'Ouest.

Figure 06 : les limites du périmètre de la ville de Ténès



Source: Google Earth

Rapport explicatif du PFE

II.4.LA MOBILITE INTERIEUR:

La mobilité à l'intérieur de la ville de Ténès est assurée par une infrastructure de communication présentée comme suit:

- Le tronçon RN11 de l'Est à l'Ouest: ce tronçon est souvent saturé.
- Le tronçon RN19 est caractérisé par sa sinuosité et son étroitesse.
- La voie de desserte qui mène au port souvent saturé par les camions .

Figure 07 : la mobilité dans la ville de Ténès



Source: Google Earth

II.5.LA MORPHOLOGIE DE LA VILLE:

La ville de Ténès a une forme triangulaire constituée de deux formes principales:

- 1- Une partie pleine et homogène limitée au nord par la mer méditerranée.
- 2- Une partie en pente constituée par une chaîne montagneuse (la chaîne montagneuse de Dahra).

Figure 08 : la morphologie de la ville de Ténès



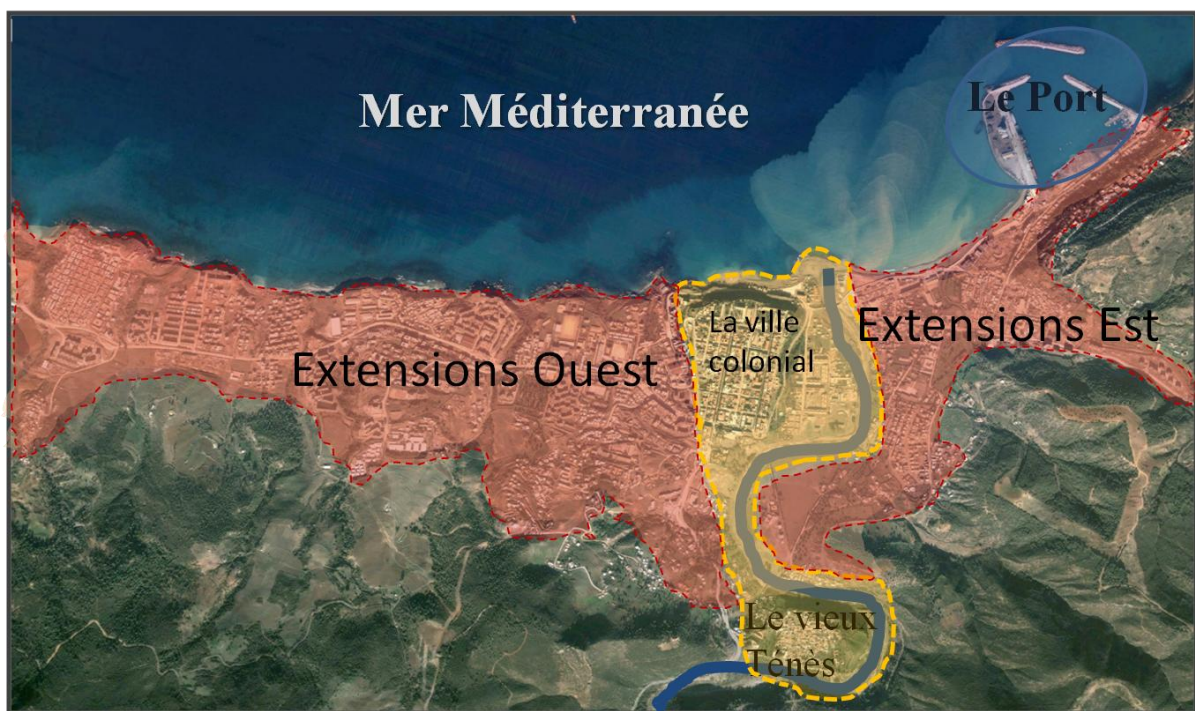
Rapport explicatif du PFE

III. CONSTAT :

Selon le constat établie en M1 après l'étude et l'analyse de la ville de Ténès, La ville de Ténès se compose principalement des entités suivantes :

- La Situation centrale: englobe la ville colonial ,le vieux Ténès et le oued Allala
- Situation des extensions faites de l'Algérie indépendante
- Situation de port

Figure 08 : Vue sur les différentes entités qui forment La ville de Ténès



Source: Google Earth

➤ **Choix et délimitation de la zone d'intervention:**

On a choisi d'intervenir sur la partie centrale de notre site d'étude, dans le but de créer une articulation entre les différentes entités de la ville (le front de mer, ville coloniale, le Vieux Ténès et les premières extensions), valoriser le oued Allala, récupérer les poches vides et de dynamiser la route nationale RN 19.

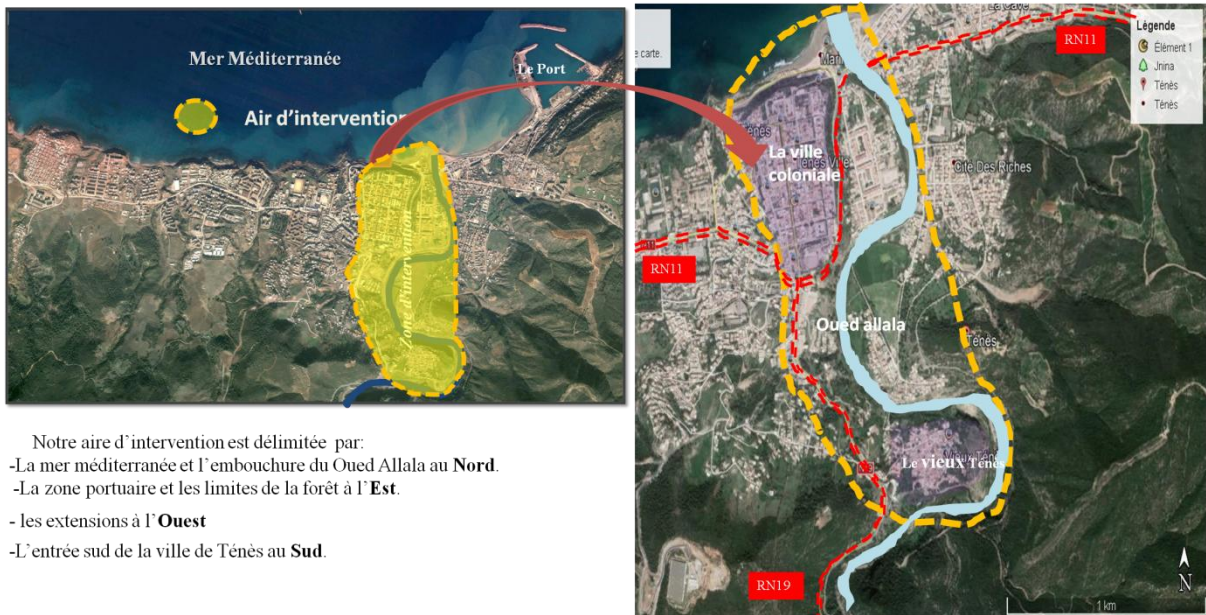
➤ **Motivation de choix:**

Ce choix semble représentatif car il regroupe un ensemble d'aspects historique, urbain, morphologique et naturel de la ville de Ténès à savoir :

Rapport explicatif du PFE

- D'une part, la mer, Oued Allala, la forêt, le vieux Ténès, la ville coloniale, un ensemble d'extensions.
- D'autre part la proximité du port et l'accessibilité de la zone par la RN11 et RN19

.Figure 09 : la délimitation de l'aire d'intervention



Source: Google Earth

L'analyse urbaine ressort :

- ✓ La faiblesse d'articulation entre les différentes entités de la ville

figure 10: Schéma montrant les ruptures de la ville



Rapport explicatif du PFE

- ✓ Le front de mer est délaissé et très peu entretenu : en conséquence, nous constatons l'empiétement des plages, en certains endroits (constructions illicites, bidons villes) en d'autres endroits des lieux de décharges publique. Ceci constitue un obstacle de faire de Ténès un pôle de dynamisation de la frange littorale de Chleff.

Figure 11: Vue sur les constructions illicite



Source: auteur

- ✓ Le constat le plus amer est l'abandon de l'Oued Allala. L'aménagement de ce dernier est crucial pour une meilleure image de la ville et permettra de freiner l'extension vers l'Ouest.

Figure 12: Etat d'abandon de l'oued Allala



Source: auteur

- ✓ L'embouchure de Oued Allala est occupé par de l'habitat élicite.

Rapport explicatif du PFE

Figure 13: Vue sur l'état de l'embouchure



Source: auteur

- ✓ Présence d'une zone d'habitation précaire au long d'oued Allala
- ✓ La croissance démographique, développement anarchique de la ville et les altérations risquent de perdre l'identité de la ville et les deux centres historiques, si des dispositions nécessaires ne sont pas prises.
- ✓ Absence d'une dynamique commerciale au niveau de la RN19
- ✓ *Manque d'animation et d'espaces publics.*
- ✓ La ville de Ténès manque des établissements hôteliers pouvant accueillir les touristes. A titre d'exemple, actuellement la ville ne compte que deux établissements hôteliers, ce qui est très insignifiant pour une station balnéaire comme Ténès.

❖ **Potentialités:**

L'aire d'intervention regorge d'énormes potentialités. Nous pouvons citer entre autres:

- La relation directe avec la mer (**Endroit stratégique**)
- La présence des potentialités naturelles tel que oued Allala .
- Une bonne accessibilité, qui offre le gain de temp
- La position à l'entrée de la ville.
- Intégration facile avec l'environnement immédiat

Rapport explicatif du PFE

VII- INTERVENTION

Suite au schéma de principes d'aménagement, et en réponse au constat établi, Le plan d'aménagement proposé pour ce site comporte le programme suivant:

➤ **Aménagement de front de mer avec les tissus intérieur:**

- Port de plaisance
- Une promenade maritime avec des buvettes et glacier tout le long
- Quai pour bateaux
- Espace de stationnement

➤ **Aménagement tout le long de l'oued Allala:**

- Une promenade
- Des espaces de loisir et de détente
- restaurant
- Espace de consommation
- Quai d'arrêt
- Espaces de jeux

➤ **Aménagement le long de la RN19:**

- Habitat intégré (commerce au RDC et habitat dans les étages supérieures)
- Parking

➤ **Aménagement des poches vides:**

- Hôtel touristique (projet développé)
- Restaurant
- espace de détente et de distraction
- Aire de jeux

VII- INTERVENTION

➤ Description des projets :

Dans le but de créer une relation entre les différentes entités de notre zone et de valoriser oued Allala et dynamiser la RN19, nous avons opté pour un ensemble d'équipement, et cela servira à avoir un plan d'ensemble qui sera en harmonie avec les éléments existants.

• Le port de plaisance:

Un port situé en bord de mer, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Il accueille des bateaux résidant à l'année ou des bateaux visiteurs (de passage)..

Figure 14: le port de plaisance



- **La promenade:**

La promenade est un élément important qui relie nos différents points d'interventions, en créant une articulation entre le front de mer, l'Oued et les différentes entités de la ville. elle est composée de deux parties:

-Une promenade maritime

-Une promenade le long de l'oued, aménagées avec des bancs et des bacs de fleurs et des espaces de consommation afin d'augmenter un confort visuel et physique et permettre aux touristes d'attendre ou de se reposer et ainsi d'accéder aux différents projets proposés.

Figure 15: la promenade maritime



Figure 16: la promenade le long de l'oued Allala



- **Les restaurants:**

Nous avons proposé 2 restaurants dans notre zone d'étude, qui offrent d'une part une belle vue sur le oued allala, le port et d'autre part ils animent la promenade

Figure 17: les restaurants



BATEAU RESTAURANT

- **Espace de consommation**

Figure 18: les espaces de consommations



- **Espace de stationnement (parking)**

Figure 19: les espaces de stationnement



- **Espace de détente et de loisir**

Figure 19: les espaces de détente et de loisir



- **Les aires de jeux:**

Pas loin des équipements, nous avons aménagé des espaces qui regroupent plusieurs jeux pour enfants comme des toboggans, tourniquets et balançoires...où les parents peuvent laisser leurs enfants et être dans les jardins ou les restaurants.

Figure 20: les aires de jeux



- **L'habitat intégrée :**

Pour animer la RN19, nous avons proposé des habitats intégrée dont le commerce au RDC va créer une activité incessante aux alentours de cette voie et en même temps ces habitats auront une belle vue panoramique sur l'oued.

Figure 21: l'habitat intégrée





- **L'hôtel touristique :**

Un hôtel touristique à proximité de la RN11. Cet hôtel sera actif tout le long de l'année par les activités qu'il offre.

Figure 22:l'hôtel touristique



Le but de notre intervention consiste à élaborer un projet qui s'intègre dans notre aménagement tout en offrant à cette partie de la ville une certaine image de marque à travers notre projet .

➤ **Le projet architectural :**

Parmi les nombreux projets proposés dans notre travail nous avons choisi de développer l'hôtel touristique qui reprend à deux vocations touristiques et urbaines.

1-Définition de l'hôtel :

Un hôtel est avant tout un lieu de vie.

- SELON LAROUSSE

Est une maison meublée ou on loge les voyageurs, Grand édifice destiné à des établissements publics.

- SELON JEAN NOUVEL:

« Un hôtel c'est dormir et se sentir chez soi en une demi heure ».

2-Les composantes de l'hotel:

Partie publique :une partie destinée aux clients et aussi aux publics. Elle offre plusieurs services, tels que la réception, la restauration, l'animation, les loisirs et les affaires. C'est cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité en diversifiant et en améliorant la qualité des différents services offerts.

Partie privée : c'est une partie réservée exclusivement aux clients. Elle est composée de chambres simples, doubles, triples, quadruples, de suites et d'un salon de détente avec un service d'étage pour un maximum de confort et de sensation de bien être

Partie interne : c'est une partie indispensable au bon fonctionnement de l'hôtel. Elle comporte l'administration pour la gestion et les finances, et les locaux techniques pour une bonne fluidité des activités et une rapidité des services

3-Les types d'hôtel:

➤ **Selon les catégories des clients :**

Les hôtels de tourisme : sont définis comme des établissements homologués par le ministère du tourisme répondant aux normes techniques imposées par la réglementation.

L'hôtel d'affaire : « hôtel des congrès », est un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. La prise en charge totale de l'hébergement, de la restauration et des divertissements a conduit à la création de ce type de l'hôtel.

Selon le site:

hôtel urbain :ce sont des hôtels qu'on trouve au centre des villes, ou au bord du mer si la ville se développe sur littoral, ils s'organisent généralement autour d'un espace central « atrium », cette partie publique est un véritable lieu de visite, car on peut trouver des magasins, des services, des banques, des restaurants, des salles d'expositions et de fêtes, avec une partie d'affaires, où se déroulent les congrès, les conférences, les séminaires ou les réunions.

Hôtels en paysage semi urbain : c'est les hôtels qui se trouve a la périphérie des villes, en plus de l'activité de l'hébergement, avec une partie de la distractions, la restauration, les salles des fêtes, rarement une partie d'affaire.

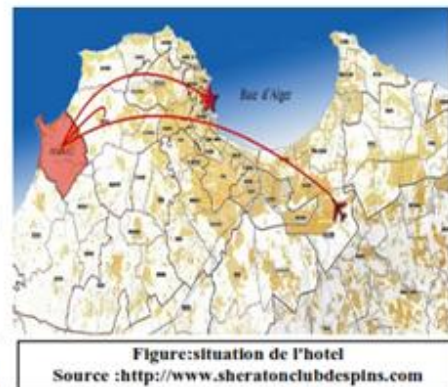
Hôtels en site naturel : on les trouve en dehors de la ville, dans un site naturel où il présente des potentialités touristique, c à d au bord de la mer dans les forets, sur des falaises, ou en montagnes là où le paysage est beaux, à caractère le sport et de loisirs.

4-Analyse d'exemple:

Hôtel Sheraton d'Alger:

L'hôtel Sheraton, inauguré en 1999, construit au club des pins par les deux architectes:
FABRIZIO FABRIS et BRUNO RAPISARDA.

L'hôtel est implanté en bordure de mer , à 25km d'Alger en allant vers l'ouest, dans la commune de Staouali, à 30 min de l'aéroport HAOUARI BOUMEDIENE et a 5min du centre ville.



Le caractère monumental de l'édifice est obtenu par l'emploi de la symétrie.

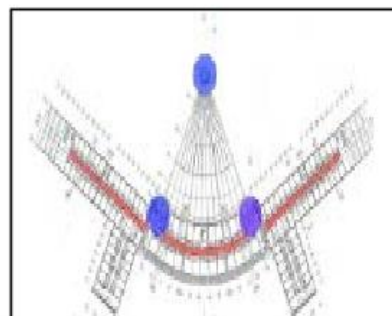
En décomposant le volume principal, on dénombre trois volumes: les deux ailes et le corps central. L'intersection entre les volumes se matérialise avec des cylindres.





Dans les façades on retrouve une différenciation entre le traitement du bloc central et celui des ailes périphériques. Le bloc central est recouvert de plaque en pierres calcaires pour donner un degré de massivité, et une importance accrue. Le traitement des deux ailes est constitué d'un module répétitif



Figure : Façade principale de l'hôtel shératon



 CIRCLULATION VERTICALE
 CIRCLULATION HORIZONTALE

L'hôtel se compose de **419** chambres réparties comme suit:

- 281** chambres standards
- 36** chambres supérieures
- 102** suites de très grand confort :
- 72** suites juniors,
- 28** suites seniors,
- 02** suites présidentielles.



Figure : chambre double



Figure : suite

L'hôtel est doté de Cinq (05) restaurants, et un bar
un programme diversifié de loisirs

- Court de tennis,
- Terrain de volley,
- Un centre de fitness,
- Tennis de table,
- Une discothèque,
- Piscines,
- Un auditorium,
- salles de conférence totalement équipées.
- terrain de golf a proximité
- un gymnase
- centre d'affaires.
- salle de jeux
- une plage privée
- des boutiques
- sept salles de banquets
- Salle de réunions.



Figure : restaurant



Figure : piscine



Figure : salle de conférence

❖ Le programme fonctionnel :

D'après l'étude des exemples, la recherche thématique nous a aidés à établir un programme adéquat aux usagers et au site.

L'hôtel est composé de trois parties :

➤ **Partie publique :**

Une partie destinée aux clients et aussi aux publics. On trouve : la

Réception, des restaurants, les loisirs et les affaires. C'est cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité.

➤ **Partie privée :**

C'est une partie réservée exclusivement aux clients. Elle est composée de chambres juniors, doubles, de suites

Partie interne :

Elle comporte l'administration, et les locaux techniques

VIII. Conclusion :

Après l'étude du cas l'exemple de la ville de Ténès, nous avons pu constater ce qui suit:

La ville de Ténès possède un potentiel naturel très riche, pour le développement particulièrement de l'image touristique, mais la ville manque d'un programme de développement sur toutes les échelles.

Une intervention est justifiée lorsque les potentialités naturelles n'assure plus ses fonctions, ou lorsqu'elles ne répondent plus aux usages qu'on en fait.

A travers cette étude, il ressort que les principales actions permettent de répondre aux problématiques soulevés, s'appuyant sur les interprétations tirées des différents aspects, Cette étude a pour but de créer une articulation entre les différentes entités de la ville de Ténès valoriser le oued Allala, et de dynamiser la route nationale

la nécessité d'entreprendre une lecture historique et analytique, afin d'aboutir un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création et qui s'intègre au mieux dans l'environnement immédiat, et qui permet de donner une meilleure attractivité touristique de la ville de TENES.