

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



**Université de Blida 01**

**Institut d'architecture et d'urbanisme**

**Mémoire de Fin d'Étude (master 2)**

**Option : architecture en zone urbaine littorale**

**Thème :**

**Aménagement des fronts de mer des villes littorales**

**(Joint en annexe le PFE : pour une meilleure image touristique de la ville de Béjaïa)**

**Présenté par :**

**Mlle. ALILI NOUR ELHOUDA**

**Encadré par :**

**Mme. ABDELMOULA AMINA**  
**Mme. DJARIDANE. Y**

**ANNEE UNIVERSITAIRE : 2018-2019**

## **TABLE DES MATIERES**

<b>Résumé</b> .....	02
<b>I- Introduction générale</b> .....	03
<b>II- Etat de connaissances</b>	
<b>Section01:Thématique général</b>	
<b>Architecture et aménagement urbain en milieu littoral</b>	
1- Introduction de la section .....	07
2- Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural .....	10
3- Conclusion de la section.....	32
<b>Section 02 : Thématique spécifique</b>	
<b>Aménagement urbain des fronts de mer des villes littorales</b>	
1- Introduction de la section.....	33
2- Aménagement urbain et interconnexion ville-mer .....	34
3- Présentation des types d'aménagement urbains des fronts de mer des villes littorales.....	38
3.1- Cas général .....	41
3.2- Cas de l'algerie.....	59
4- Conclusion de la section.....	66
<b>III- Conclusion générale</b> .....	67
<b>Liste de figures</b> .....	68
<b>Références bibliographiques</b> .....	69

## **RESUME**

Les villes littorales sont des territoires à enjeux et qui ont un impact sur le développement de l'attrait touristique et économique de leurs pays ,la nécessité de déceler les facteurs les conséquences des différentes mutations que connaît la ville littorale , semble avoir définitivement écarté l'idée d'une définition unique ,à l'issue de ce master de recherche, on mit en évidence les principaux facteurs de développement urbain et architectural de la ville littorale, suites aux spécificités de ces facteurs d'origine , portée sur ces causes, disparités entre pays et côtes, il se traduit l'inégal développement de ces villes littorales.

En s'intéressant aux interactions entre l'urbanisation côtière et l'aménagement la frange littorale, notre thème étude, en effet, les fronts de mer de la ville qui sont des sites très convoités, avec l'arrivée de nouveaux transports urbains collectifs et maritimes, le souci de redonner une attractivité à un lieu exceptionnel, le besoin de changer d'image et la façade maritime, toutes poussent les villes à aménager et reconquérir leur bande littorale.

L'aménagement urbain et l'embellissement architectural ne sauraient rester à la traîne et deviennent aussi exceptionnels pour créer des lieux côtiers qu'ils illuminent la vitrine urbaine de la ville littorale et rayonnent sur toute sa périphérie

### I-INTRODUCTION GENERALE :

**« La mer est un élément capital pour la connaissance des peuples. La mer modèle les mœurs comme elle fait les rivages, tout les peuples marins ont du caprice sinon de la folie dans l'âme ».**

André Suarès

**« Le désir d'accès à la Mer pour la voir et la toucher est un désir extrêmement fort »** Rapport

Picard 1973

L'espace littoral est naturellement riche en matière des ressources, il est aujourd'hui le Lieu de multiples activités (tourisme, industrie, agriculture). Cette richesse le soumit Généralement à des fortes pressions et rend son aménagement de plus en plus difficile.

Depuis l'antiquité le littoral ne cesse de subir des évolutions et des transformations au Niveau de son écosystème. Les zones littorales sont des espaces particulièrement attractifs Pour les hommes et ses activités. Ils constituent assurément des milieux très commandés et désirés par l'ensemble des citoyens, investisseurs, administrateurs...etc. Il est plus que tout autre espace, un endroit de plus en plus aménagé pour des activités économiques comme la pêche, le transport maritime, la construction navale, l'industrie, l'habitat...etc. Cet aménagement le rend un espace convoité et menacé.<sup>1</sup>

Le littoral est un espace limité, convoité, attractif, propice aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), il accueille actuellement la plus part des habitants des pays, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. Le littoral joue un rôle moteur essentiel, dans le développement économique touristique et culturel d'une région.<sup>2</sup>

Actuellement; près de la moitié de l'humanité vit sur la bande côtière et la mondialisation des échanges, l'industrialisation des côtes et l'essor du tourisme balnéaire accélèrent la concentration du peuplement et des activités le long des rivages.

Cette littoralisation pose le problème de la comptabilité entre le développement économique et la protection de l'environnement.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> PINOT, Jean-Pierre. *La gestion du littoral institut Océanographique*, Paris, 1998.

<sup>2</sup> Tahraoui.f, « les politiques d'aménagement en milieu méditerranéen »,

<sup>3</sup> Le littoral, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral>, consultée le 24 janvier 2015.

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.

En effet, notre objectif est d'arriver à identifier les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti.

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.

La ville littorale présente à travers son emplacement spécifique (point de contact terre et mer), des particularités climatiques, économiques, sociales, architecturales et urbanistiques qu'on ne trouve pas dans d'autres villes intérieures, le rapport entre le site et la ville est plus complexe et influe sur la production urbaine et architecturale.

En arrivant à travers cette étude à trouver une méthodologie d'aménagement du littoral dans une démarche de développement durable.

Certaines villes littorales vivent des problèmes d'une forte urbanisation, toutes les villes littorales du monde sont touchées de près ou de loin par un même phénomène majeur, l'éclatement urbain, ainsi la civilisation de demain sera totalement urbaine et fondée sur de nouveaux référentiels, qui s'appuient essentiellement sur le savoir et la technologie<sup>4</sup>,

Aussi le problème de L'empiètement sur des sites protégés qui sont Les terres agricoles, les domaines maritimes publics, l'occupation des plus beaux sites, par certains équipements tels que les complexes touristiques, et la dégradation de certains sites touristiques et disparition d'une belle architecture .on remarque aussi que les villes littorales actuellement vivent les problèmes de pollution

---

<sup>4</sup> SEDJARI ALI, le devenir de la ville, édition l'harmattan, 1999.

, comme la Pollution visuelles (les villes industrielles ), la Pollution d'air et la Pollution des ressources sous terraines (les villes agricoles ).<sup>5</sup>

Parmi les problématiques abordés dans cette recherche, c'est l'absence d'un aménagement spécialisée pour les zones portuaires, surtout dans les villes littorales algériennes , parce que le port est un point fort pour la ville, aussi il représente La base sur laquelle il est basé l'économie de la ville , il est le lien entre cette ville et les autres villes .

Le front de mer est considéré comme un point fort de la ville littorale, car elle est la première destination pour les visiteurs et les touristes, donc on doit la prendre en compte et la faire un plan d'aménagement bien étudié et dédié au zones portuaires

Comme hypothèse on propose un plan d'aménagement pour les front de mer peut être une solution pour la valorisation et la protection de littoral.

Cette recherche vise à examiner les types d'aménagement des fronts de mer et tirer profit de leurs résultats, d'analyser les différentes initiatives et actions entrepris dans l'aménagement des zones portuaires et mise en valeur du littoral.

Afin d'apporter des éléments de réponses à ces questions nous avons adopté une méthodologie de recherche suivante :

La méthodologie de recherche consiste en la recherche bibliographique ainsi que divers sites internet, ouvrages, livres et les différentes revues qui vont nous permettre d'apporter un éclairage sur la notion du littoral, sa valorisation et la notion de l'aménagement touristique.

---

<sup>5</sup> Jacques BEAUCHAMP, « la pollution littorale », Université de Picardie Jules Verne, 2003.

Nous avons jugé utile de structurer notre recherche en deux parties :

La première partie est consacrée à la thématique générale sur les villes littorales ou on va se baser sur des recherches bibliographiques sur les concepts liés à notre thématique de recherche (littoral, ville littorale, développement des villes littorales...) à travers des livres, des thèses, des mémoires de fin d'études et des articles scientifiques publiés. Ainsi que des consultations des sites internet seront mises en oeuvre pour enrichir cette recherche.

La deuxième partie est consacrée à la thématique spécifique où nous allons étudier des exemples où des modèles étrangères d'un aménagement des fronts de mer ainsi

Leur diverse action appliquer, pour ressortir un modèle qui va servir dans notre cas.

## **II. ETAT DE CONNAISSANCES**

### **Section01 : Thématique générale**

#### **II.1 Introduction de la section :**

Cette partie est structurée 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 types 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, traitement des façades et choix des matériaux de construction.

La deuxième section on y traitera la thématique spécifique liée au rôle des aménagements des fronts de mer dans le développement de leur villes, elle sera intitulée « aménagements 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 positifs et négatifs, 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 la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural un bref aperçu sur le littoral en général est nécessaire et important :

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral

---

« Entre la mer et la cote, la bataille est engagée depuis 5000 ans, et c'est toujours la mer qui gagne, l'affrontement tourne parfois au drame. Ce genre de tragédie reste rare, mais le combat que livrent les vagues au rivage est permanent, centimètre après centimètre la mer ronge plages et falaises. »<sup>6</sup>

Le littoral est la bande de terre constituant la zone comprise entre une étendue maritime et la terre ferme, le continent, ou l'arrière-pays. Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres.<sup>7</sup>

Selon les échelles retenues, le littoral peut s'étendre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres de part et d'autre de la limite terre-eau ou au sens strict, correspondre à l'estran. Il est typiquement constitué de l'étage infralittoral, l'estran et l'étage supra littoral.

Espace limité, convoité, attractif, propices aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), il accueille actuellement la majorité de l'humanité, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. On parle alors de littoralisation.<sup>8</sup>

La littoralisation est aussi liée à l'attraction qu'exercent les côtes sur les vacanciers et les touristes. Les premiers bains de mer de la bourgeoisie européenne du XIX<sup>ème</sup> siècle ouvrirent une nouvelle période pour les littoraux qui furent fréquentés, en masse, avec les congés payés des années trente, mais surtout avec la généralisation de l'automobile dans l'après-guerre, puis de l'avion. (FAUVE, 2008).

---

6KACEMI Malika

<sup>7</sup> Maryvonne Bodiguel, *Le littoral entre nature et politique*, L'Harmattan, 1997, 233 p

<sup>8</sup> Marie-Anne Gervais - Lambony (sous la direction de), *Les littoraux*, Éditions Atlande, Collection Clefs Concours, 1999.

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral**

---

La ville littorale est un espace limité, convoité, attractif, propices aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), elle occupe aujourd'hui une place particulière dans l'histoire de l'urbanisme, de fait de sa position stratégique et de son élément attractif qui est la mer, et cela se

traduit par une diversité du développement du tissu urbain ce qui nous donne de différents aménagements et organisations des villes littorales.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Observatoire du littoral (2015) Fiche Occupation du sol dans les communes littorales

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral

---

## II.2 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural

### Cas générale

#### II.2.1 Présentation sur le plan urbanistique

##### II.2.1.1 Formes de développement urbain 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 01)

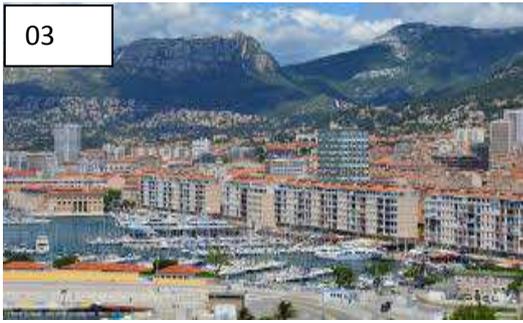
#### Figure 01 : Développement des villes parallèlement à la mer



Source : <http://nutritionandhealthcare.info>



Source : *mappa Genova 1766 – Wikimedia .fr*



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, on s'ajoute à cela d'autres facteurs ont orienté le développement de la ville littorale 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 ... (Voir figure 02)

**Figure 02 : Développement des villes perpendiculairement à la mer**

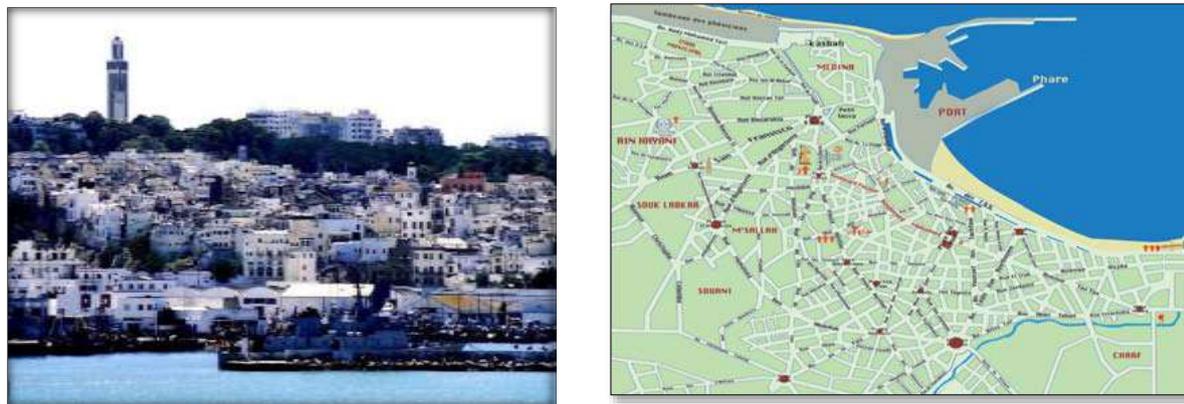


Source : <https://www.costadevalencia.com/>

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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral



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 où 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 03)

#### Figure 03: Développement des villes dans toutes les directions



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

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



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 formes de villes littorales (Samuel ROBERT, 2009).

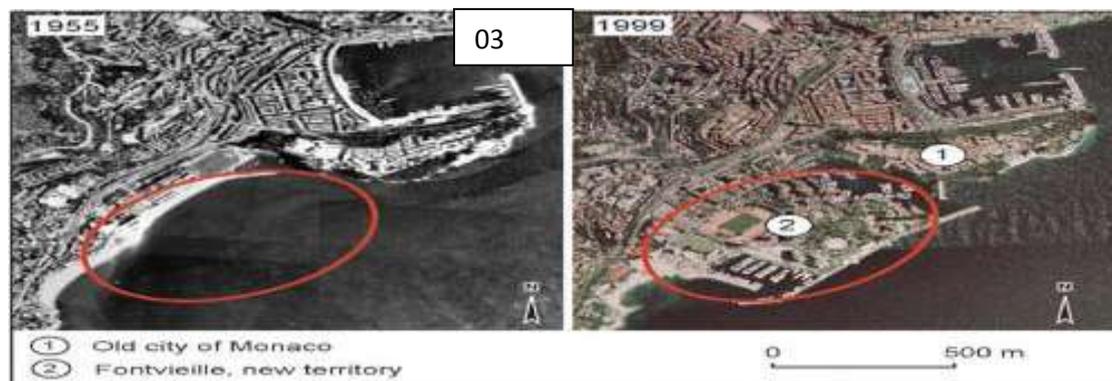
Dans certains pays, à cause des changements climatiques, face aux sécheresses dans les terres, des mouvements de population vers les côtes s'intensifient peu à peu. De tous ces phénomènes résulte une forte pression démographique sur le littoral, avec pour conséquence un niveau élevé de l'empiétement 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 05), 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 04 : développement des villes en empiétant sur mer**



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

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



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

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’avançant 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)

### II.2.1.2 Les aménagements urbains spécifiques :

#### \*les percées visuelles :

Les villes littorales se caractérisent par des aménagements urbains liés aux particularités de ces villes. Nous présenterons en premier 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 un certain type d’aménagement (ruelle, boulevard) elles aboutissent généralement vers des places aménagées, mais ont également un rôle hygiéniste car ils permettent d’assurer et de réguler la ventilation des tissus urbains. (fig5)

Figure 5 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de Rambla en Barcelone, Alger en Algérie



Source : image Google map(traité par moi)



Source : image Google map(traité par moi)

-La 1ère image montre la carte de l'avenue Rambla en Espagne .L'avenue avec 1.8km de longueur constitue la principale promenade de la ville, elle est séquencée de diverses activités qui viennent consolider l'activité liée à la mer. Cette percée commence par un espace important qui est la place de Catalogne, on aboutit sur la place Boqueria qui un espace public aménagé par des commerces, espaces de consommations, qui accompagnent le visiteur jusqu'à la mer. La percée termine ainsi sur un point important Rambla dal mar qui continue la percée sur mer.

-La 2ème image montre une carte de la ville d'Alger en Algérie. Le boulevard conçu comme une véritable coulée verte aménagée par des jardins et monuments pour renforcer l'attractivité de cet espace.

#### **\*Belvédères ; Balcons, Places et Terrasses :**

Belvédère est un point de vue panoramique (terrasse, balcon, etc...) qui domine un parc, une baie ou un édifice, et d'où la vue est belle, pour admirer la vue.

Associé à la notion d'horizon et d'altitude, le belvédère concrétise sur le plan architectural une position dominante, celle qui permet de voir et d'observer (Voir figure 06)

#### **Figure 06: Aménagement des places et belvédère envers la mer**



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

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

L'image 01 montre la place des Martyrs Alger-Algérie est la toute première place aménagée à Alger par l'armée française, à la suite de la ( Initialement conçue comme une place d'armes). Une place qui s'adapte à la configuration de la baie (promontoire rocheux, pente et littoral) ,elle constitue un élément de repère et d'articulation important, en offrant des percées vers la mer ainsi qu'une relation physique et visuelle entre le port et les hauteurs.

L'image 02 présente, Dans la haute ville de Bejaia, La place Gueydon, des accueillantes terrasses, une placette hissée et Construite sur un balcon surplombant le port, elle offre une vue magnifique de la baie de Bejaia. Il serait inconcevable de ne point profiter du belvédère. Accoudé à la balustrade, on peut plonger son regard dans le bleu de la mer, qui se confond à l'horizon avec le bleu du ciel, et suivre le mouvement nonchalant des navires en partance.

## II.2.2 SUR LE PLAN ARCHITECTURAL :

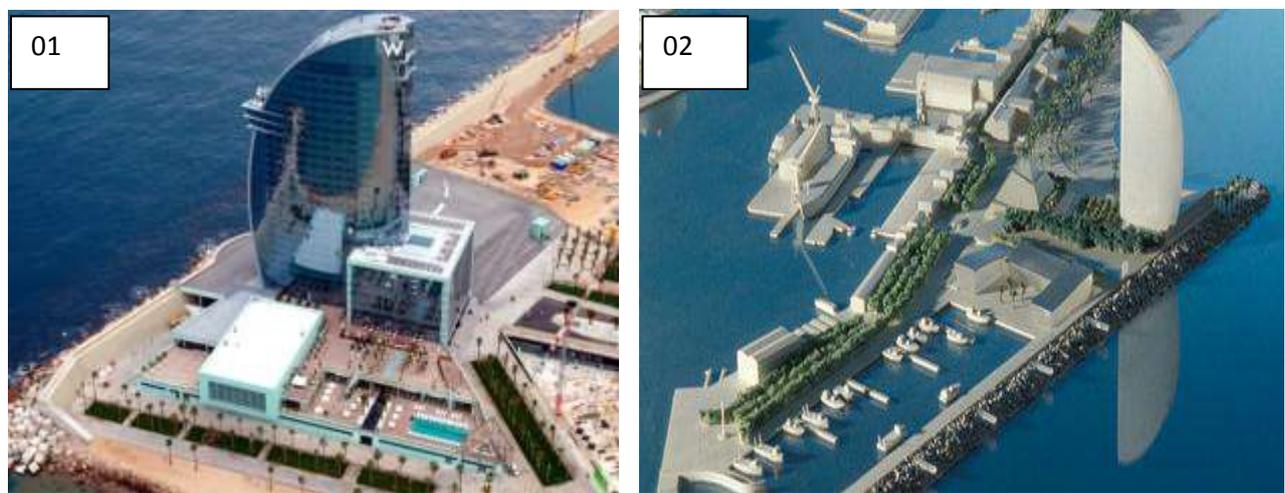
L'architecture en milieu littoral se distingue par un jeu de décrochements dans les volumes, avec des grandes ouvertures, l'usage de nouveaux matériaux de construction particulièrement ceux qui sont utilisés pour les ornements, ainsi que l'utilisation de grandes terrasses, des balcons, loggias...etc.

### □ Localisation et orientation du bâtiment :

La localisation et le choix de l'assiette pour l'implantation du projet se fait selon des critères de choix de terrain et dépendant d'un projet à un autre, comme par exemple un projet d'habitat qui exige la

vue dégagée vers la mer et un projet d'hôpital qui exige plutôt que le terrain soit exposé au soleil tout le matin. L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre en premier lieu la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer.(voir figure07)

**Figure 7 : Vues sur un exemple d'implantation et orientation du bâtiment : Cas de l'Hôtel W en Espagne**



Source : <http://betarq.com/fr/proyecto/hotel>

La 1ère image montre l'exemple d'Hôtel W à Barcelone, dessiné par l'architecte espagnol Ricardo Bofill qui fait partie d'un ambitieux plan de rénovation urbaine du littoral de Barcelone. L'édifice est un projet urbain, implanté sur la nouvelle entrée du port de Barcelone.

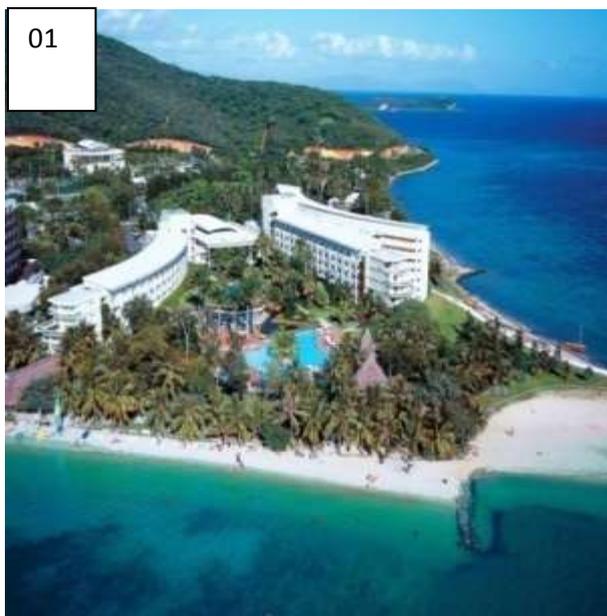
Il montre que l'édifice est un point de repère de ce nouveau quartier qui sera développé avec des boutiques haut de gamme, des bureaux et des lieux de divertissement.

-La 2ème image montre l'implantation du projet sur une parcelle en face à la mer, ainsi l'architecte a dû trouver une forme originale. Il a opté à la fois pour la typologie du gratte-ciel mais aussi pour un marquage fort au sol, d'où il résulte une forme de voile gonflé.

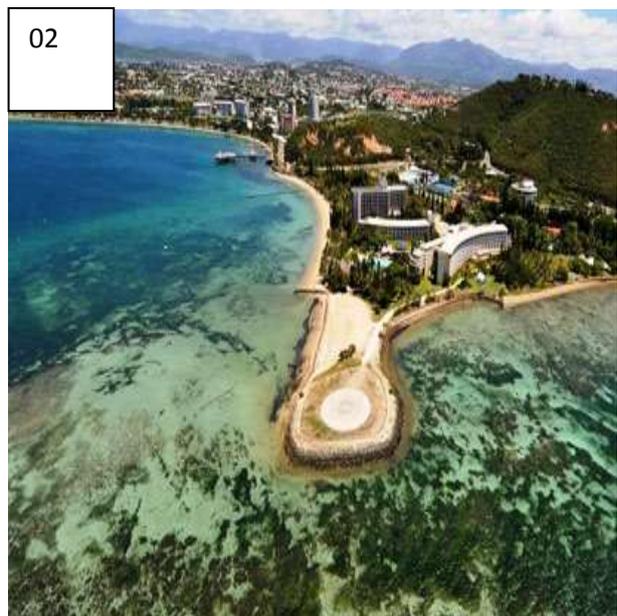
#### o Formes et Orientation

À travers une contemplation des formes. Ils permettent d'obtenir une continuité entre nature et architecture. Concevoir l'édifice comme déterminé par la matérialité du lieu, dans des rapports de causalité c'est concevoir l'intégration d'un bâtiment comme la non-altération du paysage. La forme du bâtiment s'inspire des indices paysagers relevés sur le site (Voir figure07)

**Figure 08 : Un hôtel Le méridien, forme et orientation adaptées au paysage marin**



01



02

Source : <https://www.agoda.com/fr>

Source : <https://www.agoda.com/fr>

La figure expose comment s'intègre le projet parfaitement dans le paysage sauvage et luxuriant de ce magnifique site naturel à Nouméa, Nouvelle Calédonie. Un soin tout particulier a été apporté au traitement paysagé des jardins et des abords du bâtiment.

La disposition asymétrique des deux ailes de l'hôtel permet à chaque chambre de bénéficier d'une vue sur la mer et sur les jardins. Des auvents ajourés ou des loggias protègent les façades des ardeurs du soleil.

#### □ Les ouvertures :

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

Utilisation de grandes ouvertures et baies vitrées qui permet de ne plus créer de limite entre la mer et l'intérieur du bâtiment et pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et la ventilation et des vues panoramiques. Ainsi pour contribuer à refroidir les pièces en soirée avec leurs protections du rayonnement solaire : en utilisant des éléments de protection (moucharabiehs, pare-soleil horizontal, pare-soleil vertical).(voire figure 08)

Figure 9 : Vues sur un exemple des ouvertures



(Source : <http://mapio.net/pic/>)



(Source : <http://www.designcurial.com>)



(Source : <http://fr.zoover.ch/turquie/mediterranee>)



(Source : <http://urbzsims.com/villa-contemporaine/>)

-La 1ère image montre la façade maritime d'Alger en Algérie, un large boulevard qui offre une vue en terrasse sur le port qu'il surplombe de 15 m. Il est constitué d'immeubles haussmanniens à arcades.

-La 2ème image montre la façade sud du centre Botin en Espagne. Le bâtiment s'oriente Nord-Sud pour profiter pleinement de la course du soleil ainsi il est complètement vitré avec usage de brises soleils verticaux pour protéger les murs extérieurs de l'ensoleillement direct tout en permettant une ventilation par convection le long de la paroi extérieure du bâtiment.

- La 3ème image montre l'Hôtel Viking en Turquie. Les relations entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment sont modulées par les ouvertures d'où elle permet la pénétration de la lumière qui est un élément essentiel de l'usage et de l'esthétique de l'architecture de l'Hôtel.

- La 4ème image montre une vue sur un séjour en Côte d'Azur en France. L'espace jour prévoit des grandes ouvertures qui sont orientées sur mer pour bénéficier de la vue sur les îles et la mer ainsi pour profiter de l'éclairage naturel et aussi de l'aération.

#### □ **Les Terrasses, Balcons, etc. :**

L'architecture en milieu littoral se distingue souvent par la construction des terrasses, des balcons, des baies vitrées et des grandes ouvertures qui sont des espaces tampons entre l'extérieur et l'intérieur. Ils ont une importance dans la conception architecturale dans les milieux littoraux, ils permettent de répondre à plusieurs fonctions : pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération et la vue panoramique, ce qui permet à l'habitant l'exploitation optimale de toute la richesse littorale .

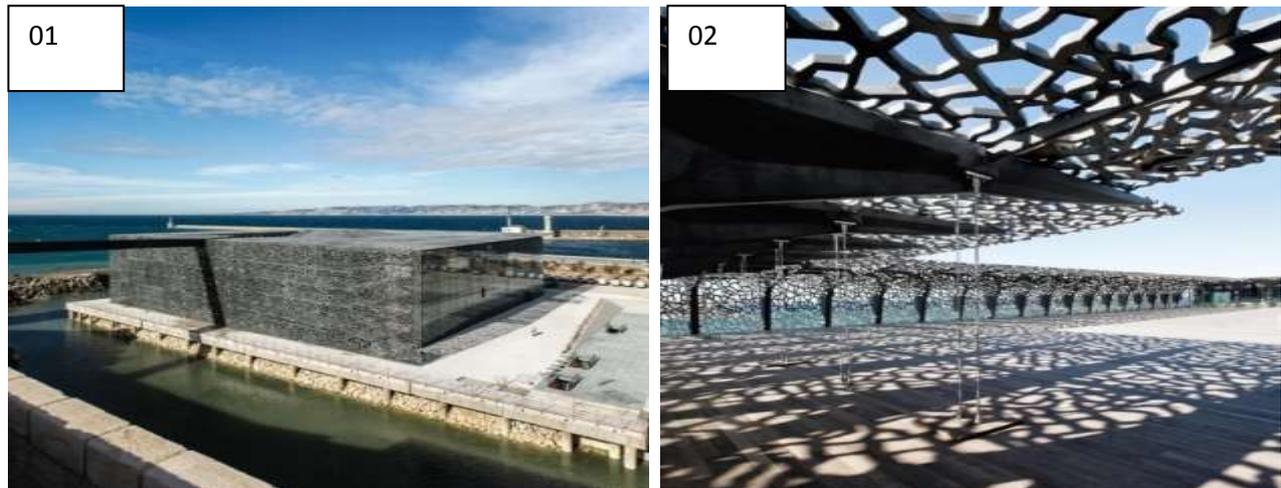
#### o *Matériaux et techniques de construction*

Les contraintes inhérentes au bord de mer obligent à procéder à des choix. Tous les matériaux ne résistent pas aussi bien aux agressions du sel, du soleil et du vent qui sont les aléas que subissent quotidiennement les constructions érigées en bord de mer. Les matériaux engagent l'observateur à travers une logique constructive du projet au lieu de l'engager à travers une contemplation des formes. Des techniques à base des matériaux non oxydables (l'aluminium, l'acier galvanisé ou PVC) et du bois imputrescible pour qu'ils soient durables.

Depuis quelques années, un peu partout dans le monde, architectes et ingénieurs du BTP

créent de nouvelles formes, de nouveaux élans, de nouvelles esthétiques. Une tendance qui doit son essor à la fois à la mise au point de nouveaux matériaux : béton-fibre, aciers spéciaux, verre renforcé et/ou autonettoyant, bois, «plastique» polymère (Voir figure 010)

**Figure 10 : Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM)**



Source : <http://www.mucem.org/>

La figure relative au premier grand musée consacré à la Méditerranée, haut lieu de l'architecture et du patrimoine (Marseille-France), elle présente ce bloc minéral entouré d'une **résille de béton**, cube minéral où le béton est roi combine une impression de force et de légèreté. Rien dans cet édifice n'est purement décoratif, tout est structurel, la résille extérieure en béton dématérialise la façade tout en apportant une touche délicate et énergique à l'image d'une gigantesque peau de corail.

Concernant le type de peinture, Dans le passé, Les murs des bâtisses sont peints à la chaux, un désinfectant naturel qui n'altère aucun organisme vivant. Ce revêtement ne couvre pas complètement les murs comme la peinture vinyle qui recouvre la surface d'un film plastique imperméable (Voir figure 15). Actuellement des peintures adaptées à l'environnement marin. La peinture pliolite et le vernis marin sont recommandés, étant donné qu'ils résistent à l'air marin et à l'humidité, de même qu'aux changements au niveau des conditions climatiques.

De relief déterminent les propriétés spatiales du paysage. Or, ces dernières peuvent être accentuées par la texture ou la couleur de la végétation. L'étude du phénomène des couleurs contiguës permet de prendre conscience de l'importance des choix de couleurs dans un projet d'architecture puisqu'il influence directement la perception de l'observateur. Les couleurs et l'architecture des bâtiments ont de véritables vertus répondant aux problématiques des pays chauds proches de la mer (Voir figure 11)

**Figure 11: Villages dominant la mer et l’embellissant par leur couleur**



source : <https://bichearoundtheworld.fr/>

source : <http://www.voyage-tunisie.info/>

La figure explique à travers des images 01 (Santorin en Grèce) et 02 (Sidi Bou Saïd, Tunisie), l’usage fréquent des deux couleurs spécifiques au milieu littoral, l’origine des maisons blanches aux volets bleus. Des explications techniques : Si la couleur noire absorbe la chaleur, la couleur blanche la renvoie, ce qui atténue la température à l’intérieur des maisons. La couleur bleue est quant à elle réputée pour éloigner les moustiques. Ces couleurs sont aussi porteuses de sens : Le blanc donne un sentiment de pureté et de propreté et Le bleu représente le calme, le rêve, la sagesse, la fraîcheur, et l’eau de la mer Méditerranée.

### **o Traitement de façades**

Comme il a été présenté précédemment, le littoral est une zone qui peut être soumise à des phénomènes météorologiques violents. C’est pourquoi il faut considérer différentes mesures pour construire au bord de mer, il est également indispensable de prévoir l’installation de fenêtres, volets, portes et d’une toiture qui résisteront aux vents violents, pour fournir une protection efficace. Pour arrêter les vents violents, il est envisageable de mettre en place des ganivelles ou des canisses.

### **Vocations des villes littorales :**

En plus de leur classement par taille (petites, moyennes et grandes) qui les distingue, les villes littorales, à l’instar de toutes les villes, sont parfois, pour ne pas dire souvent, citées selon l’activité (ou les activités) dominante (s). On parle ainsi de villes touristiques, industrielles, commerciales,

agricoles, ou encore de villes industrielles et touristiques, industrielles et commerciales, touristiques et agricoles.... Sur le plan architectural et urbanistique elles présentent des paysages différents selon la vocation de chacune. Aspect nécessaire et important de porter à la connaissance des architectes/urbanistes, particulièrement à ceux qui s'intéressent à l'espace littoral.

#### □ **Ville littorale touristique :**

L'aménagement des villes côtières touristiques est caractérisé par le développement d'une architecture et d'un urbanisme composée de port plaisance et d'espaces de distraction, de commerce, de loisir et de consommation, géré et planifié par l'installation et la mise en place d'infrastructures à dominance touristiques (hôtels, restaurants, grands complexes touristiques, auberges, etc.).

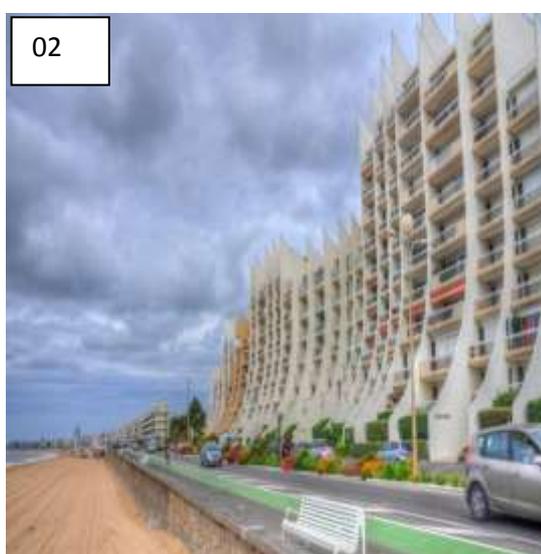
#### **-Sur le plan paysager, architectural et urbanistique :**

Ces sites attirent un grand flux de touristes à cause de la présence d'infrastructures qui favorisent l'attractivité touristique causé par une rapide et forte urbanisation. Provoquant aussi une forte consommation des ressources locales telles que l'eau. Ces villes sont caractérisées par l'embellissement des espaces et des styles architecturaux et le type d'aménagement touristique : ports de plaisance, infrastructures hôtelières, complexes touristiques, espaces de loisirs, de distraction et de consommation. (voir figure 12)

**Figure 12 : Vues sur un exemple d'une ville touristiques : la ville La Baule en France**



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



(Source:<http://www.images-de-paysages.com>)

La 1ère image montre une promenade sur le front de mer de La Baule (à pieds ou à cheval) aménagée avec thalassothérapie, marché et shopping. La 2ème image montre des immeubles sous forme de vagues orientés vers la mer(habitat balnéaire).

□ **Ville littorale industrielle et commerciale :**

L'impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial ou industriel, composé de ports industriels ; bâtiments commerciaux, usines, habitats industriels et collectifs des hangars et d'aires de stockages.

**-Sur le plan paysager, architectural et urbanistique :**

L'architecture de ces villes est caractérisée par l'habitat collectif, incluant les cités dortoirs, les usines, entrepôts et hangars, ces villes présentent un réel danger, considérées comme un facteur de pollution avec leurs émissions de gaz, créant ainsi une rupture aussi bien physique que visuelle avec la mer.(voir figure 13)

**Figure 13 : Vues sur un exemple d'une ville industrielle : Cas de la ville du Havre en France.**



(Source : <https://fr.wikipedia.org>)



(Source : <https://fr.wikipedia.org>)

-La 1<sup>ère</sup> image montre le bassin de commerce au Havre aménagé avec des bâtiments de commerces et d'industrie.

-La 2<sup>ème</sup> image montre le bassin Vauban au port du Havre de la chambre de Commerce et d'Industrie et du centre commercial et des bâtiments collectifs.

□ **Ville littorale agricole**

Les villes littorales se développent près de leur trait de côte, et leur extension se fait sur les terres agricoles. Avec des constructions individuelles et paysagistes (fermes.). Les villes connaîtront un processus où les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés.

**-Sur le plan paysager, architectural et urbanistique :**

Ces villes se caractérisent par la dominance de l'activité agricole, développée par les habitants pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (facteur économique).

Sur le plan urbain, ces agglomérations sont généralement constituées de constructions d'habitat individuel et paysannes (ferme), et le reste du territoire est composé de terres agricoles.(voir figure 14).

**Figure 14 : Vues sur des exemples ville agricole : Cas de la ville de tipaza en Algérie et Cas de la ville zeralda en Algérie.**



(Source : <https://www.fatakat.com>)



(Source : <http://forum.actudz.com>)

La 1<sup>ère</sup> image montre la carte de la ville de Tipaza en Algérie. C'est une ville littorale agricole aménagée d'une manière à préserver les terres agricoles.

La 2<sup>ème</sup> image montre la ville de Zeralda en Algérie de part sa vocation agricole se développe plus à l'intérieur en préservant ses terres agricoles .

**II-3 présentation de la ville littorale : Cas de l'Algérie**

Le littoral algérien s'étend sur une longueur de 1200 KM ,d'une superficie de 9824 km<sup>2</sup> ,0.4% de la superficie du pays.

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

En ce début du 21<sup>e</sup> siècle, les divergences entre aménageurs et protecteurs de l'environnement existent toujours, mais la réglementation mise en place dans les années 1970 à 1990 a mûri.

En Algérie, après l'indépendance, La ville littorale algérienne vit une grande crise de croissance qui s'exprime d'une manière tangible dans sa structure, sa forme et son fonctionnement, elle s'est développée en tournant le dos à la mer, jusqu'aux années quatre vingt, la croissance urbaine se poursuit par des l'édification des constructions identiques, typiques et sans visage, construites de la même manière soit en milieu littoral ou l'intérieur du pays. Même aux niveaux des instruments d'urbanisme, il n'y avait pas de règlement et lois spécifiques aux zones urbaines littorales, une réglementation générale qui prescrit le même contenu pour toutes les zones urbaines.

En effet, la population est caractérisée par une répartition déséquilibrée sur le territoire national environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral. Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée qui s'est développée au détriment du foncier agricole et des sites naturels qui n'ont également pas été épargnés<sup>10</sup>

En effet, des plans d'aménagement côtiers ont été lancés à travers les 15 wilayas littorales que compte le pays et des commissariats nationaux du littoral ont été installés.

#### **Ainsi que les instruments d'urbanisme :**

Le schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) , Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) , Le schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAT) et le plan d'occupation des sols (POS),qui incitent dans un cadre juridique , à la protection et valorisation du littoral afin de respecter la servitude délimitée par cette loi, le caractère écologique, paysager, culturel ou touristique de la ville littorale et - encourager et oeuvrer pour le transfert vers des sites appropriées, des installations industrielles existantes dont l'activité est considérée comme préjudiciable a l'environnement côtier .<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Malika KACEMI, 2011

<sup>11</sup> Malika KACEMI, « Protection et valorisation du littoral en Algérie

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral

---

**Figure 15 : Vue sur un exemple sur un modèle de construction des villes intérieure et une ville sur la mer : Cas de Oran en Algérie et Blida en Algérie.**



(Source : <https://www.liberte-algerie.com>)



(Source : <https://www.Startimes.com>)

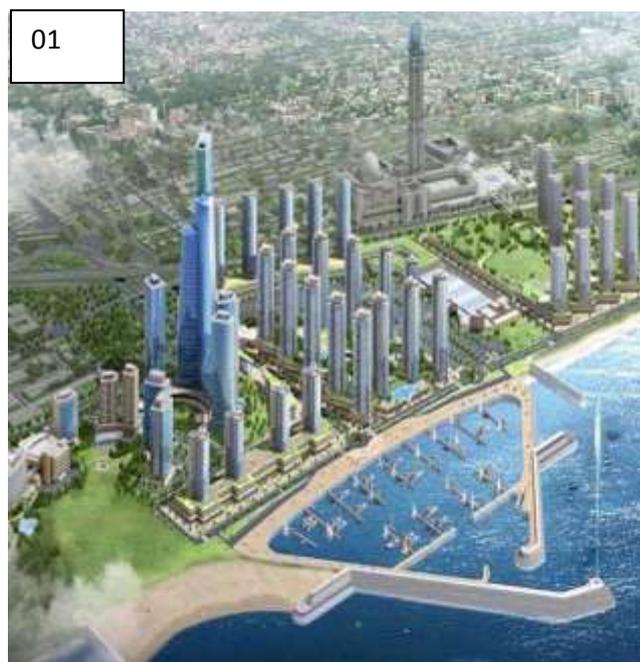
-La 1ère image montre une cité la ville de Oran en Algérie qui est une ville littorale, on remarque un bâti sans aucune identité et ne prennent pas en considération les spécificités du littoral.

-La 2ème image montre une cité à Blida en Algérie qui est une ville intérieure. On remarque un bâti identique au bâti qui se trouve au milieu littoral.

**Figure 16: Vues sur des exemples de nouveaux projets sur le littoral algérien**

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral



(Source : <http://www.archi-mag.com>)



(Source : <http://www.elmoudjahid.com>)

-La 1ère image montre le projet de Medina. Les travaux d'aménagement de la partie de la baie d'Alger. Des tours d'affaires, un supermarché, un parc aquaculture, une marina, les activités liées à la plaisance en mer et un grand parking sont autant d'infrastructures en chantier.

-La 3ème image montre le projet d'un village touristique Moretti à Alger. Ce projet comprend un hôtel de 5 étoiles, des appartements-hôtels, des tours résidentielles, une marina et un centre commercial.

Les pouvoirs publics prenant l'intérêt porté au littoral récemment et même en retard, ils ont fini par mettre en place une réglementation, la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral date du 05 février 2002, portant sur la protection et à la valorisation du littoral.

Depuis, ils ont consenti dans ce domaine des efforts effectifs et une politique très ambitieuse a été mise en oeuvre par un ensemble de textes de lois et décrets, à savoir :

- Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral
- Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral

---

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

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

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

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

#### **Application de la législation :**

Malheureusement, il s'avère que la loi « littoral » en Algérie rencontre de sérieuses difficultés d'application dues pour l'essentiel aux réticences qu'elle suscite chez les administrations locales (urbanisme, tourisme, etc.). Aussi, il n'existe pas de contrôle hiérarchique, les administrations centrales qui créent la législation, n'assurent pas de suivi au niveau local.<sup>12</sup>

La gestion intégrée du littoral en Algérie n'est pas un concept à inventer, la loi « littoral » le stipule clairement. « Dans le littoral, l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités, les organisations et les associations qui oeuvrent dans ce domaine et se fonde sur les principes de développement durable, de

prévention et de précaution » Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE)

(2003). Rapport sur l'état et l'avenir de l'environnement, Alger, MATE, 118 p

Cependant, il ne suffit pas de le mentionner dans un texte juridique, il faut le traduire dans une politique claire qui implique tous les acteurs concernés. La coordination, la collaboration et la concertation entre les différents acteurs aussi bien au niveau central, qu'au niveau local sont indispensables, pour le bon fonctionnement d'une politique de gestion intégrée du littoral. Par ailleurs, il faut mettre à la disposition de chaque intervenant les moyens humains et financiers

---

<sup>12</sup> (Malika KACEMI, 2011)

nécessaires.

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral**

---

#### **Nouvelle stratégie politique et urbaine**

À partir du projet d'aménagement de la baie d'Alger faire d'Alger l'éco-métropole de la méditerranée selon Une démarche, procéder avec le PDAU sur des projets prioritaires, ce qui n'a jamais existé auparavant.

Afin de réconcilier la population Algéroise avec la méditerranée, les pouvoirs publics de la Wilaya d'Alger, ont lancé, dans la 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

Nouveaux concepts introduits dans l'aménagement d'une ville littorale algérienne, Métropole : ville dominante, Ville principale du monde, Une ville mondiale, ville globale ou ville Monde sont différentes appellations pour désigner une ville qui exerce des fonctions stratégiques à l'échelle mondiale avec un nombre important d'habitants, un centre qui organise des flux et s'inscrit dans des réseaux, un pôle de commandement dans la mondialisation. Qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles.

Espérant la réussite de ce nouvel urbanisme en Algérie, et que ce projet porte une certaine contamination positive pour le reste des villes littorales algériennes.

#### **Instruments d'urbanisme liés au littorale:**

##### **1-Le plan d'aménagement côtier (PAC):**

Le PAC a pour objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace littoral s'est faite sur la base de critères physiques. Ainsi au niveau des zones des falaises il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3 km. Il a été intégré les espaces forestiers (forêts et maquis dégradés) dans leur intégralité, les plaines littorales, les terres à vocation agricole, les zones humides et les sites historiques.

##### **2-Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU):**

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section01 : Thématique générale : Architecture et aménagement urbain en milieu littoral**

---

détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure.

Le PDAU doit être compatible avec les orientations de la loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral et fixer les termes de référence des POS.

En Algérie, Le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection (notamment par l'interdiction de construire). Dans le respect des dispositions du PDAU, Le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné. Le POS en tant qu'instrument d'urbanisme réglementaire de détail doit normalement permettre de mieux cerner les critères de spécificité des lieux.

**II-4 Conclusion de la section01 :**

A travers cette étude nous sommes arrivé a 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 arrivé à comprendre le fonctionnement d'une ville littorale et les aspects qui organise la ville ainsi que leurs impact 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 programme 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.

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales**

---

## **SECTION II : THEMATIQUE SPECIFIQUE**

### **Aménagement des fronts de mer des villes littorales**

#### **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 notre 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 la relation ville- mer et à aider à une planification avisée le territoire côtier.

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

#### II-2.La relation entre les aménagements urbains et le rapport ville-mer :

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 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.<sup>13</sup>

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.

<sup>14</sup>

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements architecturaux des boulevards

---

<sup>13</sup> . (Frank BEBIE, 1993)

<sup>14</sup> Frank BEBIE, 1993)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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 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.

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

En effet les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités.

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. C'est ce qui s'est passé pour Puerto Madero à Buenos Aires et pour Le Parc des Nations à Lisbonne. Ces quartiers se sont retrouvés enclavés par la voie de chemin de fer. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant.

L'aspect environnement n'est pas négligeable, la protection de l'environnement s'est manifestée sous différentes formes :Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement l'arrêt des grands travaux de remblayage modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports. Ensuite en créant des liens et organisant des opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires. Enfin, d'autres aménagements, telle l'opération Grand

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de développement durable en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.

L'aspect social est important aussi, La concertation avec les habitants, Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible. Ainsi dans le Vieux-Port de Montréal, où l'avis des citoyens a été si influent, les installations portuaires ont principalement laissé place à d'immenses espaces verts. D'autres villes ont eu recours à la concertation publique comme Nantes et Hambourg où des ateliers publics ont été constitués et où la population était amenée à se prononcer sur les différentes options d'aménagement.

Ces quartiers maritimes constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles(cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euro-méditerranéens et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), touristique. Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers .L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés .L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour En assurant sa pérennité.

S'ajoutent à cela, une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet pour l'amener jusqu'à sa réussite, le principe de réversibilité, en effet, la revalorisation d'un front de mer s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société au temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation. Les concepteurs mesurent bien l'importance de ce principe de réversibilité car le projet doit être pensé pour s'adapter au fil du temps. <sup>15</sup>

### **II-3. Les des types d'aménagements 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.

---

<sup>15</sup> (AUCAME ,2008)

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales**

---

#### **\*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 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 oeuvre 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 offices 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 extravagant :**

Le modèle d'aménagement qui a choisi 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'oeuvre 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. <sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> AUCAME ,2008)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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'a pas assuré l'intégration du front de mer à la ville dans leur milieu urbain, le 2ème a assuré une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local de la ville, le 4ème 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 1er modèle) qui a produit des résultats positifs. Des exemples de villes à travers la Méditerranée et éventuellement d'autres régions littorales qui sont marquées par leur particularité distinguée (projets et de renom), dont ils ont réussi à aménager et récupérer leurs fronts de mer ; se sont des exemples qui montrent comment le contenu de la ville « la mer » arrive à modifier le contenant urbain. Ces exemples de réaménagement peuvent nous donner quelques pistes de réflexion sur cette thématique. Voici une série d'**étude de cas** exposée par le biais des fiches synthétiques et illustratives qui recouvrent plusieurs réaménagements, qui se différencient par leur situation géographique, leur époque de reconversion et leurs objectifs et principes d'aménagement.

#### **Le type d'aménagement libéral :**

Cette quatrième 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

---

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes d'embourgeoisement(gentrification)

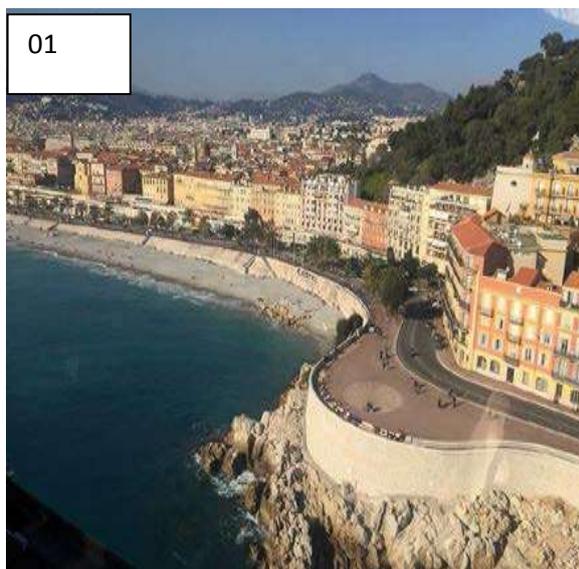
## II-Exemples d'aménagements des fronts de mer :

### 1- CAS GENERAL

#### \* 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 Rauba Capeu est également remanié.

**Figure17: Requalification de Rauba Capeu, à Nice**



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.

**\* la ville du havre (France) :**

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 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.

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

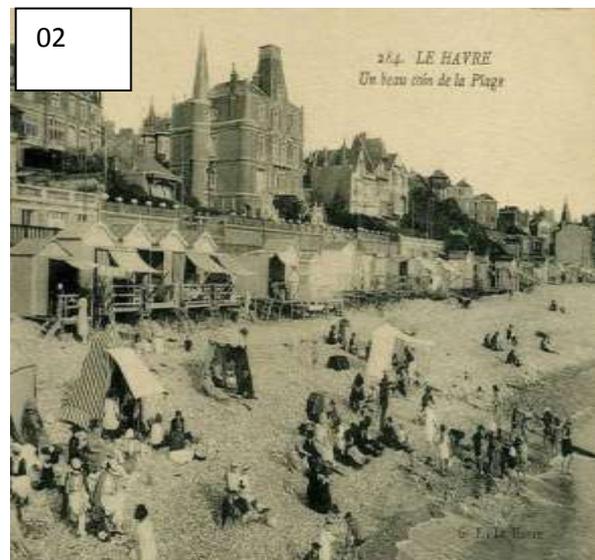
---

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. <sup>17</sup>

**Figure 18: Front de mer de Havre avant et après son réaménagement**



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



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

---

<sup>17</sup> (Célia EVEN, 2015)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---



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



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

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. Et à travers 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.

#### \* 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

## ETAT DE CONNAISSANCE

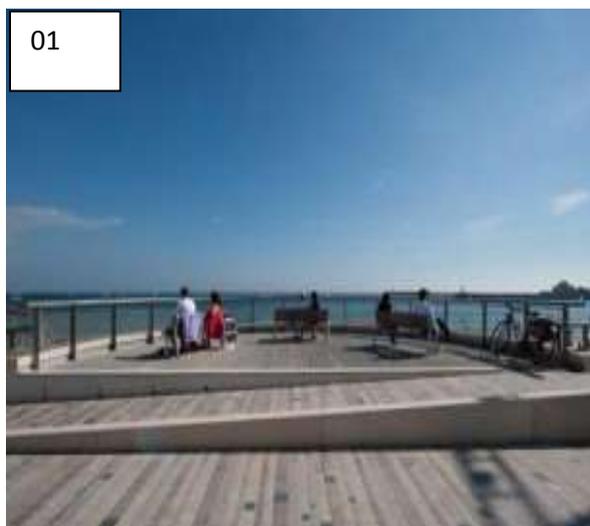
### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

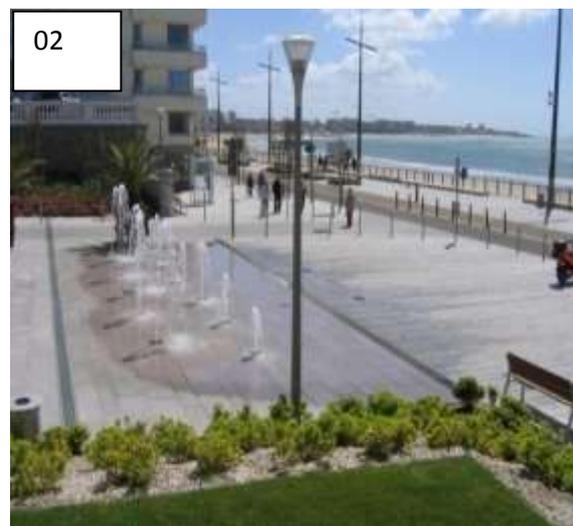
projet de restructuration de l'espace public du front de mer des sables d'Olonne a été entrepris de 2010 à 2013 avec deux objectifs : animer la digue tout en améliorant le confort de ses usagers. La digue, datant des années 50, avait été fortement dégradée lors du passage de la tempête Xynthia en 2010. 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 19: 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)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---



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

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.

#### \* **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'épure de manière à révéler la beauté naturelle des lieux. La phase finale des de 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<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> (Clothil de RICHARD,2012)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

**Figure 20 : Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire**



Source : [www.saint-nazaire-tourisme.com](http://www.saint-nazaire-tourisme.com)



Source : [www.saint-nazaire-tourisme.com](http://www.saint-nazaire-tourisme.com)

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...

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

**Figure 21: Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz**



Source <https://wienerberger.fr/>



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.

#### \* **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.<sup>19</sup>

---

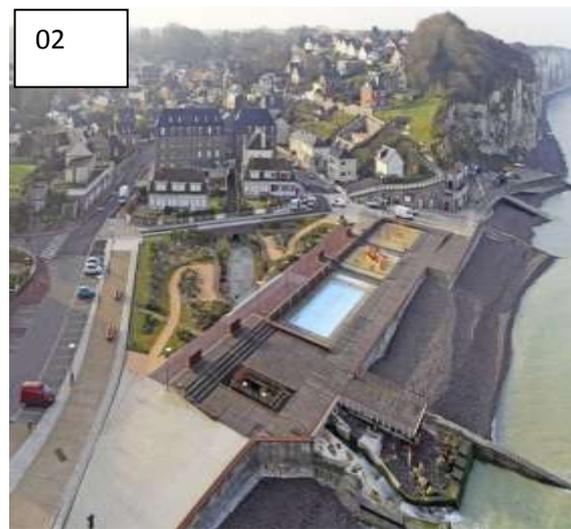
<sup>19</sup> Jean-Claude CLAIRE, 2013)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

**Figure 22: Rénovation de front de mer de Veules-Les-Rose**



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

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.

#### \* 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 panoramique de Garavan ont été achevés au printemps 2004.<sup>20</sup>

**Figure 23: La requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton**

---

<sup>20</sup> (Villede Menton, 2004).

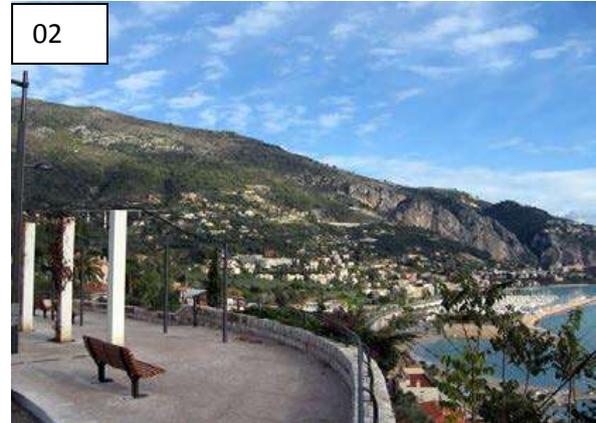
## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---



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



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.

#### \* 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,

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.

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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'oeuvre 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 24 : La requalification de la ville de Bilbao



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



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

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.

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

#### **\*la ville de Barcelone(Espagne) :**

La ville de Barcelone fortement urbanisé 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 maitresses, 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.<sup>21</sup>

Après l'intervention : grâce à la nouvelle loi sur la propriété côtière, tous ces terrains entre terre et mer sont devenus du domaine public, tout 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.

#### **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 25 : Front de mer de Barcelone avant et après son réaménagement**

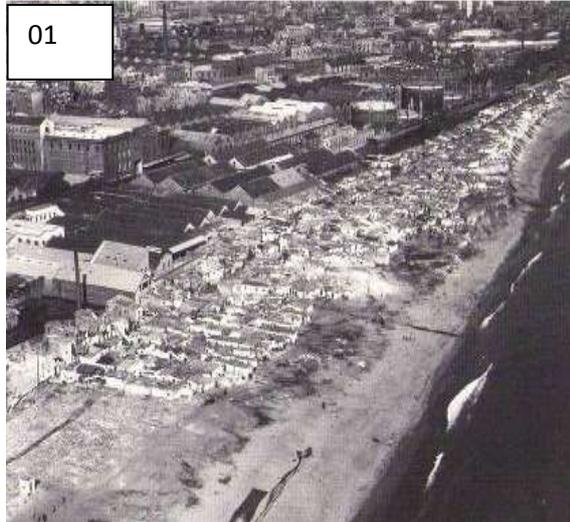
---

<sup>21</sup> (Mylène LANDERNEAU et Cécile BEAUMONT, 2007)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---



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



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



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



Source <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. Et 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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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

#### \* 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. A fin d'offrir des espaces de repos et des belvédères sur la mer au cours de la promenade. Cette 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 26: Rénovation de front de mer de Benidorm



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



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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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

#### **\*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.<sup>22</sup>

#### **Figure 27: Rénovation de front de mer de Cleveleys**

---

<sup>22</sup> (Marion GUELQUE,2015)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---



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



<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.

#### \* Cas de la ville d'Athènes –Grèce :

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 Faleron, 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 Faleron qui a contribué à l'isolement de la baie de Faleron 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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

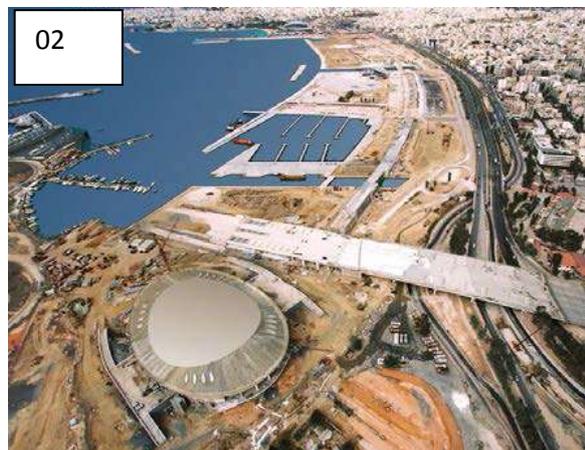
malheureusement vu le jour. En 1999, à l'occasion de Jeux Olympiques de 2004, le Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics et l'agence d'urbanisme d'Athènes ont convoqué un groupe constitué de plusieurs urbanistes internationaux afin de développer cette zone jusqu'alors laissée à l'abandon.

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 toutes les risques d'inondation des quartiers résidentiels et, de manière plus générale, de la baie de Faléron.

#### Figure 28 : Le front de mer de Faléron avant et après le projet d'aménagement



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



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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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.

#### \* **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 « Master plan Kustveiligheid »<sup>23</sup>, 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.<sup>24</sup>

#### **Figure 29: Rénovation de front de mer de Wenduine**



<sup>23</sup> (Plan directeur de sécurité côtière)

<sup>24</sup> (Marion GUELQUE, 2015)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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.. ...

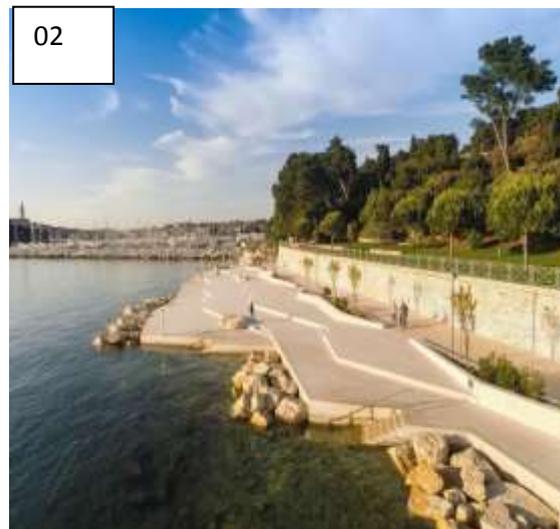
#### \* **Mulini Beach (Croatie) :**

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 30: Rénovation de front de mer de Mulini Beach**



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



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.

## 2. CAS DE L'ALGERIE

### Exemple Du Front De Mer De La Ville D'Alger

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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 la 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 la 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 moutonnaire 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 31 : relation ville-mer de la ville d'Alger**



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



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

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales**

---

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

Le projet d'aménagement de la baie d'Alger ,porteur d'ambitions clefs pour la capitale ,l'un des volets structurants de la stratégie vise ainsi à faire de la baie d'Alger le moteur principal et le coeur vivant de la nouvelle image d'un Alger renaissant ce projet stratégique et opérationnel a été mis en oeuvre a travers un dispositif aux mesures suivantes : équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité et il en constitue l'armature principale, la façade la vitrine maritime afin de redonner à Alger le rayonnement qu'elle mérite.

### **LES ORIENTATIONS DU PDAU D'ALGER :**

<p><b>2015   2020</b></p> <p><b>L'étape de l'embellissement</b></p>	<p><b>Pour la première phase d'intervention, l'embellissement de la ville d'Alger est la priorité immédiate.</b></p> <p><b>Le premier projet à développer concerne la reconquête du front de mer.</b></p>
<p><b>2020   2025</b></p> <p><b>L'étape de l'aménagement de la baie, Le grand événement international.</b></p>	<p><b>-L'aménagement de la baie se poursuit.</b></p> <p><b>-Des projets de grande envergure seront réalisés près de la baie. Ils se dessinent tel un collier de perles, autour de la baie,</b></p> <p><b>-la construction d'un nouveau port à conteneurs et industriel et grâce à la reconversion de certaines friches près de la côte.</b></p> <p><b>-L'aménagement des transversales.</b></p>
<p><b>2025   2030</b></p> <p><b>L'étape de la requalification de la périphérie.</b></p> <p><b>L'éco-métropole de la Méditerranée</b></p>	<p><b>-La poursuite des travaux d'extension de la baie d'Alger</b></p> <p><b>-L'aménagement des avenues transversales périphériques</b></p> <p><b>-La mise en œuvre d'un projet vecteur de rénovation du système de mobilité urbain: tram-train</b></p>
<p><b>2030 2035</b></p> <p><b>L'étape de la consolidation. Alger, ville monde.</b></p>	<p><b>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.</b></p>

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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

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
- 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.

**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. <sup>25</sup>

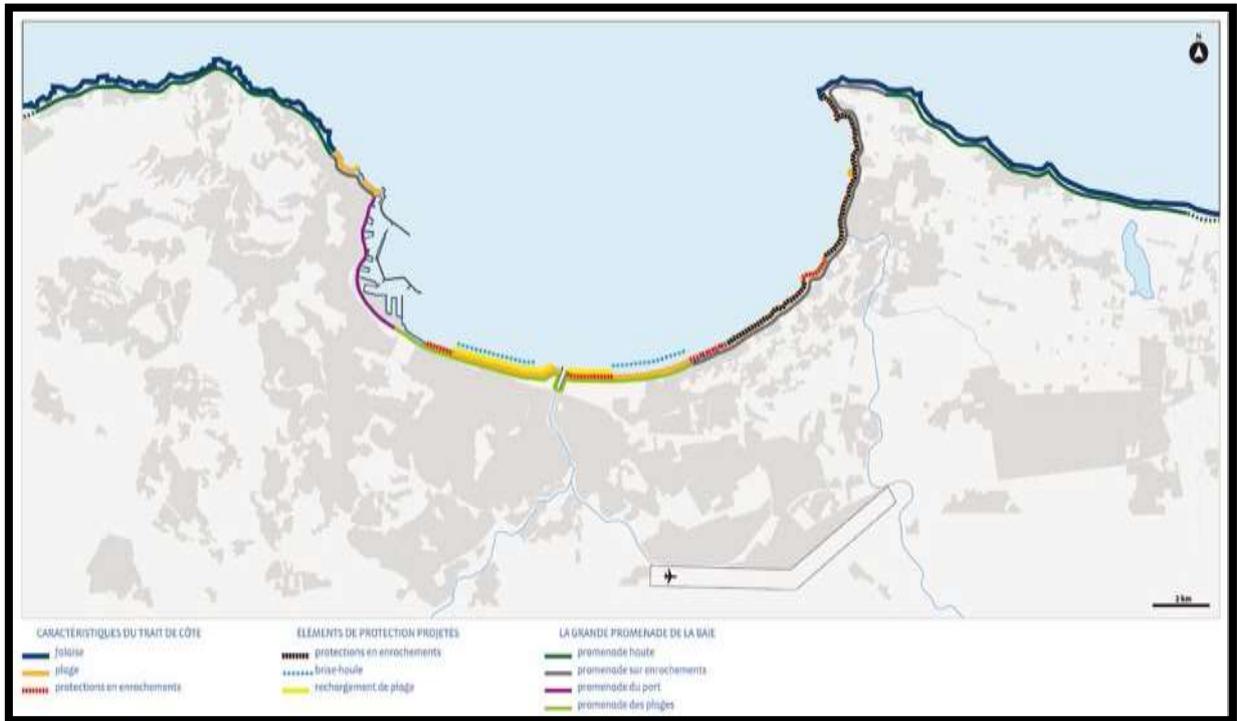
### **Figure 32: Master plan de la promenade de la baie d'Alger**

---

<sup>25</sup>( PDAU D'Alger ,2016)

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales



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.

#### Exemple des sablettes ex piquet blanc :

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

## ETAT DE CONNAISSANCE

### Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales

---

- 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 Equipements 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.<sup>26</sup>

**Figure 33: Vues sur la promenade maritime de Sablettes**



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



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

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

---

<sup>26</sup> (PDAU D'Alger ,2016)

## **ETAT DE CONNAISSANCE**

### **Section02 : Thématique spécifique : aménagement des fronts de mer des villes littorales**

---

#### **II-4. 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 contres 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.

Le but de ces aménagements architecturaux et urbains est ainsi de valoriser le front de mer pour le rendre plus attractif , reliant la ville à la mer : en permettant un développement touristique raisonnable toujours en accord avec l'environnement qui sera placé au premier plan , en privilégiant le confort des usagers par le biais d'un secteur de promenade et le développement des petits et grands projets publics polyvalents (de détente , de culture, de jour et de nuit, d'été et d'hiver , en accord et respectueux de l'environnement et accessible à tout type de population).Enfin, la particularité et la beauté du lieu sera travaillée pour apporter à ce dernier une identité forte et unique marquée par des aménagements architecturaux spécifiques visant à favoriser l'évolution des pratiques urbaines en y introduisant le progrès.

## LISTE DES FIGURES

Figure 01 : Développement des villes parallèlement à la mer.....	10
Figure 02 : Développement des villes perpendiculairement à la mer.....	11
Figure 03 : Développement des villes dans toutes les directions.....	12
Figure 04 : Développement des villes en s'empîétant sur mer .....	14
Figure 05 : Aménagement de percées.. ..	15
Figure 06 : Aménagement des places et belvédère envers la mer.....	16
Figure07 :implantation et orientation des batiment.....	17
Figure 08 : Hôtel Le méridien, forme et orientation adaptées au paysage marin.....	18
Figure09 :exemple des ouvertures.....	19
Figure 10 : Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM) .....	21
Figure 11 : Villages dominant la mer et l'embellissant par leur couleur.....	22
Figure12 : exemple d'une vile touristique.....	23
Figure13 :exemple des villes agricoles.....	24
Figure14 : exemple sur un model de construction .....	25
Figure 15 : requalification de rauba capeu à Nice.....	27
Figure 16: Front de mer de Havre avant et après son réaménagement.....	28
Figure 17 : Rénovation de front de mer de Sables d'Olonne.....	41
Figure 18 : Rénovation de front de mer de la ville de Saint Nazaire.....	43
Figure 19 : Rénovation de front de mer de la ville de Bernerie-en-Retz.....	45
Figure 20 : Rénovation de front de mer de Veules-Les-Roses.....	47
Figure 21 : Requalification du boulevard panoramique de Garavan, à Menton.....	48
Figure 22 : Requalification de la ville de Bilbao.....	49
Figure 23 : Requalification de la ville de Barcelonne.....	50
Figure 24 : Rénovation de front de mer de Benidorm.....	51
Figure 25 : Rénovation de front de mer de Cleveleys.....	54
Figure 26: Le front de mer de Faleron avant et après son réaménagement .....	56
Figure 27 : Rénovation de front de mer de Wenduine.....	57
Figure 28 : Rénovation de front de mer de Mulini Beach.....	58
Figure 29 : Relation ville-mer de la ville d'Alger .....	59
Figure 30 : Master plan de la promenade de la baie d'Alger .....	60
Figure 31 : Vues sur la promenade maritime de Sablettes (Alger) .....	64

## **\*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

### **Ouvrages et revues**

- **Jean-Pierre LARIVIERE** , Demain quel littoral, éditeur PROSTER et GAMBEL, 1991, 197 pages
- **MERCKELBAGH.A**, Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! la politique du littoral sous la 5eme république, QUAE 2009 ,350 pages
- **Jean-Claude JAGER et Abdelmadjid ARIF**, Urbanisation du littoral méditerranéen, Les Editions de la DGUHC Arche de la Défense -Paris, 1998 ,149 pages
- **César DUCRUET**, Villes et ports (développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral, second colloque franco-japonais de géographie. Edition centre national de la recherche scientifique-France) C.N.R.S 1979,595 pages.
- **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.
- **Akli AMROUCHE**, Vies de villes les projets qui transforment Alger, HS N°03, les Alternatives Urbaines « ALUR éditions », 2012 ,422pages
- **Isabelle BERTHIER**, dossier littoral protéger terre et mer, revue des équipes d'urbanisme, Diagonal 2012, N°184 ,60 pages.
- **Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie** Commissariat général au développement durable (République Française), ETAT DES LIEUX "MER ET LITTORAL" Rapport final – Octobre 2014,341 pages.

### **\*Articles**

- **Malika KACEMI**, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », *Études caribéennes* [En ligne], 20 | Décembre 2011, mis en ligne le 15 décembre 2011, consulté le 26 janvier 2018.  
URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/> ;
- **Claude PRELORENZO et René BORRUEY**, Territoire, ville et architecture balnéaire, l'exemple de la grande motte. Paru dans Les Cahiers de la recherche

architecturale, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, (59-72 pages)

- **Frank BEBIE**, Une forme urbaine du 1<sup>er</sup> âge touristique, les promenades littorales, Mappemonde 1/1993
- **OLIVIER**, Le lustre retrouvé du littoral, Agence STOA : cabinet d'architecture, d'urbanisme/paysagisme et de design, 2013,11 pages
- **Marion GUELQUE**, Quels Aménagements Pour Les Nouveaux Fronts De Mer ,4 parties, URBIS le magazine qui explore la ville,2015.

## **Références électroniques**

- <https://www.researchgate.net/publication/>
- <https://tel.archives-ouvertes.fr>
- [www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)
- [www.lehavretourisme.com/le-havre-patrimoine/le-portdu-havre.htm](http://www.lehavretourisme.com/le-havre-patrimoine/le-portdu-havre.htm)
- [www.affaires-maritimes.mediterranee.equipement.gouv.fr](http://www.affaires-maritimes.mediterranee.equipement.gouv.fr)
- [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)
- <http://www.urbalyon.org>
- <http://www.urbislemag.fr>
- <http://havrencartes.canalblog.com>
- <http://www.detoursenfrance.fr>

# **Annexe**

## **RAPPORT DEPROJET P.F.E**

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

**PROJET :**

**Centre culturel**

**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**

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

**I. MOTIVATION DE CHOIX DU SITE : BEJAIA**

Bejaia est l'une des plus anciennes villes d'Algérie, elle est passée par des nombreuses civilisations qui y ont séjourné (Phéniciens, Carthaginois, Romains, Andalous, Espagnols, Turcs puis Français) et qui y ont laissé une histoire.

De part sa situation géographique privilégiée; située au bord de la mer et à flanc de montagne, ainsi que ses importantes ressources naturelles (Montagne Gouraya , Pic des Singes , CapCarbon, Cap Bouak, Les Aiguades, L'île des Pisans .

la ville de Bejaia est l'une des destinations touristiques en Algérie ,pas pour ses infrastructures mai surtout pour ses potentialités naturels (tel que e mont de Gouraya , la mer et oued Soummam ),pour cela notre études est basée sur l'amélioration des infrastructures de cette ville.

**Figure01 :vue sur la ville de Bejaïa**



Source: <http://www.algerie->

## II. PRESENTATION DU la ville de BEJA

### II.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE :

#### A- Echelle Méditerranéenne :

**Bejaia** est une ville **méditerranéenne**, chef lieu de wilaya, située à 250Km à l'est de la capitale Alger; elle jouit des relations économiques importantes avec les pays du bassin méditerranée (Italie, France...).

### III. IA: Figure 02 : La situation de la ville de Bejaïa à l'échelle méditerranéenne



#### B- Echelle régionale:

La ville de Bejaia se situe; Environ:

- \_ 265 km d'Alger par Bouira du sud-ouest; et de 236 km par Tizi Ouzou de l'Ouest.
- \_ 133 km de Tizi Ouzou par Azazga à l'Ouest.
- \_ 111 km de Sétif par Kherrata du Sud-est.
- \_ 96 km de Jijel par Ziama Mansouriah de l'est.

Figure 03 : La situation de la ville de Bejaïa à l'échelle régionale



C- Echelle locale:

La ville de Bejaia se situe; Environ :

- \_ 20Km d'El Kseur.
- \_ 37 Km de Sidi Aich.
- \_ 57 d'Akbou (au Sud et Sud/Ouest).
- \_ 90 Km d'Azazga.
- \_ 127Km de Tizi-Ouzou (à l'Ouest).

Figure 04 : La situation de la ville de Bejaïa à l'échelle locale



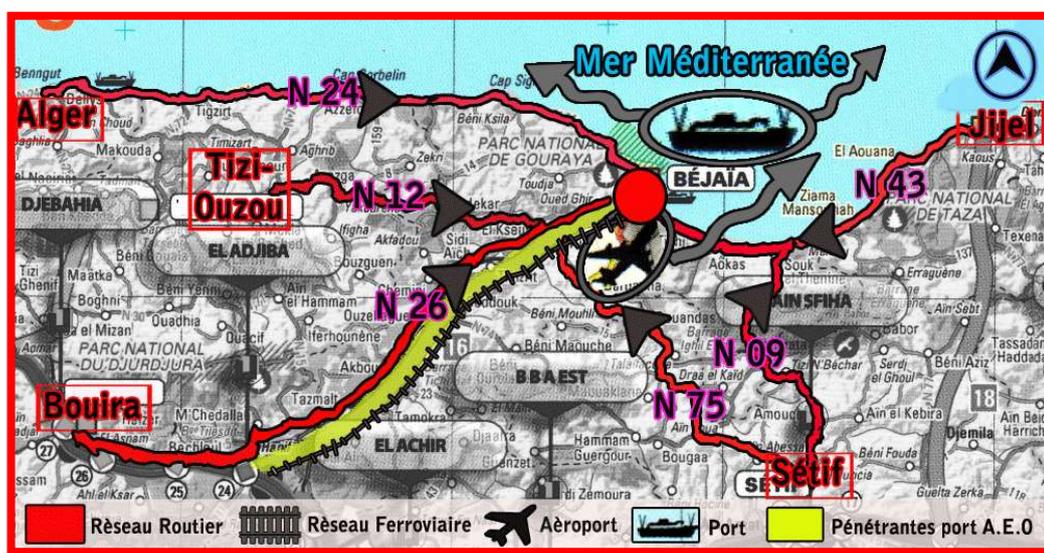
## II.2.ACCESSIBILITE :

Bejaia dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. Elle est équipée d'une gare routière, d'une gare ferroviaire, d'une gare maritime, d'un aéroport et d'un port.

En ce qui concerne les liaisons routières, quatre axes nationaux la relient aux différentes wilayas :

- RN 09 (Bejaia – Sétif) : le long de la baie jusqu'à Souk El Thnine.
- RN 12 (Bejaia – Alger) : par Tizi Ouzou.
- RN 24 (Bejaia – Alger) : par le littoral.
- RN 26 (Bejaia - Bouira) : le long du piémont de Djurdjura limité par l'oued Soummam d'un côté, et de l'autre côté par les chaînes des Bibans.
- RN 43 (Bejaia – Jijel) : par le littoral.

Figure 04 : l'accessibilité de la ville de Bejaïa



## II.3.DELIMITATION DU PERIMETRE URBAIN :

La ville de Bejaïa est délimitée comme suit :

- Nord par une infrastructure portuaire.
- Ouest et Sud par le ligne de crête du mont Djurdjura;

- Est par l'aéroport international d'Abbane Ramdan

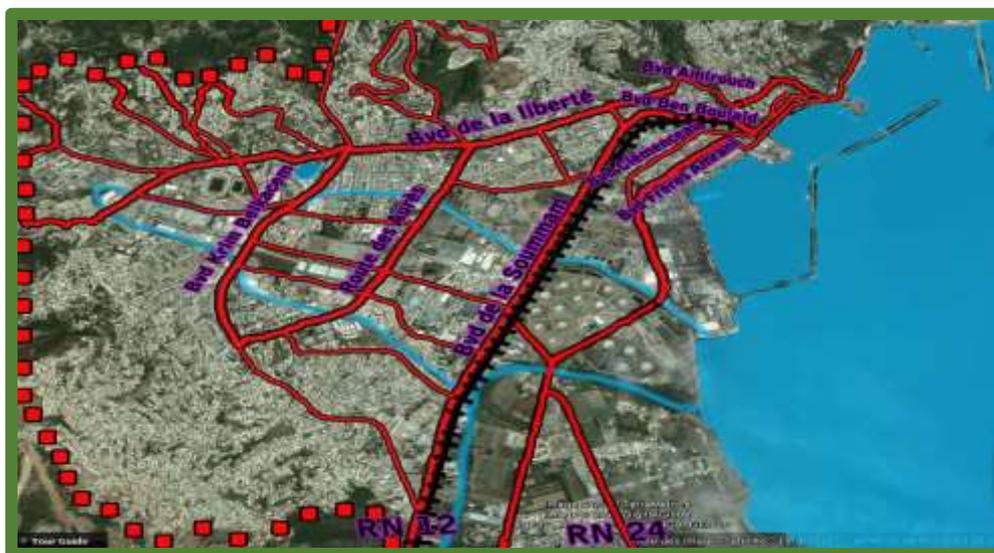
Figure 05 : les limites du périmètre de la ville de Bejaïa



#### II.4. La mobilité intérieure

Notre zone d'étude est dotée d'un réseau assez structuré car il dessert la totalité de ses espaces. La mobilité à l'intérieur de la ville se fait par des voies routières et ferroviaires.

Figure 06 : la mobilité dans la ville de Bejaïa



## II.5. La morphologie de la ville

➤ **Les montagnes** : Bejaia est essentiellement marquée par un paysage rocheux et montagneux. Elle constitue une zone de contact entre trois chaînes montagneuses importantes :

- le massif des « **Bibans** » au Sud.
- le massif des « **Babors** » à l'Est.
- à l'ouest le massif du « **Djurdjura** » qui continue jusqu'au mont « Gouraya » qui se noie ensuite dans la mer.

➤ **La plaine** : Au Nord, Bejaia est bordée d'une plaine côtière, qui s'étend de la commune de Bejaia à la commune de Souk el Tnin sur une distance de 30 km et une largeur de 4 km.

➤ **Les cours d'eau** : une des régions les plus riches en eaux, Bejaia est traversée par plusieurs oueds; le plus important est l'Oued Soummam, d'une longueur de 80 km séparant les deux ensembles montagneux (les **Babors-Bibans** du **Djurdjura**).

➤ **La mer et les plages** : le golfe de Bejaia (sur le bord duquel la ville s'élève en amphithéâtre);

Bejaia contient les plus belles plages et corniches de l'Algérie sur les deux cotes Est et Ouest, (exemples : sur la côte Ouest (Le sahel): la plage de Saket et Boulimat; sur la côte Est (Le saphir): la plage de Tichi et Melbou.

**Figure 07 : la morphologie de la ville de Bejaïa**

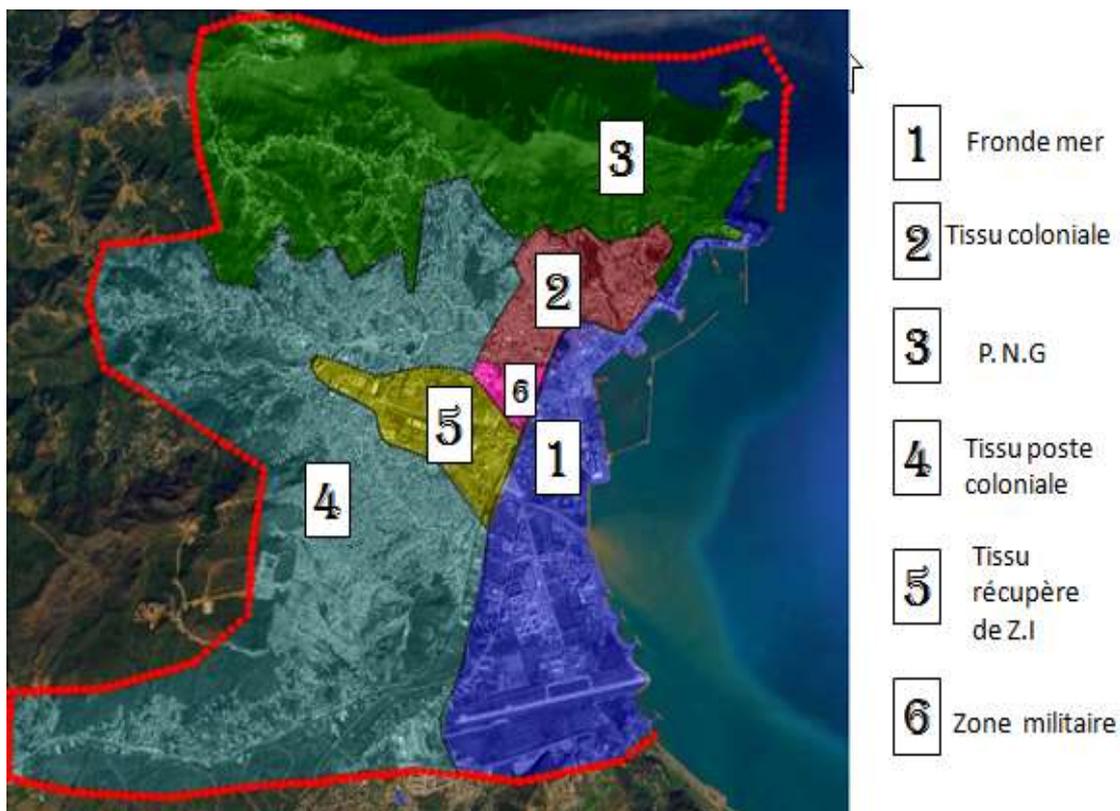


### III. CONSTAT :

Après l'étude et analyse de la ville de Bejaia le constat établi se présente comme suit : La ville de Bejaia se compose principalement des entités suivantes :

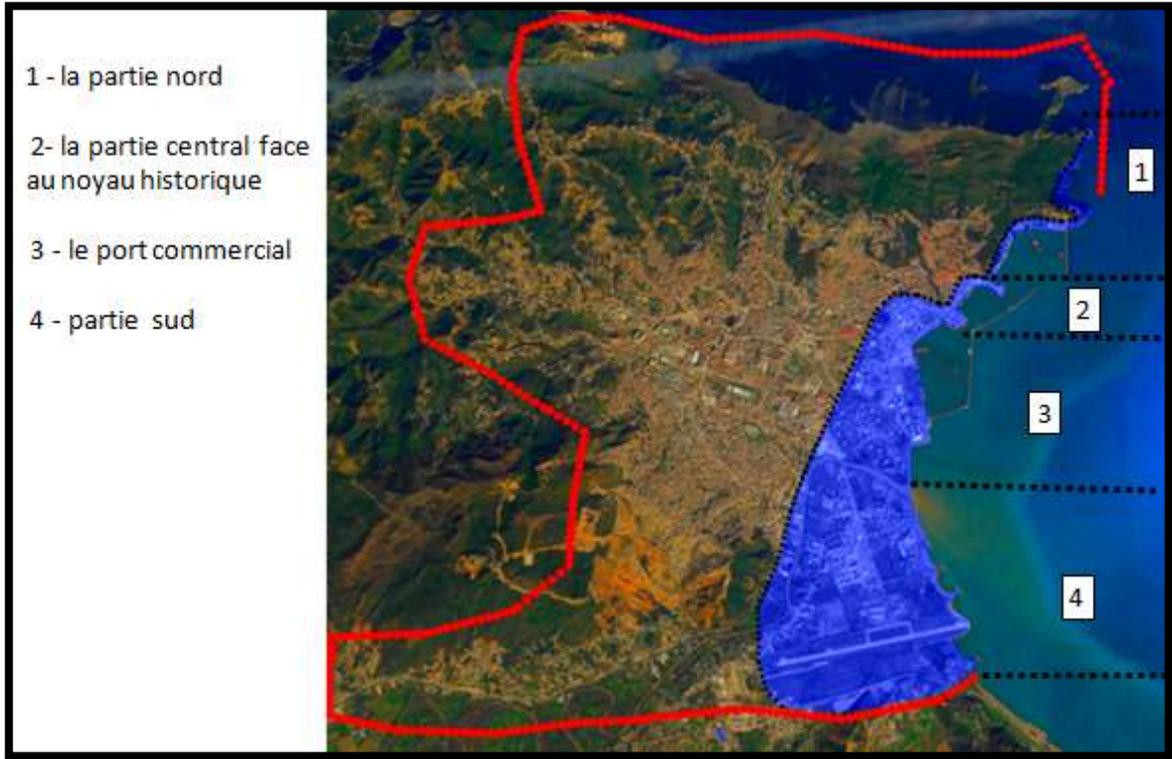
- ✓ Situation du front de mer.
- ✓ Situation du reste de la ville.

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



**Pour notre projet de fin d'étude nous avons choisi la situation de front de mer qui se compose de :**

- La partie Nord.
- La partie centre (noyau historique)
- La partie port commercial
- Partie sud



**Figure 09 : le front de mer de la ville de bejaia**

❖ **Choix du site :**

Pour renforcer l'objectif de notre travail et donner l'image touristique à la ville de Bejaia , on a choisi de travailler sur la partie central face au noyau historique qui est riche et diverse , avec des potentialités qui peuvent développer, améliorer ou changer la qualité de vie de cette ville avec un statut touristique qu'elle mérite d'avoir et aussi il joue un rôle d'articulation .

**Figure 10: l'air d'intervention**



❖ **Délimitation:**

Notre site, située sur le noyau historique ; il représente une infrastructure importante : la gare maritime et la gare ferroviaire. Elle est limitée par des barrières naturelles et artificielles sont :

A-Barrières naturelles :

- Le nord par le mont Gouraya
- L'est par la mer Méditerranée.

B-Barrières artificielles :

- L'ouest par le boulevard Frère Amrani
- Au sud par le port commercial

❖ **Motivation de choix :**

- ✓ Une richesse des monuments historiques (la Casbah, la porte Sarrazine, le fort Abdelkader)
- ✓ L'existence d'une friche urbaine importante à récupérer
- ✓ L'existence du port de pêche
- ✓ Crée une ambiance propre à l'identité de la ville et apporte une solution pour la rupture ville / mer, aussi à lui donner l'image touristique qu'elle mérite
- ✓ C'est la porte de la ville de Bejaia présence de la gare maritime + chemin de fer
- ✓ Crée un deuxième pôle comprend les équipements et les espaces qui sont en manque ou absents dans l'ancienne ville

✓ Présence des hangars et des baraquements qui représente une mauvaise image sur notre littoral ce qui motive pour intervenir à ce niveau la.

### **Constat établi :**

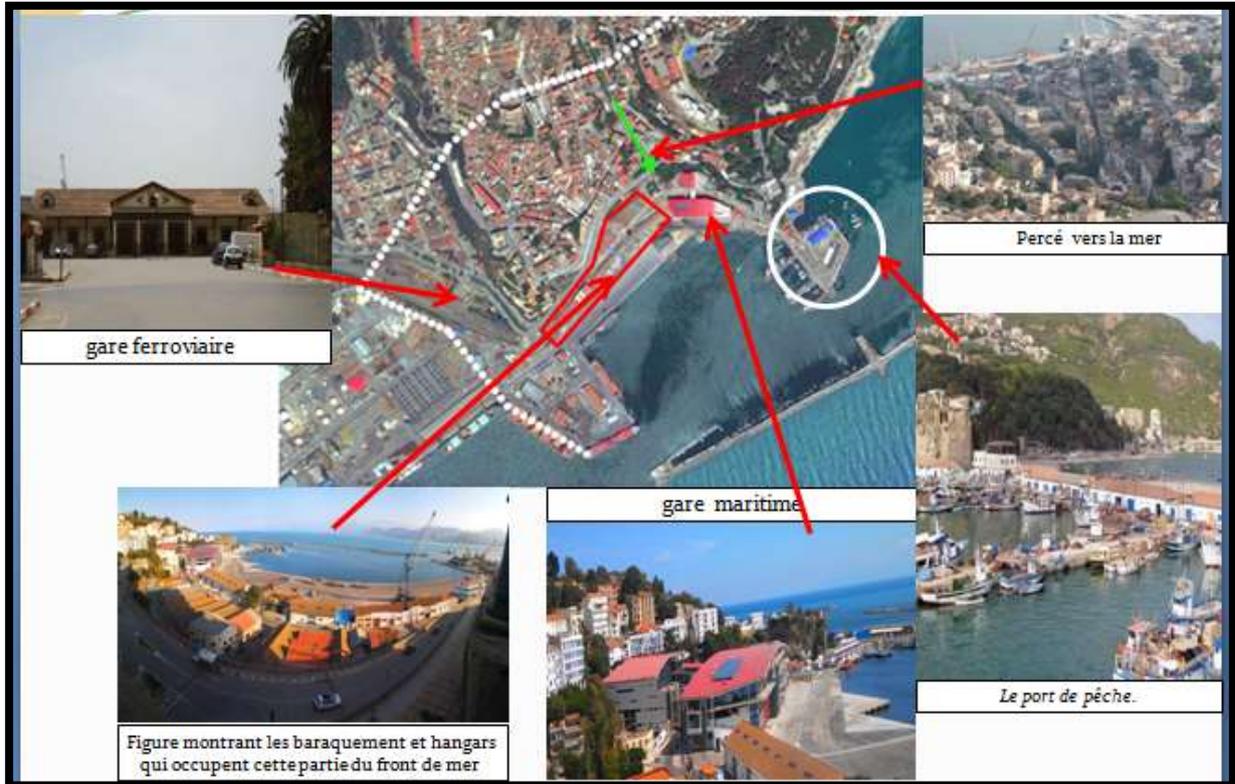
#### **On constate que :**

- ❖ L'ancienne ville possède un tissu colonial bien structuré avec des percées vers la mer ,avec une façade dont le traitement est spécifique à une ville littorale .
- ❖ Après l'indépendance on voit Une rupture entre le front de mer et l'ancienne ville sur le plan architectural et urbanistique a cause des raisons de sécurité , le tissu du front de mer se compose de baraquement de dépôt et de hangars en état dégradé et abondent Donc pas de continuité ,ni cohérence entre les deux tissus ce qui a créé une séquence qui manque d'animation.
- ❖ Mur de clôture crée une barrière physique et isole le port de sa ville .
- ❖ \*Et Après l'indépendance les deux tissus (tissu de la ville et le port ) ne fonctionnent pas et le rapport ville port n'existe pas et ce à cause des fonctions inadéquates qui occupent le front de mer qui travaille beaucoup plus avec le port qu'avec la ville et l'absence d'articulations entre la partie centrale et la partie de la brise de mer

Une gare ferroviaire planifiée dans les années 40 avec un minimum de service et une gare maritime qui est en cours de construction avec un emplacement mal réfléchi

- ❖ Une grande manque de places de stationnements .
- ❖ Le contact physique entre l'ancienne ville et son front de mer est inexistant à cause des baraquements qui occupent presque toute cette partie centrale et aussi la gare maritime et ses clôtures ,et le seul contact visuel est à partir de la place Gueydon
- ❖ Le port de pêche qui n'est pas bien exploité et souffre de manque des équipements d'accompagnements

**Figure 11: carte de constat**



**Potentialités:**

\* Endroit stratégique (au bord de la mer).

\*La présence des monuments historiques qui donnent une richesse a cette zone (la casbah , la porte sarrazine , le fort abdelkader)

## IV-PLAN D'ACTION



## V- SCHEMA DE PRINCIPES D'AMINAGEMENT



## VI- LES ELEMENTS STRUCTURANTS (EXISTANTS ET PROJETES)



### VII- INTERVENTION

Notre zone d'interventions situe dans la partie central du front de mer de la ville de Bejaia qui se trouve entre le niveau de la partie de la brise de mer et la zone industrielle .Le plan d'aménagement à été réalisé à partir du principe de pôle De savoir par rapport a l'histoire de la ville de Bejaia .

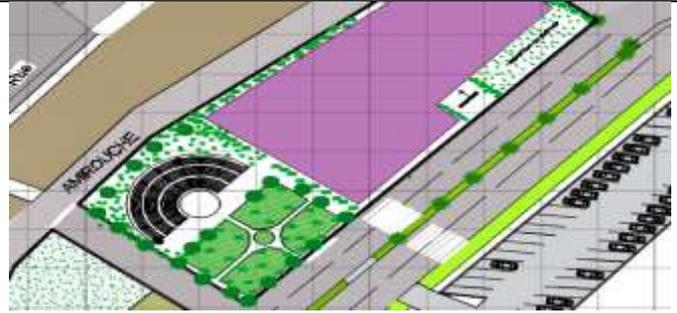


# PLAN D'AMÉNAGEMENT

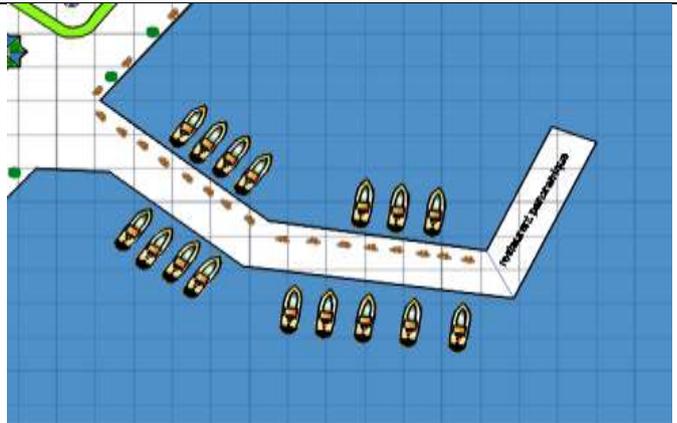


➤ LES DIFFÉRENTS PROJETS PROPOSÉS

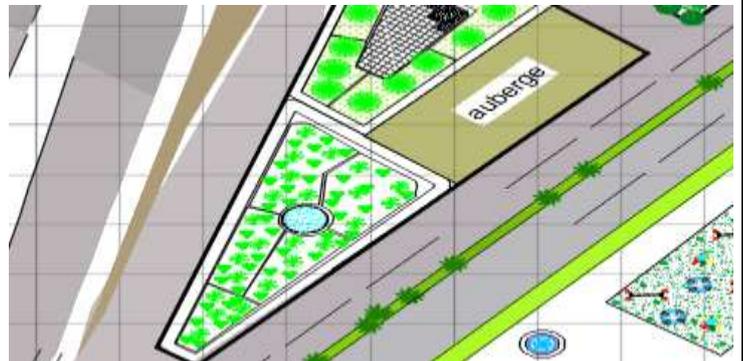
Centre culturel :  
 Un centre culturel à proximité de la porte sarrazine . Ce Centre sera actif tout le long de l'année par les activités qu'il offre. Sa position lui permet des vues : d'un côté sur la mer et d'autre côté la porte sarrazine.



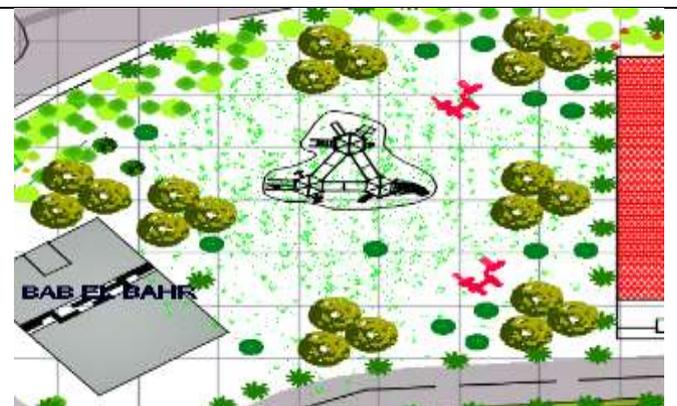
Aménagement d'un port de plaisance qui offre de nombreuses commodités aux visiteurs (. , espaces de consommation, de vente ...). Il permet au gens une relation directe avec l'eau par ses espaces (espaces pour les pêcheurs, , un restaurant panoramique qui offre une vues vers le lac la ville et la mer ) avec une station qui donne vers la gare maritime de Bejaia



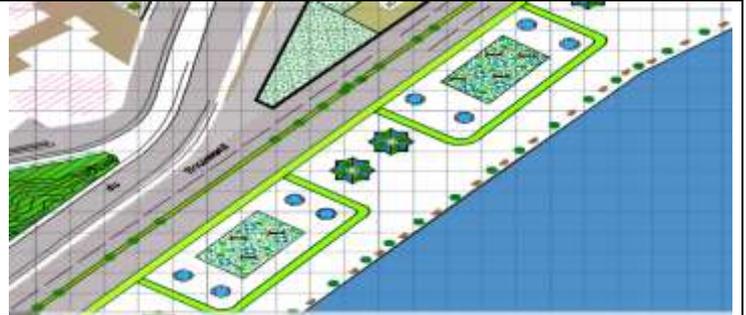
Une auberge + June jardin public  
 Une auberge a proximité du centre culturel ,elle sera active tout le long de l'année par les activités qu'elle offre surtout pour les visiteurs étrangers du centre culturel



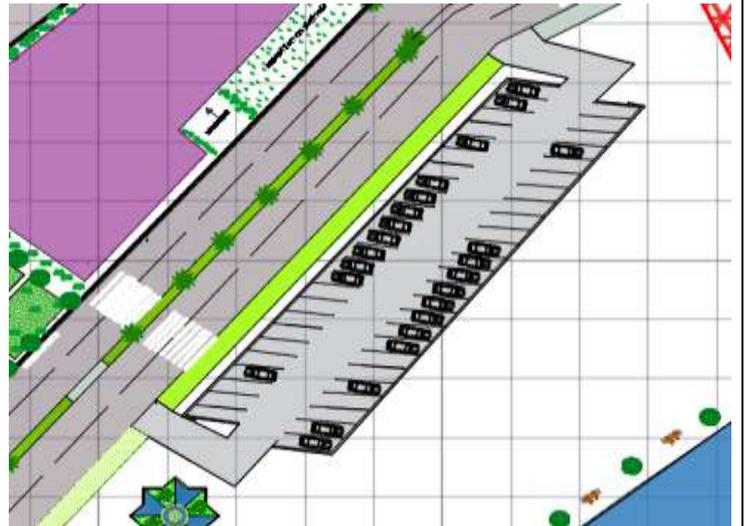
Un jardin public :



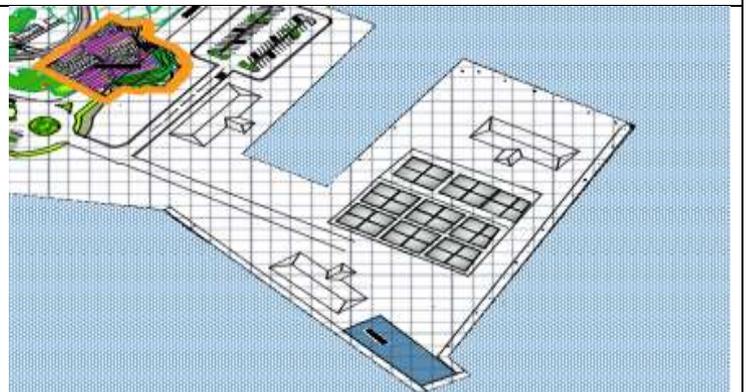
Aménagement de l'esplanade :  
Une promenade avec des airs des jeux et des espaces de repos et des boutique avec des parcours pour les piétons et les cyclistes



Un parking en plein air :  
A coté de la gare maritime +  
Elargissement du boulevard frère Amrani  
Pour profiter d'une vue sur la mer



Amenagement du port de pêche :  
Par l'installation des unités de conservations, un  
marché de poisson , unité de réparation des  
bateaux et un restaurant spécialité poisson



Amenagement de la gare ferrovière :  
Par l'installation des services de la gare(boutiques,  
cafétéria, restaurant)  
Et une residence de la gare, et un parking



➤ **Le projet architectural :**

Parmi les nombreux projets proposés dans notre travail nous avons choisi de développer un centre culturel qui répond à des vocations touristiques, culturelles et urbaines.

**Centre culturel**

**1-définition :**

**centre culturel** est une institution et un lieu qui propose notamment une programmation de spectacles, des expositions, des conférences, mais aussi de l'animation socioculturelle à destination de la population locale.

**2-les composantes de centre culturel :**

**Partie publique** : une partie destinée aux publics. Elle offre plusieurs services, tels que la réception, l'exposition, la communication et le commerce et restauration. C'est cette partie de centre culturel qui est capable d'augmenter sa rentabilité en diversifiant et en améliorant la qualité des différents services offerts.

**Partie des artistes et des chercheurs** : c'est une partie réservée exclusivement aux artistes. Elle est composée des ateliers de création et de sensibilisation, des espaces de recherches, et des espaces de communication et d'échange.

**Partie de gestion** : c'est une partie indispensable au bon fonctionnement de centre culturel. 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'équipements culturels :**

On peut classer les équipements culturels selon 3 critères :

**1) Selon l'échelle d'appartenance :**

**Equipements locaux :**

Ils servent aux petites unités « structurelles » urbains aux villages, le périmètre d'actions ne dépasse pas 0.5 à 1 km, en égard à la petite capacité des unités, les équipements peuvent être regroupé dans un seul bâtiment ; on peut incorporer : club scientifique local, salle des réunions et de conférences, bibliothèque.....

La capacité de ces équipements doit être calculée sur la base du nombre d'habitants de l'unité desservie.

□ **Equipements à fonction régionale ou nationale :**

Ils servent à la ville concernée, aux régions déterminées ou aux pays entier, en égard à l'importance ou à la spécialisation rigoureuse des équipements, ceux-ci sont pour la plus part à vocation unique, implantés soit au centre-ville, soit dans un endroit bien déterminé qui sont généralement, les centre des recherches, les centre culturels scientifiques, les centre de loisirs scientifiques....

**2) Selon la durée de fréquentation :**

- Des équipements d'accueil en plein temps.
- Des équipements d'accueil quotidien.
- Des équipements d'accueil occasionnels.

**3) Selon les activités : on trouve :**

- Tous ce qui est touchent l'éducation et les activités littéraires : auditorium, centre de recherche, bibliothèque....
- Tous ce qui est lié au divertissement et au spectacle : théâtre, cinéma, musée.
- Tous ce qui est touchent les activités socioculturelles.

Analyse d'exemple :

**3) Institue de monde arabe :**

➤ Présentation .

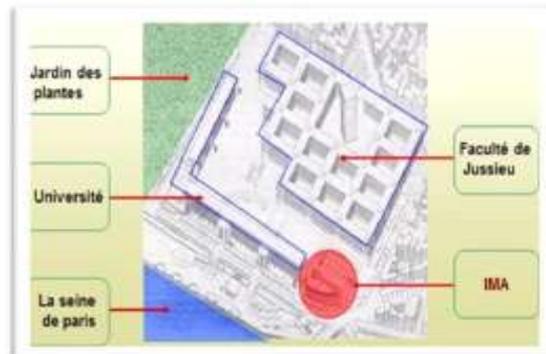
L'IMA est une réussite urbaine incontestable. C'est un pont entre la culture arabe et occidentale. C'est un bâtiment qui honore Paris et lui donne tout son sens.

Ses objectif est de développer et approfondir en France l'étude la connaissance et la compréhension du monde arabe.

Ainsi favoriser les échanges culturels, la communication et la coopération entre la France et le monde arabe surtout dans le domaine des sciences et techniques.

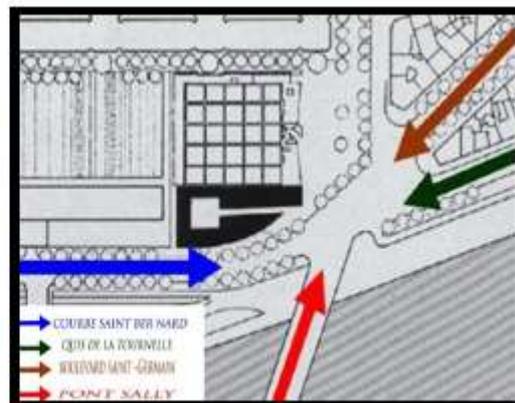
L'IMA est un lieu de réconciliation (trait d'union) :

- Entre 2 cultures (**occidentale et orientale**).
- Entre 2 religion (**chrétienne et musulmane**).
- Entre 2 fissus urbains : **le vieux et le nouveau Paris**.



➤ La situation .

Situé sur le quai de la seine de Paris face à l'ancien Paris, à l'alignement du boulevard saint -Germain à proximité de notre dame de Paris, et de l'université de Jussieu dans il est séparé par un mur plein et envahit par le jardin des plantes.



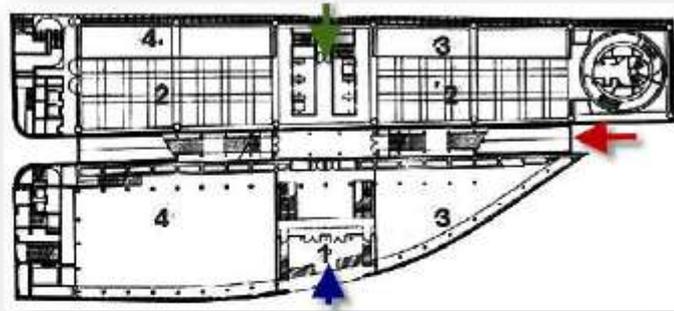
➤ Programmation intérieur.

Le programme de l'IMA comprenait plusieurs catégories de locaux.

- Musée de l'art et de la civilisation arabo-islamiques.
- Médiathèque largement ouvert au public.
- Salles d'expositions.
- Auditorium.
- Des services communs.

Plan R.D.C :

Au R.D.C sont installés les services d'accueil un espace consacré aux expositions temporaires une salle d'actualité, un café littéraire, une librairie et une boutique.

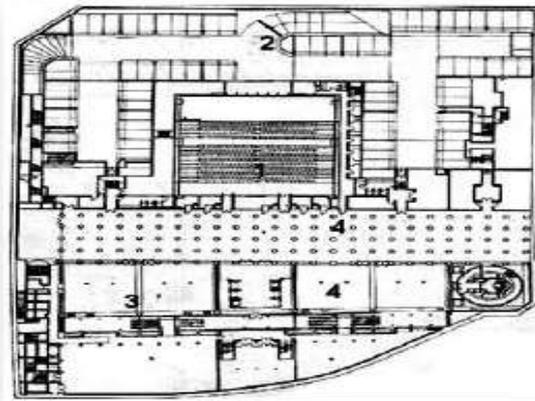


- 1- Hall.
- 2- Hall d'accueil.
- 3- Vide sur les salles d'actualités.
- 4- Vide sur les salles d'expositions temporaires.

- Entrée principale.
- Entrée secondaire au nord.
- Entrée secondaire au sud.

Plan sous-sol :

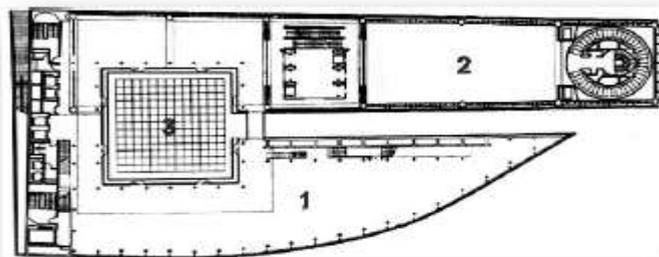
Au sous-sol a été aménagée une salle hypostyle pouvant être modulée pour recevoir les expositions les plus diverses. A ce niveau ont été également annexés un auditorium et un espace pour les jeunes



- 1- Salle hypostyle
- 2- Auditorium de 352 places
- 3- Salles d'expositions temporaires
- 4- Salles d'actualités.

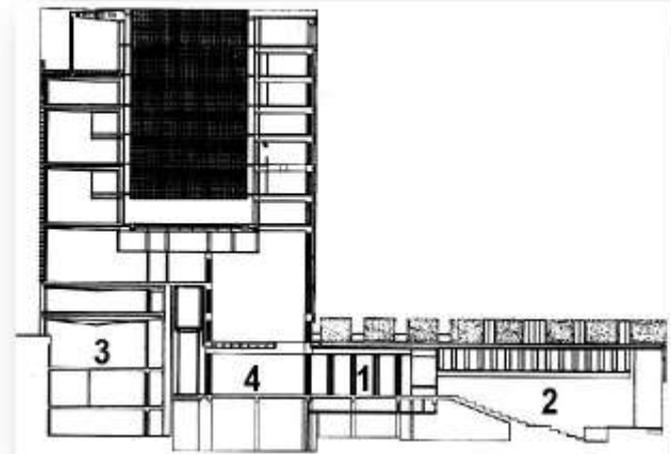
Plan quatrième étage :

- 1- Musée
- 2- Vide sur la bibliothèque.
- 3- Patio.



Coupe transversale :

- 1- Salle hypostyle.
- 2- Auditorium de 352 places.
- 3- Salles d'expositions temporaires.
- 4- Salles d'actualités.



❖ **Motivation du choix du site:**

L'analyse de la partie de front de mer nous a permis d'identifier un site stratégique mal exploité par des potentialités tel que : une zone très arborée et destinée à se développer au vu du plan d'occupation au sol en cours d'étude.

La parcelle de terrain est délimitée par deux voies , . Elle est bordée aussi de la porte sarrazine .Ce potentiel va être exploité pour valoriser le projet et lui apporter une plus-value sur le plan qualitatif.

Cet établissement aura l'atout d'amorcer le développement urbanistique de cette zone. Son image va imprimer le paysage urbain et s'imposera comme un véritable pôle structurant et attractif.

❖ **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.

Le centre culturel est composé de trois parties :

➤ **Partie publique :**

Une partie destinée aux artistes et aux publics. On trouve :

La réception, des boutiques , l'exposition, l'échange . C'est cette partie de centre culturel qui est capable d'augmenter sa rentabilité.

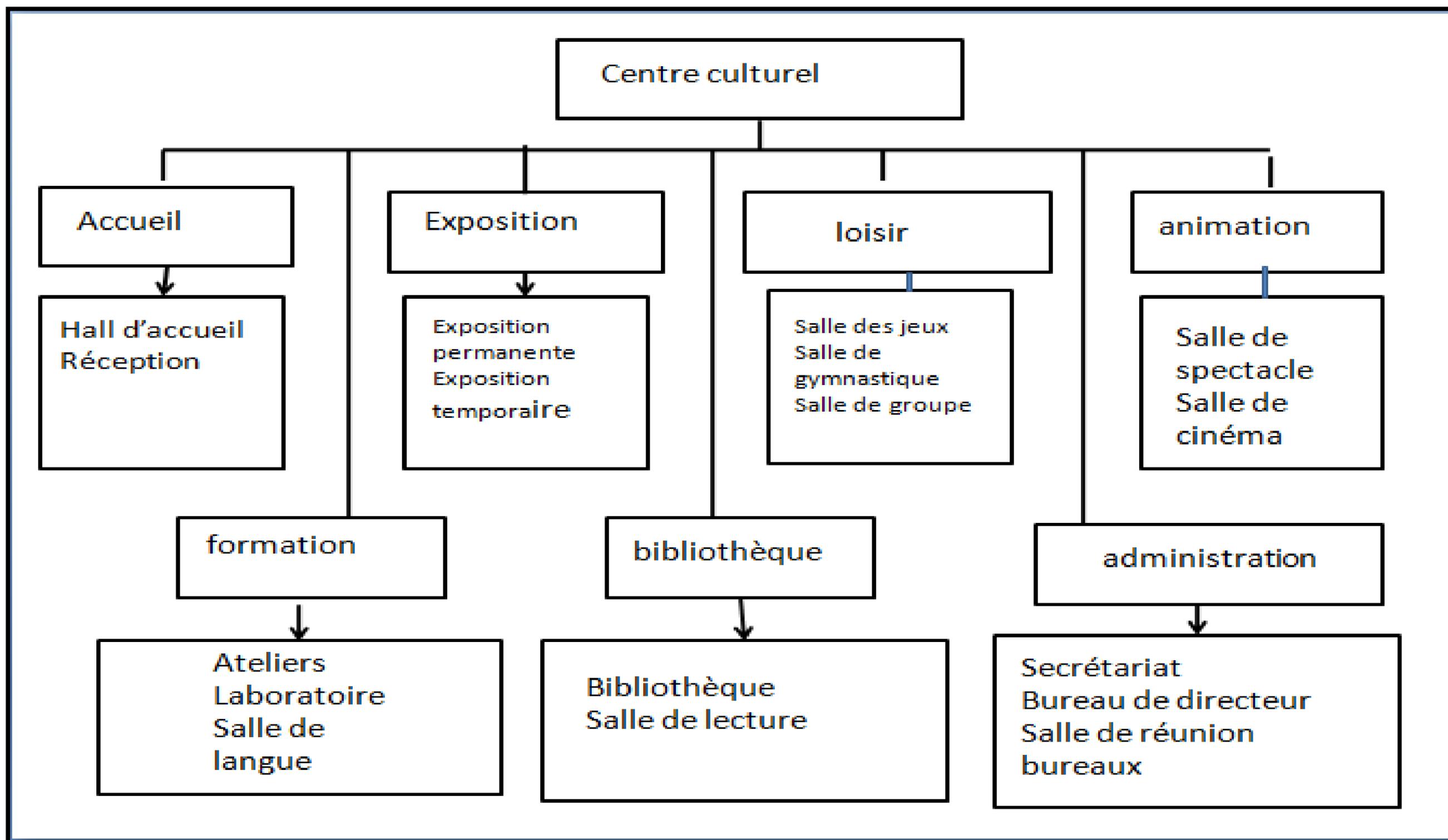
➤ **Partie des artistes :**

C'est une partie réservée exclusivement aux artistes et aux chercheurs. Elle est composée des ateliers, des bibliothèques , des laboratoires de recherches et des salles des langues.

➤ **Partie gestion :**

Elle comporte l'administration, et les locaux techniques

## LE PROGRAMME PROPOSÉ



**VIII. Conclusion :**

L'originalité de ce travail réside dans l'étude des moyens de valorisation de notre site partie central de front de mer pour lui conférer une attractivité, et surmonter les obstacles qui ont conduit à sa marginalisation.

Une intervention est justifiée lorsque les potentialités naturelles n'assurent plus ses fonctions, ou lorsqu'elles ne répondent plus aux usages qu'on en fait. Dans ce cas, l'intervention est motivée par la valorisation de front de mer et sa mise en attractivité.

« La nature n'est plus un support de développement, mais un objet de développement »  
Yves Le Maitre.

Rendre accessible notre zone d'étude, offre l'occasion de sensibiliser le grand public aux questions de la protection des espaces naturels dont l'importance n'est plus à redéfinir. Aussi le développement théorique sur les facteurs de l'attractivité, montrent que le milieu urbain crée une relation entre ville d'une part et ses habitants et ses visiteurs d'autre part. Par conséquent la qualité de ce dernier détermine l'attractivité dans la mesure où elle façonne la perception et construit l'image de la ville en lui procurant une identité affirmée.

A travers cette étude, il ressort que les principales actions permettent de répondre aux problématiques soulevées, s'appuyant sur les interprétations tirées des différents aspects, et ayant pour but la valorisation de la partie central de front de mer et sa mise en attractivité par son intégration à la ville de Bejaia .