

4.720.1142.EX.1



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

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



Mémoire de Master

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

**La mise en valeur des interfaces ville/mer au profit
de l'attractivité touristique
(Le cas d'AIN EI BENIAN)**

Présenté par :

Amrouche Salah

Sellami Abdelkader

Groupe : 03.

Encadrées par :

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

Année universitaire : 2017/2018

DÉDICACE

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

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

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

A mes chers frères et mes chères sœurs

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

« Salah » et tout sa famille « Amrouche ».

A mes amis surtout : Amir, Islem, dhia et helali.

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

Abdelkader

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

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

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

*A mes chers frères et mes chères sœurs
A toute ma famille « Amrouche » qui m'a offert le bonheur, le courage et la patience pour commencer ce qui manque et aussi pour continuer. -A mon cher binôme « Abdelkader » et tout sa famille « Sellami ».*

A mes amis surtout : Amir, Islem, dhia, Oussama, Mustafa, et helali.

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

Salah

REMERCIEMENTS

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

DEDICACE

REMERCIEMENT

TABLES DES MATIERES

CHAPITRE I : URBANISME ET ARCHITECTURES DES VILLES LITTORALES.

I-INTRODUCTION GENERALE	3
Présentation de l'option	3
II-THEMATIQUE GENERALE.....	4
Le littorale une notion à définir.....	4
Les interfaces ville/mer.....	4
Façade maritime	5
Une vue sur mer....	5
Boulevard maritime.....	5
Plage aménagée.	5
Station balnéaire.....	5
Tourisme balnéaire.....	5
II-1-LA VILLE LITTORALE (ZONE LITTORALES, VILLES LITTORALES).	
La ville.....	6
La ville côtière	6
La ville littorale une créature maritime	6
II-2-LE LITTORALE, UN URBANISME ET UNE ARCHITECTURE SPECIFIQUE.	
A-Sur le plan urbanistique.....	7
1- Plan parallèle à la mer.....	7
2- Plan perpendiculaire à la mer.....	7
3- Développement satellitaire.....	8
B- Sur le plan architectural.....	8
1- Des formes spécifiques pour les édifices littoraux.....	8
2- L'orientation.....	9
3- Façades.....	9

3-1- ouvertures.....	9
3-2-espaces de transitions.....	9
4- Matériaux de construction et couleurs.....	10
4-1-materiaux de construction.....	10
4-2-couleurs.....	10

II-3-PARTICULARITES DES VILLES LITTORALES ALGERIENNES.

1- le littoral Algérien.....	11
2- La ville littorale algérienne	11
3- Classification des villes littorales algériennes	12
4- Les problématiques des villes littorales algériennes	12
5- La petite ville littorale en Algérie.....	13
6- Les politiques algériennes pour la protection et la mise en valeur du littorale.....	14
6-1- la loi littorale algérienne.....	14
6-2- les instruments d'urbanisme littoral en Algérie.....	15
7- Particularité de la petite ville littorale algérienne.	
7-1. un centre-ville sur la mer ou un front de mer sur le centre-ville.....	15
7-2.degradation du cadre bâti, effacement d'un front de mer.....	16
7-3.une évolution démographique importante.....	16
7-4.une ville en perpétuelle évolution.....	17
7-5.un cadre économique particulier	18
7-5-a.la pêche.....	18
7-5-b.le tourisme.....	18
8- Problématique de la petite ville littorale algérienne (cas des petites villes littorales algériennes)	
8-1. constat.....	19
8-2.formulation de la problématique générale de la recherche.....	19
9- Démarche méthodologique.....	19
9-1.problematique spécifique de la recherche.....	19
9-2.les hypothèses	20
9-3.methodologie de recherche	20
9-4.structuration de mémoire de la recherche	21

CHAPITRE II : LE RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE AMENAGEMENT DES INTERFACES VILLE/MER ET ATTRACTIVITE TOURISTIQUE.

I-Introduction.....	25
II- le renouvellement urbain.....	25
1. Définition de renouvellement urbain :.....	25
2. Les actions de renouvellement urbain :	25
-La revalorisation urbaine	26
-La rénovation urbaine.....	26
-La reconstruction urbaine.....	26
-La requalification urbaine.....	26
-La réhabilitation urbaine.....	26
II-Revalorisation des interfaces ville-mer	26
1. Objectif de la revalorisation.....	27
2. L'évolution de l'interface ville/mer.....	27
III- Les Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer :	30
1/Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-mer	30
2/Redonner une centralité à la ville.....	30
3/Renforcer l'attractivité de la ville littorale.....	31
-4/Ouvrir les espaces de l'interface ville-mer à tous.....	31
IV-Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer :	31
1/ Sociale.....	32
2/Economique.....	32
3/Gouvernance.....	32
4/Environnementale et développement durable :	32
V- SYNTHESE.....	33
1 Exemples de revalorisation des interfaces ville –mer : <i>La ville de Bilbao</i> :.....	34
La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer	
Le front de mer de Sainte-Maxime	
2 Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer	36
VII. Conclusion :.....	37
 CHAPITRE III : L'INTERFACE VILLE-MER DE LA VILLE AIN EL BENIAN.	
I-Introduction	39
II. Présentation de la ville d'AIN EL BENIAN :	40
II.1.Situation géographique.....	40

II.1.1.À l'échelle régionale.....	40
II.1.2.À l'échelle locale	40
III. Historique de l'interface ville –mer de la ville d'AIN EL BENIAN :.....	41
IV. Synthèse.....	42
V. État de l'interface ville-mer de la ville d'AIN EL BENIAN :.....	43
V.1.L'état du front de mer.....	43
V.1.1.L'état de front de mer coté ancien Ain Benian	44
V.1.2.L'état de front de mer coté El Djamila	46
V.2.Etat de l'ancien Ain Benian	47
V.2.1.Le boulevard Sidi Mhamed.....	47
V.2.2.Le boulevard Si Lounes.....	48
V.3.Etat des nouvelles extensions.....	50
VI. CONSTAT GENERAL	51
VII. Constat spécifique	51
VIII. Problématique spécifique	51
IX. Tableau AFOM	52
X. Synthèse	53
X.1.Rupture entre le tissu colonial et les nouvelles extensions.....	54
X.2.Rupture entre la ville et la mer.....	54
CONCLUSION GENERALE	55

CHAPITRE I
URBANISME ET ARCHITECTURE DES VILLES
LITTORALES.

I-Introduction générale

-Présentation de l'option

L'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) s'intéresse plus précisément au rapport Site/Projet. Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan ; au contraire un bon projet pour nous est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique. Les particularités, parfois si significatives d'un site donné, doivent être prises en considération dans notre manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie. Comme l'ont évoqué, entre autres, les architectes, **Jean Nouvel** : *'... , chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture'* ; et **Jean BALLADUR** en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte » : *'... "Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. Autrement dit, il étudiait la silhouette du bâtiment avant de regarder la fonction, le plan, etc....*

Notre objectif est d'arriver à identifier les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, particulièrement dans le cas des petites et moyennes villes littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production du paysage bâti. Nous nous intéressons à la compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan ; et également à l'identification et à l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes- et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels qui avons les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales, particulièrement dans le cas des petites villes.

Notre choix de travailler en zones urbaines littorales est motivé par :

Les particularités jouissent les villes du littoral tant sur le plan naturel (le climat doux et ensoleillé, les beaux paysages – la mer, etc.), sur le plan social (l'hospitalité des populations locales, etc.), sur le plan économique (très convoitées par nombreux acteurs économiques) et, sur le plan de la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbain courants.

« La mer ! Sa seule beauté attire, retient le regard et donne l'impression d'une étendu intouchée de commencement du monde, d'une puissance qui dépasse l'être humain » Rein Malouin "C'est par la mer

qu'il convient de commencer toute géographie". La plupart des villes du monde imaginent leur renouvellement à partir des rivages maritimes ou fluviaux, et ce n'est pas un hasard ; l'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage. La mer, matrice originelle de toute vie humaine s'offre à nouveau à l'homme, comme une possibilité de cadre de vie. La sensibilisation sera un moyen essentiel d'assurer la survie de l'homme.



Figure1 : projet la baie d'Alger, source : <http://www.artecharpentier.com/fr/projet/la-baie->

D'Alger/

II-thématique générale

Le littoral, une notion à définir...

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. Son exacte définition est cependant difficile à déterminer compte tenu des accords (exemples : géographiques, géomorphologiques, océanographiques, etc....)

La notion de littoral est « à priori » simple à définir. Il s'agit de **l'espace qui relie la terre, la mer et l'atmosphère**. Il n'existe cependant pas une définition unique de ce territoire, mais plusieurs définitions selon que l'on est biologiste, géographe, juriste...

Dans sa version « la plus large », le littoral (ou espace côtier), correspond à un espace compris entre la mer et l'arrière-pays côtier ; il peut être découpé en 3 zones : l'avant-pays marin, l'estran et l'arrière-pays continental. Source (E.C.O.L.E de la mer-rectorat de potiers D.A.E.C –septembre2011)

LES INTERFACES VILLE/MER

L'interface est une zone de contact entre deux espaces géographiques distincts. Le littoral, par exemple, est l'interface entre la mer et le continent. L'utilisation de la notion d'interface d'après **Corinne Lampin-Maillet** « va permettre de mieux comprendre les mécanismes des territoires, de les hiérarchiser, d'anticiper leurs problèmes et parfois de découvrir des interfaces cachées »

L'interface ville/mer est donc une zone de mutation pour le développement de la ville. Mais avant tout Elle est un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif, car elle représente un milieu où se croisent, les habitants et les touristes. Et en parlant de l'interface ville/mer on parle aussi du port, car il appartient à la ville et à la mer, donc il peut représenter cette interface.

FACADE MARITIME

Une façade maritime désigne un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises.

En résumé, une façade maritime est une région littorale équipée avec plusieurs grands ports proches

([https://fr.wikipedia.org/wiki/facade_maritime.](https://fr.wikipedia.org/wiki/facade_maritime))

UNE VUE SUR MER

Une vue sur mer est une disposition architecturale et urbanistique permettant de voir ou d'apercevoir la mer depuis un bien immobilier donné, notamment par le biais d'une fenêtre ou d'une terrasse sans vis-à-vis. Le fait qu'elle augmente sensiblement la valeur de ce bien favorise le bétonnage du littoral en incitant les promoteurs à développer des projets à proximité des côtes et présentant sur celles-ci des façades imposantes. *Source (https://fr.wikipedia.org/wiki/Vue_sur_mer)*

BOULEVARD MARITIME

Le boulevard maritime forme urbaine liée à une histoire positive de la ville côtière, il est bien plus qu'une voie urbaine ayant pour seul et unique fonction de permettre la circulation, contribuer à modeler initialement l'image et la vie de la ville côtière, à donner des repères, des perspectives, à penser les scansions et les articulations, les transitions et les paliers nécessaires aux échanges, par sa silhouette, son vécu et la qualité de l'espace public.

PLAGE AMENAGEE

Plage d'origine naturelle ou non, aménagée d'une façon à accueillir le public, par le traitement de son bord et de son accès, un paysagement, la mise en place des buvettes et d'un mobilier de plage.

STATION BALNEAIRE

Une **station balnéaire** est un lieu de séjour situé en bord de mer ou tout autre endroit présentant des bains et aménagé pour l'accueil des vacanciers.

TOURISME BALNEAIRE

Le tourisme balnéaire constitue la forme la plus répandue dans le monde est principalement associée aux stations balnéaires.

La ville littorale

Zones littorales, villes littorales

La ville :

La difficulté de la définition de la ville tient à ses propres caractéristiques : une taille, mais également des fonctions diverses et surtout une autonomie politique. Pour les géographes contemporains comme Pierre George, une ville se définit comme « un groupement de populations agglomérées caractérisé par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale.

La ville côtière

Au cours du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à l'eau, que ce soit le long d'une côte (quel meilleur exemple que le pourtour méditerranéen ?), le long d'une rivière (le Caire, Rome autrefois, New York et New Delhi) ou d'un lac (Tenochtitlan, un grand nombre de villes suisses). Une lecture de la carte du monde relève la présence de cités à proximité d'un plan d'eau. Cependant chacune de ces villes développent un rapport différent à son cours ou plan d'eau.

La ville littorale ; une créature maritime :

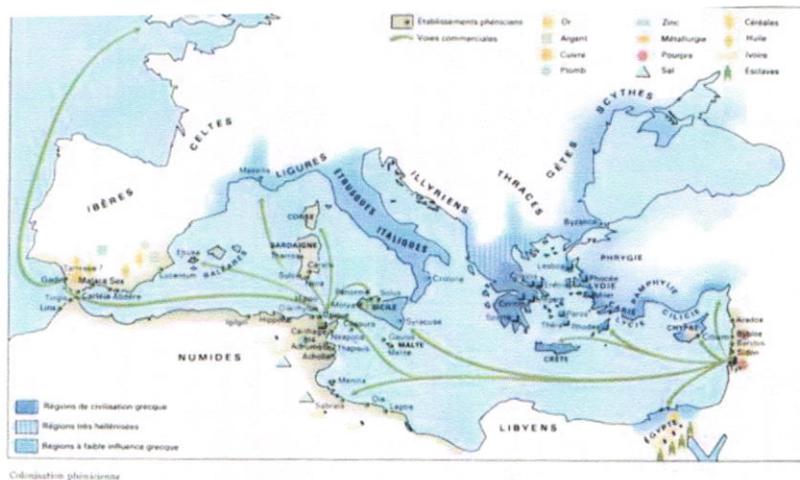


Figure. 2 : Carte des comptoirs phéniciens en méditerranée. Source (cours typologie urbaines par Mr kh.Aouissi)

Les villes littorales sont le produit d'établissement humain venu de l'avant pays, et donc par la mer, et cela pour des raisons économiques et des échanges commerciaux, le cas de la découverte de l'Amérique est le meilleur exemple, également la grande majorité des villes méditerranéennes sont fondées suite aux conquêtes phéniciennes

Le littorale ; un urbanisme et une architecture spécifiques.

A- Sur le plan urbanistique :

1- Plan parallèle à la mer :

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

Une vue aérienne sur la bande littorale de Benidorm est un meilleur exemple pour comprendre comment les villes côtières se développent linéairement et parallèlement dans les milieux littoraux.



Figure3 ; la bande côtière de Benidorm. Source Google image.

2-Plan perpendiculaire à la mer :

Dans les sites accidentés, le développement des villes littorales se fait perpendiculairement à la mer afin de dégager un maximum nombre de vue sur la mer.

Un plan perpendiculaire à la mer pour se protéger contre les phénomènes de l'inondation et l'élévation du niveau de la mer due aux changements climatiques naturels, (exemple d'inondation ; le tsunami).



figure4 : la ville d'Azefoune Tizi Ouzou

Source : Google earth.

3-Développement satellitaire :

La présence des obstacles naturelles tels que les cours d'eau, les montagnes, les forêts etc...., et d'autres facteurs humains comme la présence des zones militaire et les terrains agricoles, ces facteurs conduisent la ville littorale à se développer en toutes directions.

B-Sur le plan architecturale

1- Des formes spécifiques pour les édifices littoraux ;

Dans les villes côtières on utilise généralement des formes aérodynamiques (des formes fluides et dynamiques) dans les grandes constructions pour assurer la stabilité et se protéger contre les vents dominants. Le choix des formes dynamique inspirées par les milieux naturels et littorales pour créer une continuité entre la mer et l'environnement.



Figure5 : Opéra Sydney .source : Google image.

2-L'orientation :

Généralement l'orientation dans les interventions urbanistiques sur les villes côtières se fait vers la mer et guidé par les données naturelles dictées par le milieu littoral tout en s'adaptant par rapport à l'ensoleillement et en prenant en considération les mesures de protection contre les vents.

3-Facades :

Leurs ensemble représente ainsi la façade urbaine de chaque ville et elles se constituent de :



Figure6 : façade maritime imaginaire de la baie d'Alger.
Source : Google image.

3-1-Ouvertures :

L'orientation de ces ouvertures s'effectue par rapport à plusieurs critères qui sont :

Leurs positions par rapport à la mer (dégager un maximum de vue vers la mer), l'ensoleillement, les vents dominat, l'éclairage naturel, l'aération, etc....

On trouve de grandes ouvertures qui permettent de refroidir les pièces en soirée et profitent de l'ensoleillement en journée.

3-2Espaces de transitions :

Ce sont des espaces généralement orienter vers la mer afin de profiter de l'attractivité et la beauté de ce milieu maritime. Donc il sert à assurer le contact visuel vers la mer et valoriser la relation ville/mer.



Figure7 : terrasse orienté vers la mer source : google image.

Dans l'architecture en zone urbaine littorale, les espaces de transitions sont considérés comme des espaces intermédiaires entre le dehors et l'intérieur (la mer et la partie bâties). Ces espaces sont : des pergolas, des terrasses, des balcons, des vérandas, des galeries, etc...

4-Matériaux de construction et couleurs

4-1-matériaux de construction :

Pour les constructions de milieu littoral on utilise des matériaux de construction qui correspondent à des techniques spécifiques pour résister aux phénomènes naturels marins tels que la corrosion, aussi des matériaux naturels durables tels que : le bois – le verre – la tuile – la pierre, etc...



Figure 8 : Utilisation de peinture hydrofuge contre la corrosion.

Source : google image.

4-2- les couleurs :

La couleur extérieure de revêtement a une influence sur la partie du rayonnement solaire incident absorbée par la paroi. Plus la couleur est sombre, plus la quantité d'énergie absorbée est plus importante. D'où l'on préconise l'utilisation de couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments.



Figure 9 : Des bâtiments traditionnels en Grèce utilisant des couleurs claires .source :google image.

-Blanc et bleu pour assurer une bonne intégration avec le milieu littoral .

Particularités des villes littorales Algériennes.

1-le littoral Algérien

Le littoral algérien, qui s'étend sur 1200 km de longueur et qui représente la façade maritime du pays, est un milieu au même temps fort par ces richesses naturelles, et faible et fragile par rapport aux risques naturels et artificiels.

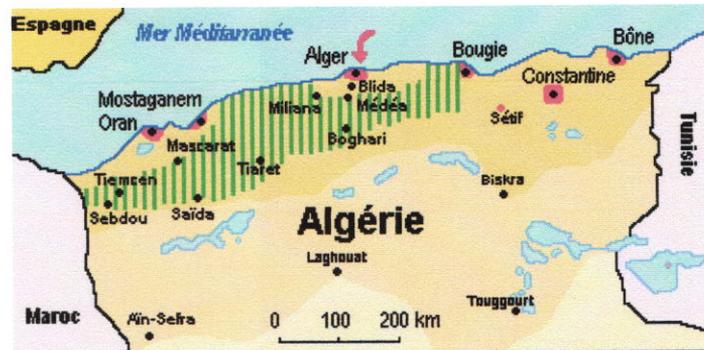


Figure10 : carte de littoral Algérien. Source : google image.

« Le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents mètres (800m), longeant la mer et incluant les versants et les plaines littorales en moins de 3km de la mer ». La loi littorale 02-02-2002.

2-la ville littorale Algérienne

Les villes littorales algériennes comme toutes autres villes littorales ont des particularités qui sont un résultat de fusion entre la culture de pays et son environnement, elles remontent dans leur fondement à des siècles A,J,C, elles demeurent comme les plus anciennes sur le territoire algérien, elles sont toutes (ou presque) la créature des comptoirs phéniciens passés par le sud de la méditerranée pour des fins des échanges commerciaux.

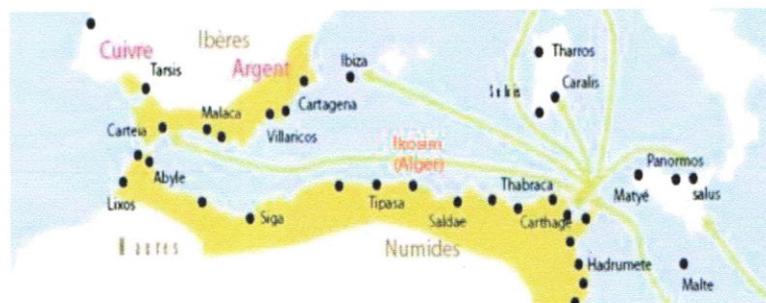
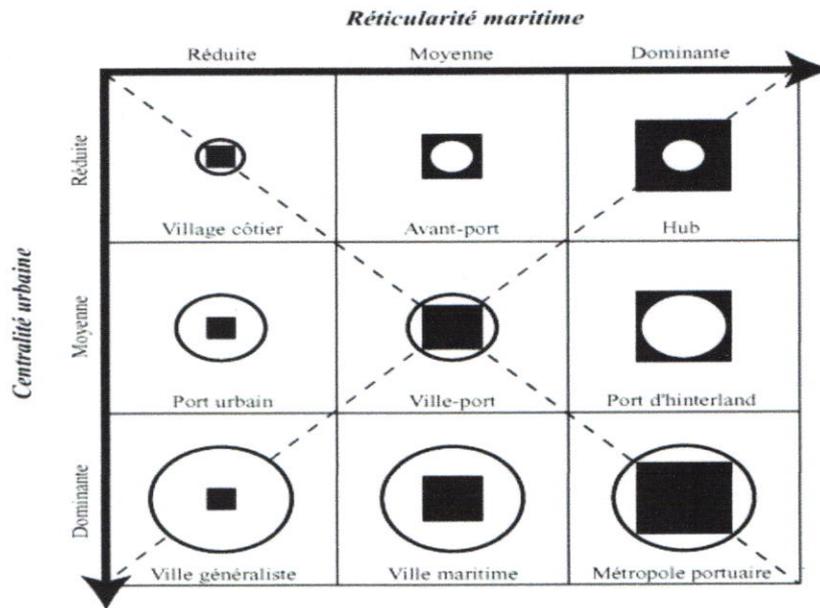


Figure11 : carte des comptoirs phéniciens. Source : jahiliyyah.wordpress.com/tag/siphax/, Carte modifiée par l'auteur.

3-Classification des villes littorales Algériennes

En se référant aux deux critères de réticularité maritime, et à la centralité urbaine de la ville, on peut obtenir une matrice qui nous permet de classer les villes littorales en faisant référence à ces dernières, d'un simple village côtier jusqu'aux métropoles portuaires.



Les villes littorales Algériennes distinguent en trois types :

- *Grande ville littorale* : Tels que : Alger, Annaba, Oran leurs populations dépasses 100 000 habitants.
- *Moyenne ville littorale* : tels que Jijel, Skikda, Mustaghanem, des villes littorales dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants.
- *Petites villes littorales* : tels qu'Ain Benian, Cherchell, Tipaza, des villes littorales dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants.

4- les problématiques des trois types de villes littorales en Algérie (grandes – moyennes –petites)

Le tableau suivant représente les classes des villes littorales algériennes et leurs problématiques

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

moins de 50 000 habitants		dégradés qui mène à l'abandon de cette dernière qui conduit à discontinuité entre la ville et la mer.
---------------------------	--	---

Tableau 1 : tableau représentant les classes des villes et leurs problématiques. Source : auteur

4-La petite ville littorale en Algérie

Dans la loi algérienne, est considérée comme petite ville littorale ; toutes villes sur la bande côtière algérienne, et dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants. De l'Ouest à l'Est, ces villes structurent la bande littorale du territoire, et ainsi assurent l'attachement et la cohérence comme des éléments de ponctuations médianes entre les grandes, et moyennes villes littorales, elles forment également l'extension du bassin d'influence des grandes et moyennes villes d'intérieur, et demeurent comme leurs moyen d'attachement avec le littoral grâce à ce potentiel.

5- les politiques algériennes pour la protection et la mise en valeur du littoral :

(La loi littorale algérienne et les instruments d'urbanisme littoral en Algérie).

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



Figure13 : image présente projet d'ouverture de la ville sur la mer.
Source : planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du Littoral, France 2006.

La petite ville littorale algérienne et comme toutes autres villes littorales en Algérie, elle soumit à des lois et des instruments d'urbanismes, ces derniers assurent a la petite ville algérienne un équilibre générale entre protection et développement.

5-1- la loi littorale algérienne

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

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

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

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

« La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral algérien ». Loi 06-06-2006, loi algérienne.

Cette loi est une politique d'aménagement établie par une collaboration entre l'état et les collectivités locales, elle a pour but :

- La protection et la mise en valeur des zones littorales.
- La préservation des zones littorales (le patrimoine naturel et culturel).
- L'encouragement de tout développement économique.
- L'établissement des pénalités pour chaque dépassement des articles de cette loi.

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

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

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

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

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

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

5-2- Instruments d'urbanisme littoral en Algérie

Ce sont des instruments de planification spatiale et de gestion urbaine fixant les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire de la ou les commune(s) concernée(s).

Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU)

Le PDAU concerne l'échelle de la ville ou de l'agglomération, autrement dit l'échelle de la commune ou d'un groupement de plusieurs communes ayant des fortes solidarités socioéconomique, morphologique, et infrastructurelles, il est alors dit intercommunal.

Il joue un rôle, très important dans la rationalisation de l'utilisation des sols et leurs prévisions pour la satisfaction des besoins présents et futures (développement durable). Il détermine la destination

générale des sols, définit l'extension urbaine, la localisation des services et des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures.

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

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

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

- la délimitation et la matérialisation physique du littoral, des zones naturelles d'intérêt écologique et des limites d'extension des agglomérations.
- Le cadastre du littoral (état de fait environnemental et foncier).
- L'établissement du bilan écologique et l'identification des occupations et des atteintes au milieu.

6-Particularite de La petite ville littorale algérienne

Par leur passe commun, un processus de développement ainsi qu'un contexte socio-économique semblable, les petites villes littorales algériennes ont une typologie urbaine bien à part, cela également, des enjeux et une problématique commune notamment sur les relations ville-mer.

6-a- un centre-ville sur la mer, ou un front de mer sur le centre-ville.

La première distinction qu'on peut faire sur le plan urbanistique, c'est que le noyau historique de la ville s'implante et s'ouvre solennellement sur le front de mer, généralement il s'étale sur la mer via un petit port dédié essentiellement à la pêche, les vieux phares qu'on trouve expriment l'ancienneté et la stratification de ces villes.

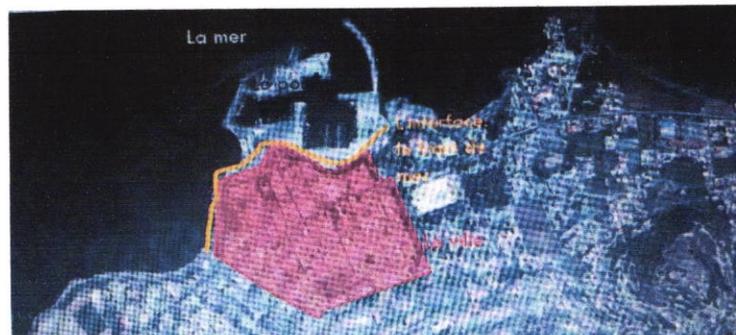


Figure14 : organisation des entités de la ville avec la mer cas de la ville de Cherchell.

6-b- dégradation du cadre bâti, effacement d'un front de mer = une ville excentrique

Comme il est montré, les fronts de mer de ces villes littorales sont attachés aux noyaux historiques (également dit le centre-ville) de ces dernières, datant de l'époque coloniale, le cadre bâti n'ayant subi aucun entretien, surexploité et mal protégé, aujourd'hui il témoigne d'une dégradation physique très apparente (comme il est le cas de toutes les villes algériennes à l'exception des villes symboliques à l'instar d'Alger où l'entretien des anciens quartiers fait l'objet de plusieurs opérations).



Figure15 : Etat des bâtis dégradés dans le centre de ville
Cas de la ville d'Ain Benian. Source : auteur.

La dégradation du cadre bâti affecte d'une manière directe l'attractivité urbaine de l'espace, également le lien fort entre le noyau historique de la ville considérée comme son centre majeur qui est lié avec le front de mer, de ce fait, la perte d'attractivité du centre engendre malheureusement l'effacement du front de mer et par la suite la démaritimisation de la ville

La perte d'intérêt sur le front de mer à cause de la dégradation du tissu adjacent (centre historique) et l'absence d'animation dans ce dernier, laissent cet interface figée, sans vocation précise et devient ainsi un espace illisible et forme de friches urbaines

6-b- une évolution démographique importante

La nécessité de répondre à la croissance démographique croissante en Algérie (boom démographique après 1962, une croissance plus maîtrisée depuis 1990 mais toujours positive) et face au phénomène de littoralisation, les villes littorales plus que de d'autres ont connu un processus d'urbanisation important, en quête de terrain pour son développement et vue l'urgence pour répondre aux besoins de ses habitants.

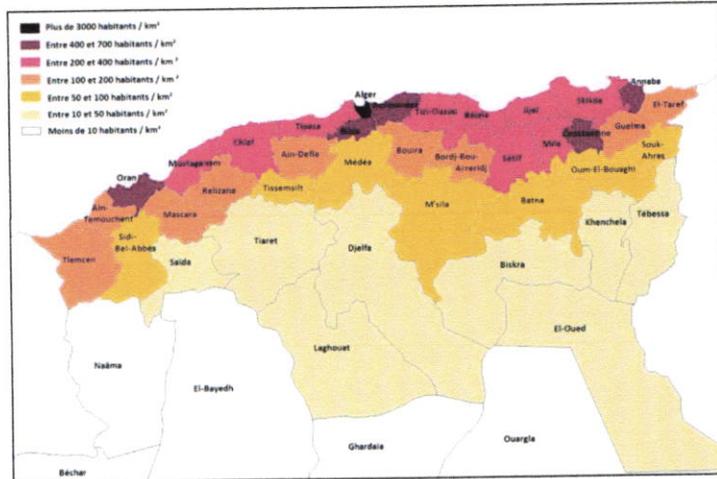


Figure16 : concentration et répartition de la population dans le territoire algérien

Source : google image.

6-c- une ville en perpétuelle évolution

Comme il est montré , et afin de répondre aux besoin de ses habitants , les petites villes littorales développe des pôles de croissance , formes essentiellement de groupements de logements collectifs , construits dans l'urgence pour répondre à une pression sociale , ces derniers sont généralement implantés en amont (disponibilité du foncier oblige) avec une architecture très sommaire et standard (aucune particularité typologique n'est remarquée vis-à-vis le contexte littorale ni sur le plan urbanistique, ni sur le plan architectural).



Figure17 : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes.

Source : google image.

6-d- un cadre économique particulier

Sur le plan économique, les petites villes littorales algériennes reposent essentiellement sur deux activités :

- *La pêche* : la majorité de ces villes ont un port est dédié essentiellement à la pêche ces derniers demeurent dépassés et peu performant, car ils reposent essentiellement sur une pêche artisanale.

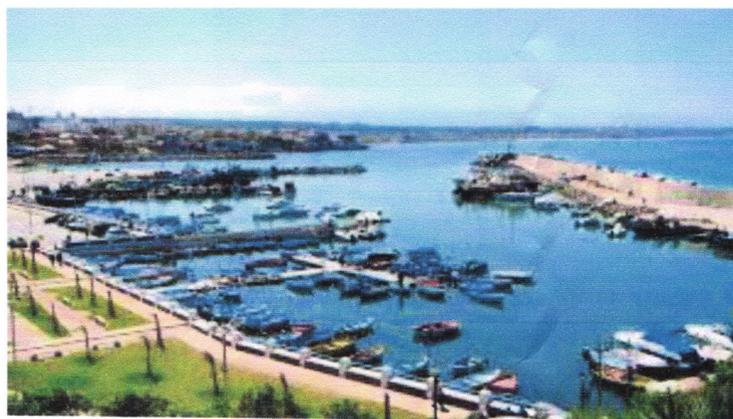


Figure18: port de pêche cas de la ville d'Ain Banian.

Source : visite.

-Le tourisme balnéaire

Attirés par la mer, les villes littorales notamment les petites villes (par la présence des plages pour la baignade) demeure comme une destination privilégiée de plus de 2 millions d'algérien (Boumazza A ,2013) considéré comme une attractivité saisonnière, le tourisme balnéaire apporte un souffle économique important pour les petites villes littorales, notamment en saison estivale, l'échelle d'influence varie du locale, régionale au nationale.

A noter, que les infrastructures d'accueil demeurent très basique voir informel dans certain site.

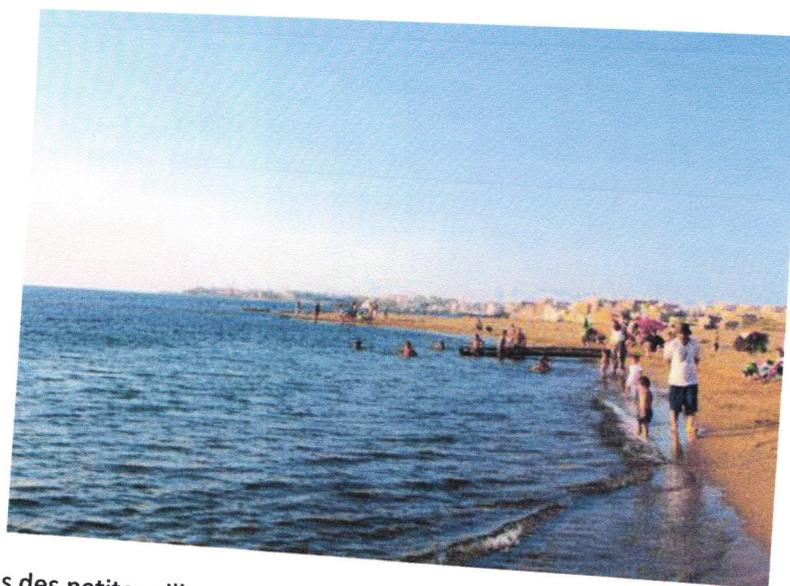


Figure19 :: plages des petites villes algériennes pendant la saison estivale, cas de la ville Ain Benian

Source : google image.

7-Problématique de la ville littorale algérienne (*cas des petites villes littorales algériennes*)

7-1-constat :

La petite ville littorale algérienne, et malgré tout l'arsenal juridique suscite, reste une entité qui est cernée par plusieurs problèmes qui empêchent son développement et l'atteinte de ces capacités en tant que ville riche en potentialités, ses problèmes qui se résument essentiellement en :

- Rupture entre la ville et son front de mer (délaissement des fronts de mer).
- Forte concentration de la population due à l'attractivité de la ville, également à une pression démographique (une croissance démographique positive).
- La stagnation en terme de développement des infrastructures économique, notamment les infrastructures dédié à l'activité touristique.
- Dégradation de l'ancien cadre bâti et absence de politique de renouvellement urbain.
- Standardisation du nouveau cadre bâti et démaritimisation de son tissu urbain (construire des nouvelles extensions qui ne respectent pas la continuité avec le cadre ancien).

7-2-Formulation de la problématique générale de la recherche.

Comme il est constaté, la petite ville littorale algérienne, concentre de nombreuses ressources et opportunités, elle est riche en potentiel naturel entre beauté de la mer et charmes des montagnes. Elle est aussi exposée aux pollutions, nuisances, et d'autres dégradations résultant du développement de multiples activités économiques, la petite ville littorale algérienne souffre de multiples problèmes qui stagnent son développement.

Par leur passe commun, un processus de développement, ainsi qu'un contexte socio-économique semblable, les petites villes littorales algériennes ont pratiquement les mêmes problématiques qui se résument en :

-comment peut-on qualifier l'état des relations ville-mer ? Et quel est l'élément responsable de cette imbrication ?

- comment revaloriser le front de mer de la ville tout en assurant son attractivité ?

8- Démarche méthodologique

8-1/Problématique spécifique de la recherche

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

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

La croissance démographique ,et économique d'AIN BENIAN entraîne une importante consommation d'espace, La structuration urbaine se fait selon des axes de communication et se développe à une vitesse incontrôlable arrivant jusqu'à la côte ouest et se connecte avec la capitale à l'Est.D'autre part surgissent des implantations anarchiques tout au long de la côte ouest et à proximité du port, celles-ci diminuent de la qualité urbaine et engendre une mal exploitation du potentiel foncier, ce qui cause des problèmes urbains et diminuent l'importance de la façade maritime du front de mer de la baie ouest ' Ain el banian' et du port el Djamila.¹

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

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

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

- 1/Quelles sont les conséquences sur la ville de sa perte d'identité maritime et de son éloignement de la mer ?
- 2/Quel est l'intérêt de renforcé la relation ville -mer ?
- 3 /Comment la revalorisation de l'interface ville –mer contribue à l'essor économique de la ville et renforce sa compétitivité dans le bassin métropolitain d'Alger

8-2/Les hypothèses :

- 1/La dégradation des capacités touristiques et la perte de qualité paysagère.
La dégradation de la façade maritime.
Le déassement des capacités foncières et la stagnation économique de la ville. L'occupation anarchique de front de mer.
- 2/La préservation des richesses naturelles de la ville.
La préservation et l'animation de la façade maritime. Donner à la ville une nouvelle image touristique.
- 3 /Les nouvelles installations et activités (commerces, consommation, espaces de loisir, port de plaisance...) vont assurer la fréquentation des touristes et des visiteurs à la ville ce qui va crée une ressource économique à la ville et renforcé sa relation avec la métropole Alger.

8-3/Méthodologie de recherche :

Le présent travail est un mémoire de fin d'étude qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur la recherche bibliographique ainsi sur des exemples opérationnels afin d'apporter un éclairage sur le thème du recherche qui est « LA MISE EN VALEUR DES INTERFACES VILLES MER AU PROFIT DE L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE » pour les petites villes littorales.

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

Le premier chapitre est dédié à l'étude de la relation entre l'environnement, le site et à l'éclairage de la notion du littoral. Ensuite, la présentation d'une part ; les particularités des différentes villes littorales sur les différents plans (architectural, urbanistique et économique) à l'échelle mondiale. Et d'autre part ; à l'échelle de l'Algérie ; en commençant par la présentation du littoral algérien, puis, les spécificités des villes côtières algériennes ainsi les instruments d'aménagement du littoral et la classification de ces

villes. En dernier point, une problématique sera formulée concernant le phénomène de démaritimation, de standardisation de la forme bâtie et la décentralisation de l'interface.

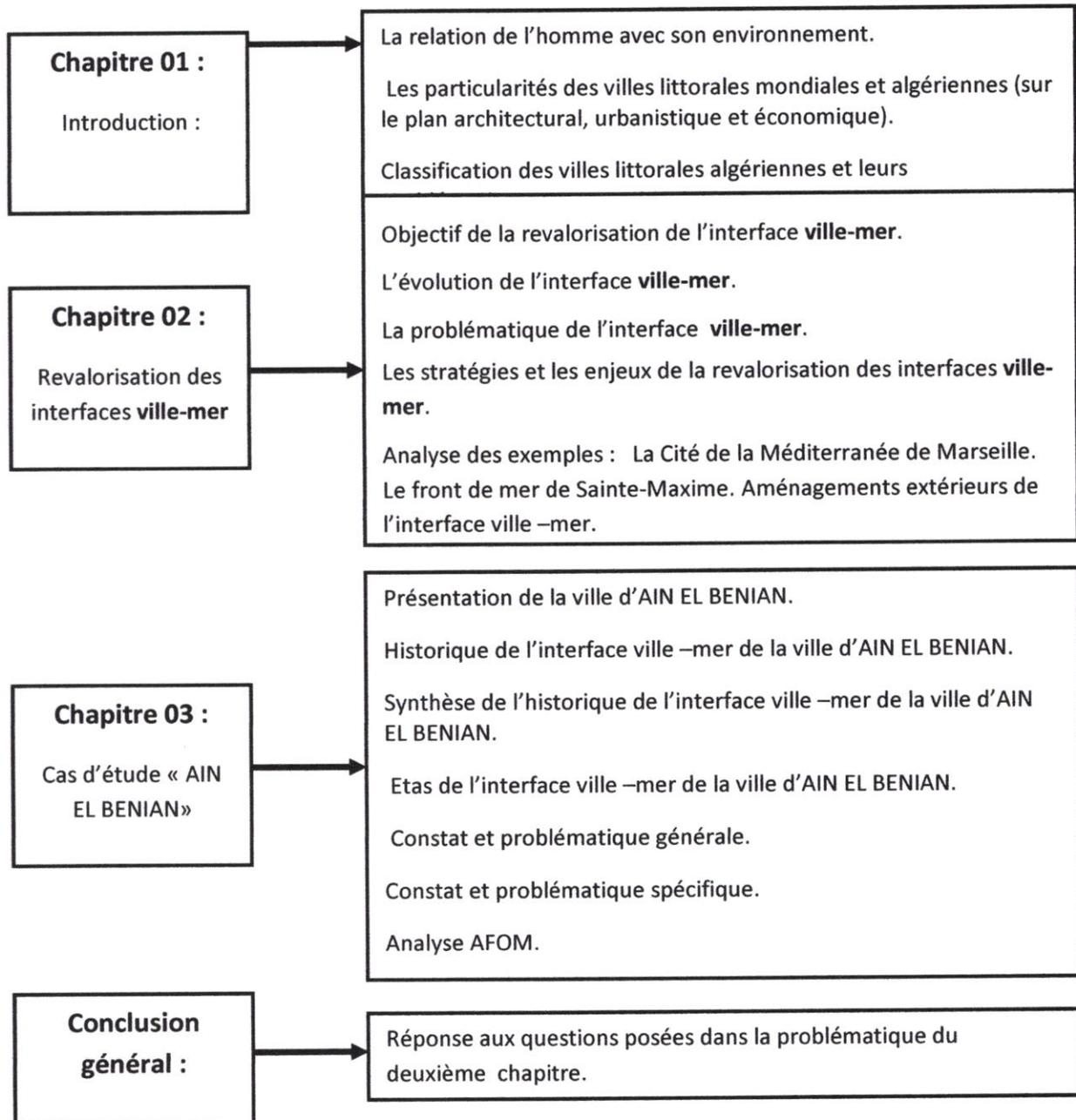
A partir d'une problématique faite sur l'abandon de l'interface ville-mer :

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

Le troisième chapitre : est consacré à faire des recherches et des données concernant le cas d'étude « la ville de AIN EL BENIAN » (situation, climat, accessibilité, économie, population...) Puis, la compréhension du fondement et de genèse de son front de mer afin de constater l'état actuelle de son interface et tirer sa problématique.

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

8-4/Structuration de mémoire de la recherche :



Carte mentale01 : indiquant la structure de ce mémoire.

Fait par l'auteur.

CHAPITRE II

**LE RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE
AMENAGEMENT DES INTERFACES VILLE/MER ET
ATTRACTIVITE TOURISTIQUE.**

I-Introduction

Dans le chapitre précédent, on a établi une recherche sur l'urbanisme et l'architecture des villes littorales en générale, également on a abordé une recherche sur les petites villes littorales algériennes, notamment leurs problématiques, et comme solutions on a choisi le renouvellement urbain autant qu'un outil de planification spatiale pour répondre aux besoins de la ville et de pouvoir introduire une ville avec une meilleure planification qui met en valeur les potentialités de la ville en fonction de son petit échelle.



II- le renouvellement urbain

1- Définition de renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain est défini comme étant l'action de construire la ville sur la ville. Il est étroitement lié au concept de friche urbaine, de régénération urbaine, de requalification urbaine et de restructuration urbaine. Source : *Cours typologie urbaine par Mr kh.aouissi.*

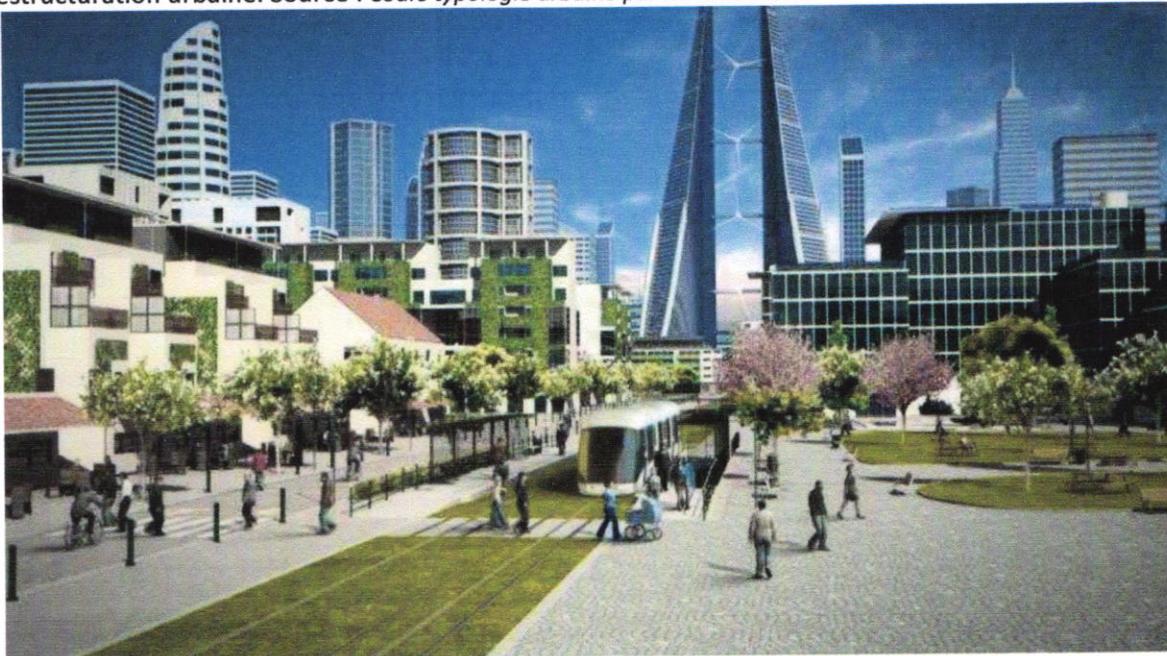


Figure20 : Exemple d'une opération de renouvellement urbain.

source: *Cours typologie urbaine par Mr kh.aouissi.*

Le cas de RIO DE JANIRO est le meilleur exemple pour montrer comment le renouvellement urbain affect le développement de la ville côtière, également l'impact direct sur le secteur touristique, et économique.

Les actions de renouvellement urbain :

- La revalorisation urbaine.
- La rénovation urbaine.
- La reconstruction urbaine.
- La requalification urbaine.
- La réhabilitation urbaine.

Définition :

-La revalorisation urbaine :

La notion de la revalorisation est toutes actions menées pour redonner de la valeur à une ville, elle peut s'appliquer seulement au dépend de certaines valeurs socio-économiques et en cas d'existence de certaines infrastructures avec une valeur à revisiter et des espaces urbain à redynamiser.

On peut dire qu'une revalorisation a pris lieux quand, dans une ville ou un quartier le prix de l'immobilier augmente, l'amélioration du mode de vie, l'esthétique de la ville et son tissu urbain.

-la rénovation urbaine :

C'est l'action de démolir et reconstruire un tissu urbain souvent confondue avec la réhabilitation urbaine alors que ces deux notions sont sensiblement différentes dans le cadre de développement urbain.

-La reconstruction urbaine :

Elle signifie généralement une action de rénovation à l'identique, on détruit pour reconstruire un tissu trop dégradé pour être réhabilité, le tissu résultant ayant toutes les mêmes propriétés du tissu original (façades-division spatiales-style architecturale....etc.).

-La requalification urbaine

C'est l'action de réintroduire la ville en redonnant de nouvelles fonctionnalités ou caractéristiques aux espaces déjà existant. Dans le cas des structures déjà existantes créer dans une certaine période et qui, due à la stagnation de développement a souffert de la dégradation qui a mener à une dévalorisation de l'interface.

-La réhabilitation urbaine :

C'est l'action de réaliser des travaux importants dans un tissu urbain qui vont servir comme des réponses au certains problèmes et exigence de la ville pour la remettre en bon état de fonctionnement.

« Le terme de renouvellement urbain renvoie à une reprise en profondeur des tissus urbains existants et est proche de celui de rénovation .celui de requalification caractérisé une action qui redonne de la qualité et témoigne d'une volonté de ménager le patrimoine bâti ». (G. Novarina, P. Paola ,1997).

II-Revalorisation des interfaces ville-mer

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

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

Rein Malouin

Michelet

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

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

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

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

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

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

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

Objectif de la revalorisation

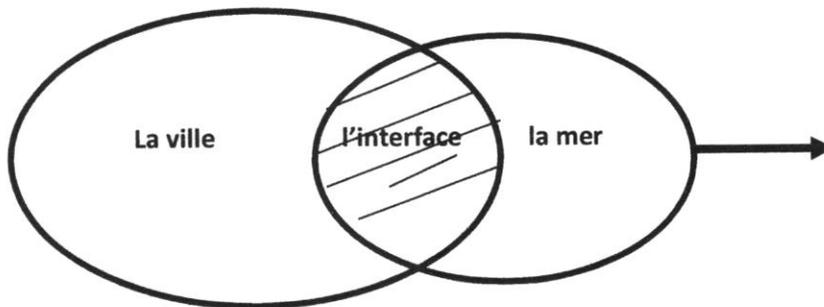
Le but de la revalorisation des interfaces ville-mer est de redonner vie à l'interface ville mer et enrichir la façade maritime pour une nouvelle image à la ville plus d'attraction plus d'emplois, un nouveau cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra à l'interface concernée d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou international. Redonner plus de valeur, plus d'importance, de prestige à l'interface ville-mer. Ouvrir la ville sur la mer. Donner une identité de la ville côtière. Rendre l'attractivité à cette zone. Profiter de la vue panoramique qu'elle donne la mer à la ville.

L'évolution de l'interface ville/mer.

L'interface ville-mer permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et la mer, il s'agit tout d'abord, commencé par un bref aperçu rétrospectif, pour voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui. La mer et la ville sont deux entités contactées entre eux par une zone qui est l'interface. Cette dernière a profondément évolué. Ainsi les espaces d'interface ville-mer possèdent une forte identité historique, économique et sociale. La mémoire des lieux constitue l'un des supports fondamentaux de la réflexion sur le processus et stratégies de la revalorisation de ces espaces.

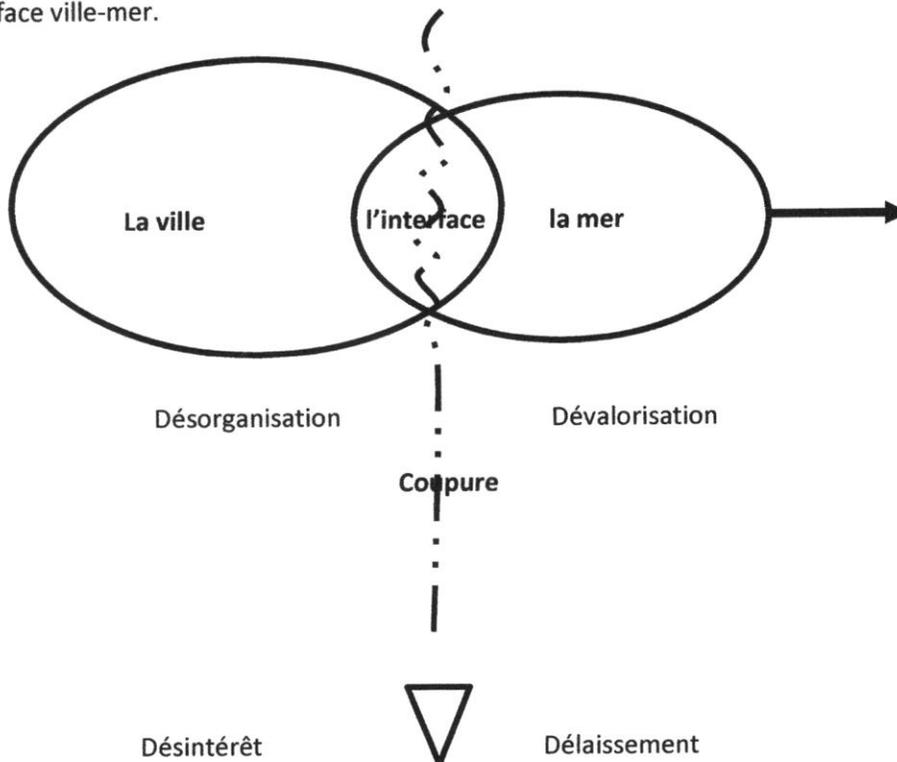
Ces transformations vont être expliquées par les schémas ci-dessous :

T1 : La mer et la ville constituent un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions et qui sont liés à travers l'interface qui contient des installations en relation avec l'activité de pêche.



Carte mentale 02 : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer.
Fait par l'auteur.

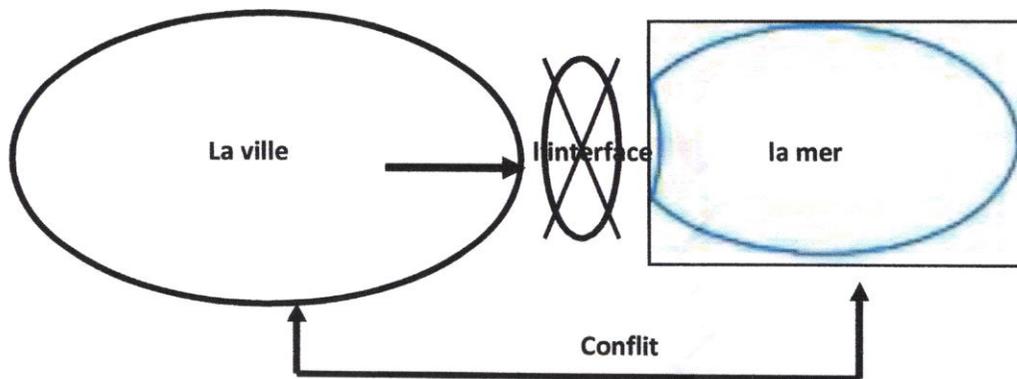
T2 : Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli et désorganisé peu à peu le lien entre la ville et son front de mer .Ainsi dévalorisé progressivement l'interface ville-mer.



Carte mentale 03 : indiquant le début de la rupture de l'interface ville-mer Fait par l'auteur.

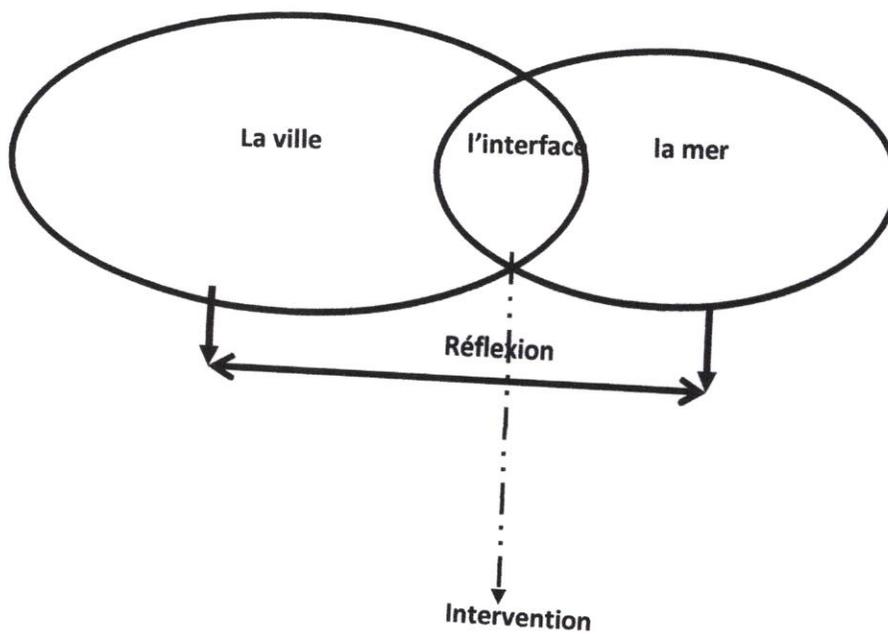
T3 : la ville et la mer sont séparées spatialement et fonctionnellement et donc sont devenus autonomes en se détachant l'un de l'autre et en traçant des frontières entre eux.

Ainsi, les anciennes installations ont été négligées et délaissées par conséquent l'interface ville-mer devient une véritable zone de rupture dans les villes maritimes.



Carte mentale 04 : indiquant le découplage de la ville et son front de mer et l'abandon de l'interface ville-mer. Fait par l'auteur.

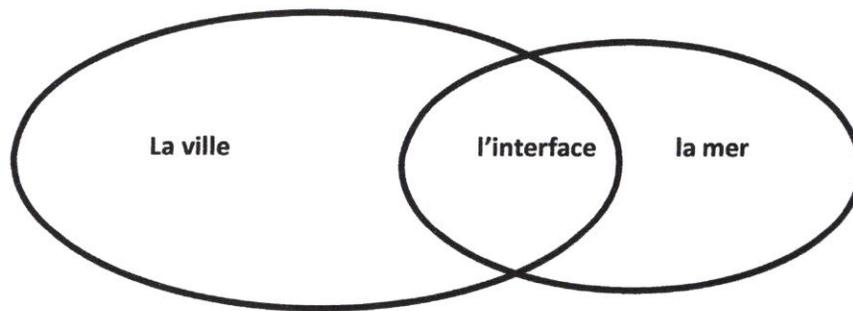
T4 : Des réflexions sont nées autour de l'avenir de l'interface ville-mer et comment elle serait possible de reconnecter la ville avec son front de mer.



Carte mentale 05 : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface ville-mer. Fait par l'auteur.

T5 : Des nouvelles stratégies vont devenir être employées pour répondre aux réflexions autour le rapport ville –mer (par la revalorisation de l'interface dans notre cas) qui constitue un réel potentiel de dynamisme économique, social et touristique Pour permettre à la liaison de

La ville avec la mer et de redonner son image originelle.



Carte mentale 06 : indiquant la reconnexion de la ville avec la mer.
Fait par l'auteur.

III- Les Stratégies de revalorisation des interfaces ville-mer :

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

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

III-1/Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-mer :

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

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

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

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

III-2/Redonner une centralité à la ville :

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

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

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

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

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

Il y a diverses centralités : « *Centralité du marché qui permet et régule les échanges économiques ; centralité du pouvoir qui contrôle, redistribue, et institue des règles de coexistence entre les groupes sociaux ; centralité des dispositifs qui organisent la division technique et sociale du travail ; centralité, aussi, des lieux de cultes, de loisirs, et plus généralement de tous les services offerts par la ville.* » Cité par ESSAMRI. J. Crise de la centralité. 24 juin 2007.

III-3/Renforcer l'attractivité de la ville littorale :

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

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

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

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

III-4/Ouvrir les espaces de l'interface ville-mer à tous :

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

IV-Les enjeux de la revalorisation de l'interface ville-mer :

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

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

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

IV-1/ Sociale :

Faire de l'interface un lieu habité, riche de diversité sociale et démographique. Favoriser le lien social, et culturel entre les habitants de l'interface et le reste de la ville. Atteindre la mixité urbaine et fonctionnelle en favorisant la qualité et la mixité de l'offre de logement et en créant des lieux de vie collective et des lieux de rencontre.

IV-2/Economique :

Favoriser le maintien et la création d'activités, nouveaux services, nouveaux métiers... Maintenir et développer une offre d'emploi diversifiée au niveau de l'interface ville-mer.

IV-3/Gouvernance :

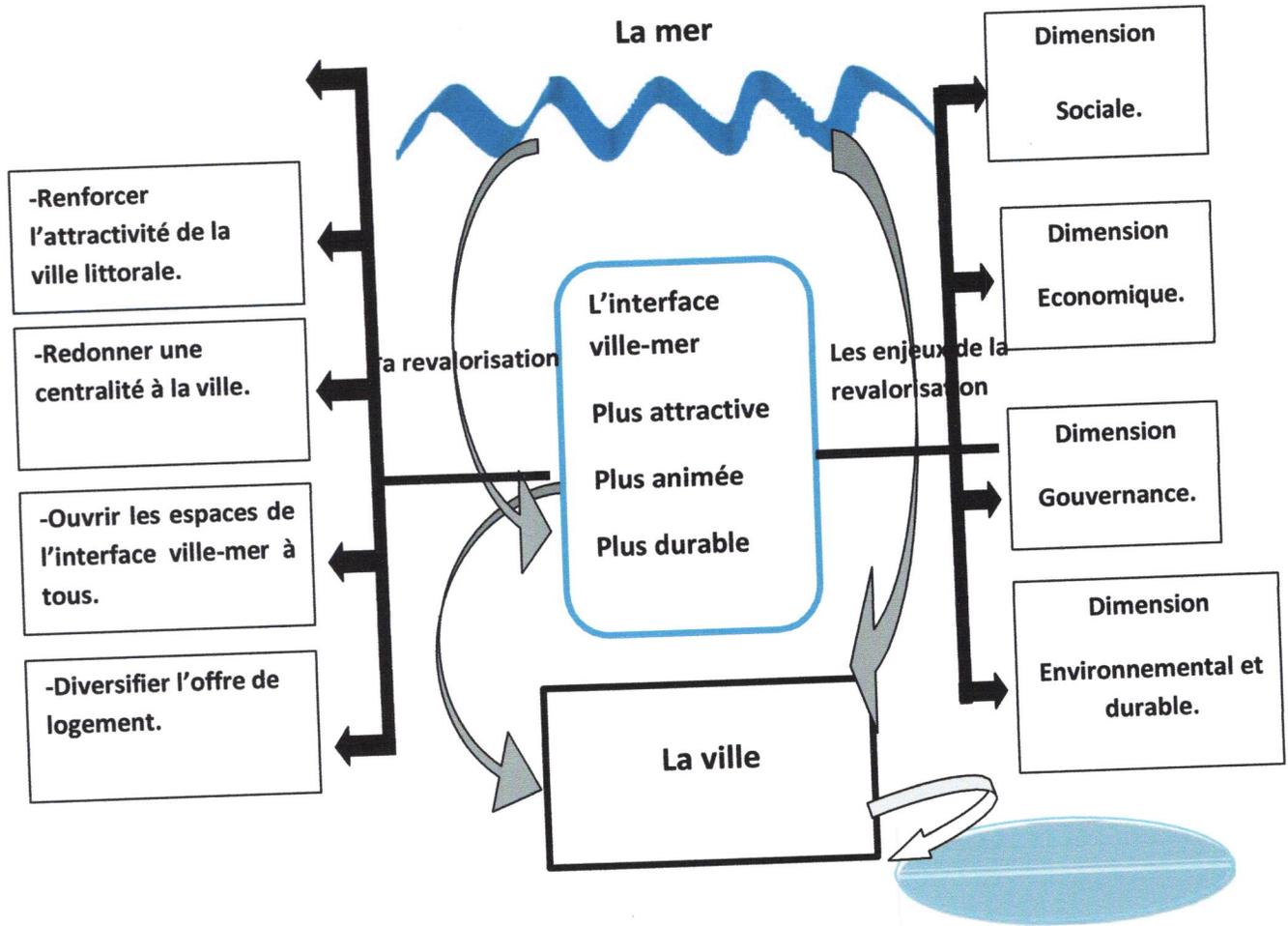
Créer un organisme bénéficiant d'une certaine autonomie, de compétences. Assurer une parfaite coordination entre les différents acteurs responsables de la gestion de l'interface ville-port.

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

IV-4/Environnementale et développement durable :

- Améliorer la qualité environnementale de l'interface.
- Créer des espaces publics et privés de qualité et assurer leur cohérence (espaces privés, publics, intérieurs et extérieurs).
- Assurer l'accessibilité de tous les usagers aux espaces de l'interface ville-mer.
- Garantir une aisance de circulation à l'intérieur de port en développant les modes de déplacement en commun et non polluant.
- Prévoir des aménagements favorisant la bonne gestion des questions de sécurité.
- Mettre en place une politique de végétalisation et d'entretien et favoriser la biodiversité.
- Mettre en valeur (conserver, gérer...) le patrimoine architectural, urbain et paysager et valoriser. L'existant autant que possible (bâti, biodiversité).
- Mettre en place une politique d'efficacité énergétique (économie d'énergie) et développer l'utilisation des énergies renouvelables.
- Développer des relations harmonieuses des bâtiments et des îlots avec leur environnement immédiat.
- Assurer une qualité esthétique et paysagère.

V- SYNTHÈSE :



VI-Exemples de revalorisation des interfaces villes –mer :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La ville de Bilbao :

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

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

L'idée semblait joliment utopique, lorsque le jeune maire de Saint- Nazaire l'avait formulée, il y a vingt ans « *Retourner la ville vers la mer* ». **DGUHC . Juillet 1999. Assumer sa modernité. France, p2.** Comme s'il était possible d'effacer d'un coup de gomme le plan de la ville née de la reconstruction, qui tournait le dos à l'océan. Aussi fou que cela ait pu paraître, Joël Batteux est en passe de réussir ce pari.

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

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

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

Le front de mer de Sainte-Maxime :

Objectifs :

- Améliorer la sécurité sur cet axe principal.
- Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles, aux enfants.
- Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace.

Les projets :

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

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

L'entrée de la ville

Une dalle végétalisée est créée en lieu et place du parking du port qui devient souterrain. Le projet souligne ici la transparence recherchée par les cabinets d'architectes et le comité de pilotage mais également une optimisation de l'entrée de ville. Sur plusieurs niveaux, le parking accueillera des véhicules supplémentaires et répondra donc aux problématiques actuelles liées au stationnement, sans nuire à l'esthétique de la promenade. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes.

La place Victor Hugo

Dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle, la Place Victor Hugo sera requalifiée avec un revêtement de sol. Particulier pour créer une unité. Les trottoirs seront élargis pour donner de l'espace aux piétons et, côté mer, des jeux pour enfants seront installés. Par ailleurs, la pose de jets d'eau (en circuit fermé) complètera cet embellissement avec également pour objectif la diminution des nuisances sonores liées à la circulation.

Les avenues Jean Jaurès et Géo gés Clemenceau

Considérer comme une des plus belles artères de la commune l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle, particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes.



Figure21 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade.



Figure22 : La place Victor Hugo

Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer :

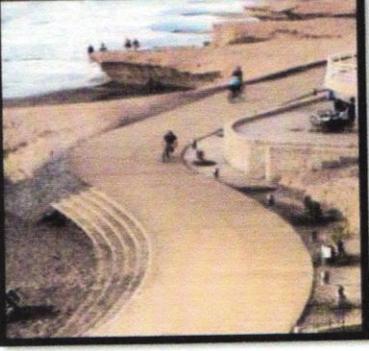
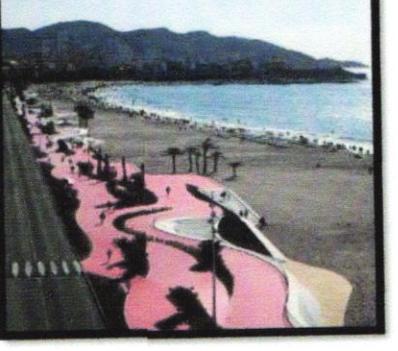
<p>« The Lifting Wave, The Resting Wave and the Light Wave », plage de Douvres (Angleterre)</p>	<p>La valorisation du front de mer de La Ciotat (Bouches-du-Rhône)</p>	<p>Promenade, Benidorm (Espagne)</p>
		
<ul style="list-style-type: none"> • Contexte : Douvres est une ville côtière et portuaire située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

Tableau 02 : Présentant des exemples d'aménagements extérieurs de l'interface ville –mer. Fait par l'auteur.

VII. Conclusion :

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

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

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

Chapitre III

L'INTERFACE VILLE-MER DE LA VILLE AIN EL BENIAN

I. Introduction :

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

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

II. Présentation de la ville de AIN EL BENIAN :

II.1.Situation géographique :

II.1.1.À l'échelle régionale :

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



Figure23 : Carte montrant la situation régionale d'AIN EL BENIAN. Modifiée par l'auteur.

II.1.2.À l'échelle locale:

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

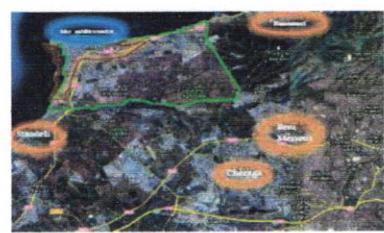


Figure24 : Carte montrant la situation locale d'AIN EL BENIAN.. Modifiée par l'auteur.

Période 1935-1962 :

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

La ville est construite une agréable ambiance balnéaire.
Une grande occupation de la Madrague : les jolies plages surplombées de villas, de cabanons et de restaurants.

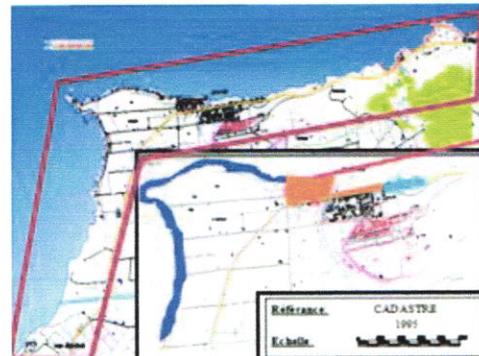


Figure28 : Carte période coloniale.
Modifiée par l'auteur.

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

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

Période 1962-1989 :

L'urbanisation sur la bord du littoral et d'implantation des lotissements le long de la RN11, el Djamila.
Urbanisation entre l'axe la Madrague cité Bellevue et entre centre ville cité 11 décembre.
Classification d'Ain Banian comme une zone touristique à haute potentialité baleinière.

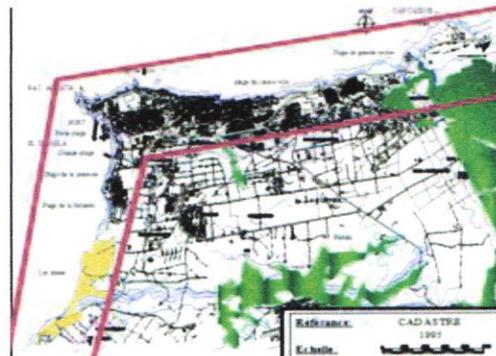


Figure29 : Carte période de l'Algérie indépendante
Modifiée par l'auteur.

IV. Synthèse :

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

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

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

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



Figure30 : Front de mer d'Ain Benian.



Figure34 : Ancien Ain Benian.



Figure35 : Cité belle vue.



Figure31 : Nouvelles constructions.



Figure32: Port de pêche El Djamila.



Figure33 : Carte montrant les quatre positions de l'interface d'Ain Benian .

V.1.L'état du front de mer.

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

Cette zone est composée de 02 parties suivantes :

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



Figure36 : Plage de l'ilot.



Figure37 : Habitats individuels illicites sur le front de mer.

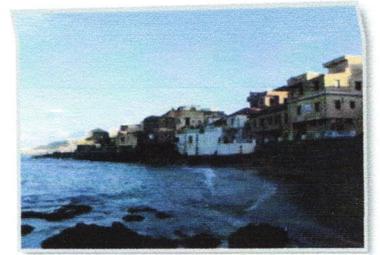


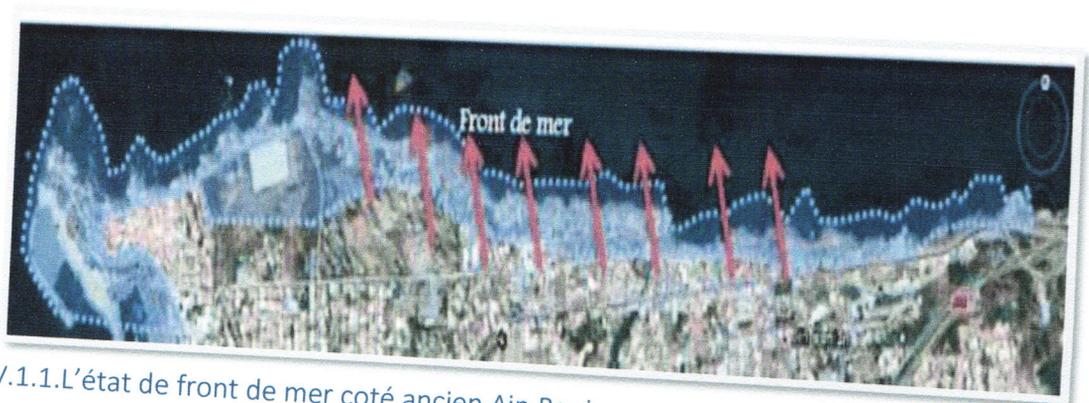
Figure38: Habitats individuels sur le front de mer.



Figure39 : Port de pêche El Diamila.



Figure40 : carte du front de mer d'Ain Benian .



V.1.1.1.L'état de front de mer coté ancien Ain Benian:

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

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

Absence des couleurs qui reflètent le milieu littoral.



Figure42 : dégradation urbanistique, densification du bâti sur le parcours littoral.



Figure43: Dégradation et abandon des immeubles dans le centre ville.

Dévalorisation du potentiel paysager et l'abandon des plages.

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



Figure44 : L'état des falaises en détérioration continue.



Figure45 : Etat des plages délaissées.

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

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



Figure46 : blocage des ouvertures maritimes transversales du centre ville.



Figure47 : absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre ville.

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



Figure48: dégradation de la façade maritime Nord-est du centre ville.

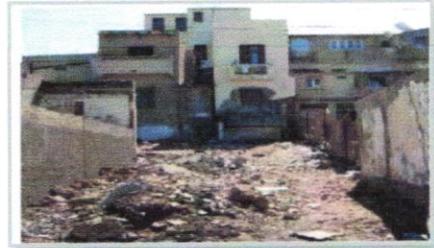


Figure49 : dégradation de l'environnement des constructions au bord de mer.

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

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

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

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



Figure51: l'état de bâti en dégradation avancée.



Figure52 : Absence de l'animation de la façade maritime.



Figure53 : Les nouvelles villas de la madrague.



Figure54 : Les nouvelles bâtisses.



— Voie secondaire ← percée

Figure50: carte montrant les percés vers la mer.

-Perte de l'animation des percées

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

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

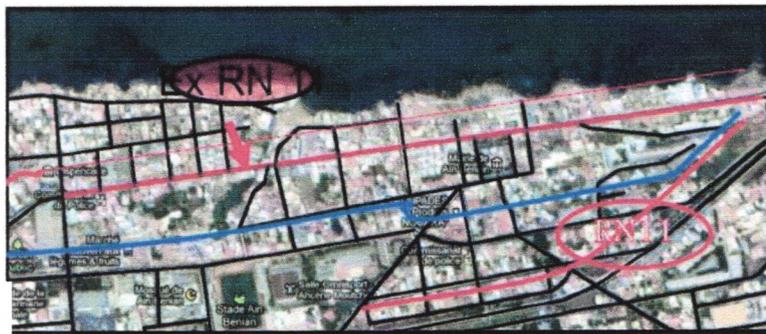
Les bâtisses sont exposées à l'humidité et à la corrosion qui dégrade lentement les murs et les toitures des maisons. Ainsi presque toutes les habitations sont dans un état critique et alarmant.

V.2.1. Le boulevard Sidi Mhamed :

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



Figure55: Le boulevard Sidi M'hamed.



V.2.2. Le boulevard Si Lounes :

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



Figure56: Le boulevard Si Lounes .

L'ancien Ain Benian connaît aujourd'hui :

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

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

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

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

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

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

V.3. Etat des nouvelles extensions :

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

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



Figure57: Nouveaux villas.



Figure58: Extension est.



Figure59: Extension sud.



Figure60: Extension ouest.

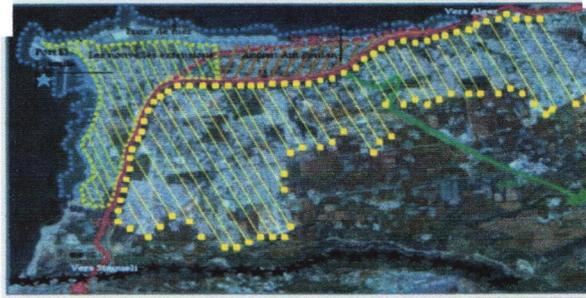


Figure61: Extension coté El Djamilia.



Figure62: Vue sur le tissu urbain de la cité belle vue.



Figure63: Vue sur le tissu urbain de la cité 11 décembre.

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

V.4. Etat du port El-Djamila:

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



Figure65: Absence d'espaces publics dans la zone, et l'esplanade du port est aménagée en parking d'un côté.

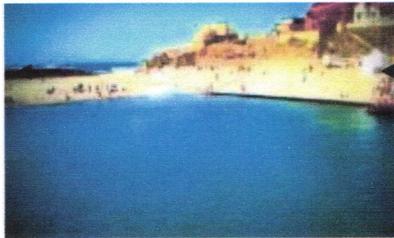


Figure66: La plage artificielle d'El Djamila.



Figure67: Le port de plaisance d'El Djamila.



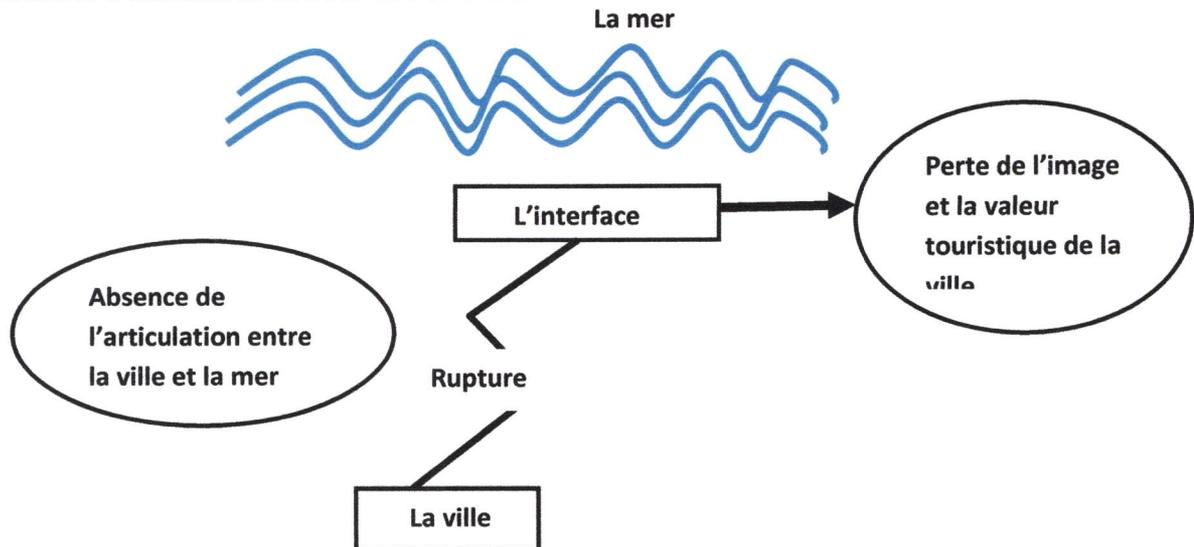
Figure68: Le port de plaisance d'El Djamila.

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

VI. CONSTAT GENERAL:

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

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



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

VII. Constat spécifique:

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

Absence de façade urbaine littorale.

Absence des couleurs qui reflètent le milieu littoral.

L'absence de l'animation des percées.

L'état des falaises en dégradation continue.

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

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

VIII. Problématique spécifique:

Comment lier la ville avec la mer.

IX. Tableau AFOM:

Atouts:	Faiblesse:
Environnement et paysage naturel. La présence de la mer. La présence de la forêt Bainem. Accessibilité. <i>De nombreuses plages et vues panoramiques.</i> Le tourisme L'industrie. L'agriculture.	Le déassement des capacités foncières. L'empiétement des terres agricoles. L'abondant du front de mer (pollution, l'extraction des sables, l'érosion côtier). Absence des nœuds d'attraction. Dégradation de cadre bâtie. L'absence de la continuité entre les différentes parties de la ville. Manque des espaces de consommation et de repos. Absence d'aires de stationnement. Absence des équipements de loisir
Atouts:	Faiblesse:

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

X. Synthèse:

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

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

Naturelles (une bande côtière diversifiée, climat méditerranéen).

Historiques (héritage colonial).

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



Figure69: Vue sur la Plage d'ilot.



Figure70: Vue sur la bande côtière.

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

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

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

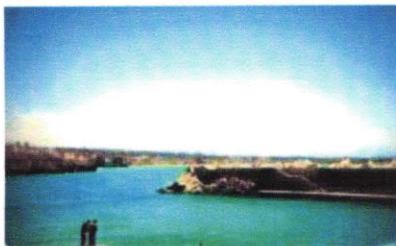


Figure71: Vue sur le centre ville.

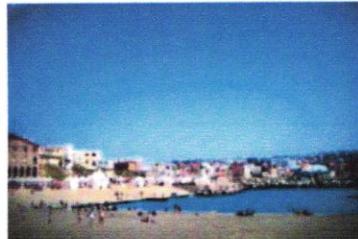


Figure72: Vue sur les nouvelles extensions.

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

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



Figure73: le front de mer délaissé.



Figure74: état des falaises en dégradation.

CONCLUSION GENERALE:

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

En commençant par les conséquences qui mènent l'interface ville-mer à perdre son identité : L'abandon de l'interface ville mer a conduit à la dégradation des capacités touristiques et la perte de qualité paysagère de la ville ce qui reflète sur la façade maritime qui devienne plus en plus dégradé et sans aucune valeur architecturale reflète le milieu littoral. Ces mutations ont provoqué progressivement une discontinuité entre la ville et la mer marquée par la décentralisation et le délaissement des capacités foncières et la stagnation économique de la ville. Cette aire de contact sera de plus en plus dégradée et abandonnée et deviendra un point de faiblesse au lieu d'être un avantage pour la ville. Cet abandon va affaiblir les liens de plus en plus entre la ville et la mer qui seront plus découplés et séparés fonctionnellement, spatialement et institutionnellement.

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE :

Les ouvrages :

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

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

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

Thèses et mémoires :

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

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

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

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

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

Les revues, les publications et les actes de séminaire :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sources internet :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Document d'urbanisme :

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

L'atlas d'Alger.

Schéma Directeur D'aménagement Touristique «SDAT 2025» -Livre5 : les projets Portuaires touristiques –Janvier 2008.

Données de la DTP : -cartes actuelles d'Ain Benian2011.-Levé topographique de la ville d'Ain Banian.

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Liste des figures :

Figure1 : projet la baie d'Alger, source : http://www.artecharpentier.com/fr/projet/la-baie-D'Alger/	11
Figure. 2 : <i>Carte des comptoirs phéniciens en méditerranée</i> . Source (cours typologie urbaines par Mr kh.Aouissi).....	13
Figure 03 : la bande côtière de Benidorm. Source Google image.....	14
Figure 04 : la ville d'Azefounne Tizi Ouzou Source : Google earth.....	15
Figure 05 : Opéra Sydney .source : Google image.....	15
Figure06 : façade maritime imaginaire de la baie d'Alger. Source : Google image.....	16
Figure07 : terrasse orienté vers la mer source : google image.....	16
Figure 08 : Utilisation de peinture hydrofuge contre la corrosion Source : google image.....	17
Figure 09 : <i>Des bâtiments traditionnels en Grèce utilisant des couleurs claires</i> .source :google image.....	17
Figure 10 : <i>carte de littoral Algérien</i> . Source : google image.....	18
Figure 11 : carte des comptoirs phéniciens. Source : jahiliyyah.wordpress.com/tag/siphax/, Carte modifiée par l'auteur	18
Figure 12 : <i>Cours typologie urbaine par Mr kh.aouissi</i>	19
Figure13 : <i>image présente projet d'ouverture de la ville sur la mer. Source : planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du Littoral, France 2006</i>	20
Figure 14 : <i>organisation des entités de la ville avec la mer cas de la ville de Cherchell</i>	22
Figure 15 : <i>Etat des bâtis dégradés dans le centre de ville Cas de la ville d'Ain Benian</i> . Source : auteur.....	23
Figure16 : <i>concentration et répartition de la population dans le territoire algérien</i> . Source : google image.....	24

Figure 17 : Une bâtisse d'une cité a Bejaia qui est une ville littorale qui semble aux bâtisses des villes internes. Source : google image.....	24
Figure 18 : port de pêche cas de la ville d'Ain Banian. Source : visite.....	25
Figure 19 : plages des petites villes algériennes pendant la saison estivale, cas de la ville Ain Benian Source : google image.....	25
Figure 20 : Exemple d'une opération de renouvellement urbain. source: Cours typologie urbaine par Mr kh .aouissi.....	31
Figure21 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade.....	41
Figure22 : La place Victor Hugo.....	41
Figure 23 : Carte montrant la situation régionale d'AIN EL BENIAN. Modifiée par l'auteur.....	45
Figure 24 : Carte montrant la situation locale d'AIN EL BENIAN... Modifiée par l'auteur.....	45
Figure 25 : Carte période coloniale (image 1 ,2,3,4).....	46
Figure 29 : Carte période de l'Algérie indépendante Modifiée par l'auteur.....	47.
Figure 30 : Front de mer d'Ain Benian.....	48
Figure 31 : Ancien Ain Benian.....	48
Figure 32 : Cité belle vue	48
Figure 33 : Nouvelles Constructions.....	48
Figure34 : Port de pêche El Djamila.....	48
Figure 35 : Carte montrant les quatre positions de l'interface d'Ain Benian.....	48
Figure 40 : carte du front de mer d'Ain Benian (image 1.2.3.4.5).....	49
Figure 41 : L'interface de la partie Nord (côté ancienne ville).....	50
Figure 42 : dégradation urbanistique, densification Du bâti sur le parcours littoral.....	50
Figure 43 : Dégradation et abandon Des immeubles dans le centre-ville.....	50
Figure 44 : L'état des fal ises en détérioration continue.....	50
Figure 45 : Etat des plages délaissées	50
Figure 46 : blocage des ouvertures maritimes transversales du centre-ville.....	50
Figure 47 : absence d'espace d'aboutissement des ouvertures maritimes dans le centre-ville.....	50

Figure 48 : dégradation de la façade Maritime Nord-est du centre-ville.....	51
Figure 49 : dégradation de l'environnement Des constructions au bord de mer	51
Figure50 : carte montrant les percés vers la mer.(image 1,2,3,4).....	51
Figure 55 : Le boulevard Sidi M'Hamed.....	52
Figure 56 : Le boulevard Si Lounes.....	52
Figure 57 : Etat des nouvelles extensions . image (1,2,3,4,5)	53
Figure63 : Vue sur le tissu Urbain de la cité belle vue.....	53
Figure64 : Vue sur le tissu urbain De la cité 11 décembre.....	53
Figure 65 : Etat du port El-Djamila . image (1, 2,3,4).....	54
Figure69 : Vue sur la Plage d'ilot.....	57
Figure70 : Vue sur la bande côtière.....	57
Figure71 : Vue sur le centre ville.....	57
Figure72 : Vue sur les nouvelles extensions	57
Figure73 : le front de mer délaissé.....	58
Figure74 : état des falaises en dégradation.....	58

Liste des tableaux :

Tableau 1 : tableau représentant les classes des villes et leurs problématiques. Source : auteur.....	20
Tableau 02 : Présentant des ex emples d'aménagements extérieurs de l'interface ville –mer. Fait par l'auteur.....	42
Tableau 03 : Analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces.).....	56

Liste des cartes mentales

Carte mentale01 : indiquant la structure de ce mémoire. Fait par l'auteur.....	29
Carte mentale 02 : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer.Fait par l'auteur.....	34
Carte mentale 03 : indiquant le début de la rupture de l'interface vile-mer Fait parl 'auteur.....	34
Carte mentale 04 : indiquant le découplage de la ville et son front de mer et l'abandon de l'interface vile-mer . Fait par l'auteur.....	35
Carte mentale 05 : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface vile-mer . Fait par l'auteur.....	35
Carte mentale 06 : indiquant la reconnexion de la ville avec la mer. Fait par l'auteur	36