



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Saad Dahleb Blida -1-
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master de master

Option **A.Z.U.L** : Architecture en **Zones Urbaines Littorales**
(Joint en annexe le rapport explicatif de projet PFE)

Thème : **Aménagement des façades maritimes**

Réalisé par :

HARIMA Leyla

MESSAOUDI Loubna

Porteur de master :

Mr: ICHEBOUBENE Yousef (Maitre de conférences)

Encadré par :

Mr: AHMED CHAOUCH Nabil (Maitre assistant)

Mr: AMEUR Mohamed (Assistant vacataire)

INTRODUCTION GENERALE

Le littoral, est caractérisé par une mosaïque d'écosystèmes terrestres et marins parmi les plus complexes, les plus divers et les plus productifs de notre planète : composés de dunes littorales, de plages, de falaises, de zones humides ... ces différents écosystèmes sont soumis à d'importantes pressions d'origine anthropique :(urbanisation proche du rivage qui modifie les transits littoraux, activités humaines et aménagements réalisés au niveau des bassins versants et des rivages) .

Cependant, cette adaptation va générer essentiellement une influence inévitable sur la conception, due aux conditions naturelles du site tel que la mer, les montagnes et les forêts, et des éléments artificiels comme le tissu urbain existant et les types de matériaux utilisés.

L'influence va apparaître principalement dans la morphologie du projet, son gabarit, les types et les couleurs des façades.

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et al gestion de son développement. L'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques.

En Algérie, la ville littorale a perdu son caractère spécifique à cause d'une rupture ville/mer due à plusieurs facteurs tel que la présence des ports ce qui a produit un cadre bâti standard et dégrader, démaritimisation due au manque d'animation du front de mer, des plages délaissé, l'absence des façades maritimes.

Présentation de l'option

Azul (Architecture en zone urbaine littorale) est une option qui s'intéresse au rapport **site-projet** ce qui signifie que les particularités du site doivent être prise en compte dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie en vue d'une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral. Son objectif principal est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique, ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois.

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

Figure 2: Vue sur une partie du projet (ville de Tamentfoust)



Source : Mémoire de Fin d'Etude -AZUL- promotion 2008/2009

Figure 1: Aménagement de front de mer de la ville de Tamentfoust



Source : Mémoire de Fin d'Etude -AZUL- promotion 2008/2009

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

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

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

- Récupérer le front de mer.
- Maîtriser le rapport ville/mer.

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

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

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

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

Cela nous pousse à étudier cette option pour parvenir à évoluer la situation littorale et plus précisément le front de mer en appuyant sur les indices et les paramètres de mesure.

Un bon projet architectural, dans notre option, 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 les espaces. Comme l'a évoqué, l'architecte français, **Jean Nouvel** : "..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture".

Problématique

Attirantes par la beauté étonnante de leurs paysages et par un climat généralement clément, les zones littorales demeurent une destination favorite pour les touristes et pour l'établissement même d'une grande partie de la population.

Du fait de ces changements démographiques, plusieurs régions investissent dans la mise en place d'infrastructures, dans le développement de l'aquaculture et de nouvelles industries, autant de changement susceptible d'accroître le développement économique et d'améliorer le niveau de vie.

'La ville littorale algérienne ne connaît plus comment aménager son front d'eau, à force de banalisation et standardisation de sa typologie urbaine, elle court un risque d'effacement identitaire et ce la par une démaritimisation sur tout les plans, elle ne garde plus ses spécificités notamment sur le plan urbanistique.

Les grandes villes littorales algériennes demeurent comme des nœuds stratégiques pour toute la nation, et ce la de point de vue économique, politique et géostratégique, elle présente une forte concentration d'activité et de population, elles subissent le processus de métropolisation, et se développent en raison de leur position avec des ports de premier rang. De leurs parts, Les villes moyennes littorales algériennes partagent quelques spécificités avec les grandes villes, et cela notamment par la présence des ports actifs et concurrents aux grands ports nationaux.'¹

Problématique spécifique :

La partie centrale de la baie d'Alger est destinée à recevoir de grands projets qui vont attirer un grand flux d'habitants qu'il faut prendre en considération. Elle est un centre urbain susceptible de

¹ Cours n : 04, p24, de Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016.

prendre place dans le grand projet urbain (Alger métropole) en renforçant son vocation financière, commerciale et touristique.

On constate que La rupture entre la baie d'Alger et la commune d'El Mohammadia causée par la voie express (RN11) constitue un obstacle de liaison entre la ville et la mer.

On remarque qu'il ya une concentration de l'activité industrielle aux niveaux de deux rives de l'oued. L'absence d'un axes urbains, de centres urbains, Insuffisance des espaces publiques, Insuffisance d'éléments de liaisons et de communication entre les quartiers.

Comment peut-on faire de la nouvelle centralité un pôle urbaine répondant aux besoins de la population locale ?

Comment assembler les différentes composantes du site en plaçant un équilibre entre les différentes entités environnantes ?

Comment revaloriser la partie centrale de la baie d'Alger pour qu'elle soit un pôle attractif avec une mixité fonctionnelle culturelle et touristique à l'image de la métropole d'Alger ?

Structure du mémoire.

La présente étude a été élaborée dans le but de satisfaire les objectifs pédagogiques du master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL).

Notre mémoire de master se compose d'une introduction générale, un état de connaissance et d'une conclusion générale.

L'introduction générale comprend la présentation du master AZUL (Aménagement des Zones Urbaines Littorales), les objectifs de l'atelier et une initiation sur les villes littorales et leurs particularités.

L'état de connaissance se compose de deux sections, la première section est la thématique générale où on va élaborer une étude sur les villes littorales et leurs particularités sur le plan urbanistique et sur le plan architectural, et aussi les particularités naturelles et socioéconomiques et leurs impacts sur le développement de la ville littoral.

Et comme exemple, on va traiter le cas de la ville littorale Algérienne, avec ses particularités, ses lois relatives à la protection et la mise en valeur du littoral algérien.

La deuxième section sera réservée à la connaissance de la thématique spécifique à notre étude, qui est l'aménagement des façades maritimes, elle comporte la définition, les grandes façades maritimes dans le monde, et aussi une analyse sur des villes qui ont opté leurs façades comme la façade atlantique et la façade marseillaise.

Au final, le mémoire sera achevé avec une conclusion générale contenant l'objectif de notre étude.

En annexe, on trouve la partie du PFE (Projet de Fin d'Étude), en premier lieu, on va présenter une bref analyse sur le cas d'étude (la partie centrale de la baie d'Alger) ; sa situation, l'accessibilité, ses particularités et son développement sur le plan urbanistique et architecturale à travers l'histoire. La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'arrivé au plan masse et au projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

تطرقنا في مشروع التخرج إلى " تهيئة الواجهات البحرية " لأنه يؤثر بطريقة مباشرة على مكانة الجزائر العاصمة من الناحية الاقتصادية و السياسية و الاجتماعية ، كما أنه يساعد على تعزيز العلاقة بين المدينة و البحر و بالتالي يمنح فضاء جيد للسكان و السياح لاستغلال جمالية و ميزات المحيط و حتى نصل إلى مشروع محكم و مبني على ركائز علمية و متناسق مع ما يجاوره قمنا بدراسته على ثلاث مراحل . المرحلة الأولى : مرحلة تمهيدية تتألف من مقدمة عامة بالإضافة إلى شرح بسيط لتخصصنا " التهيئة العمرانية في المناطق الساحلية " و في الأخير بنية المذكرة و في المرحلة الثانية: دراسة عامة حول المدن الساحلية و خصائصها، على المستوى العمراني و الهندسي بالإضافة إلى دراسة أمثلة عن الواجهات البحرية . و في الأخير المرحلة الثالثة: ملحق يتضمن دراسة خليج الجزائر موقعه وسبل الوصول إليه بالإضافة إلى تطوره عبر التاريخ للخروج بنتيجة عامة حول الميزات و العيوب. ثم دراسة الموقع الذي سيكون أرضية لمشروعنا لنصل في الأخير إلى اقتراحنا الذي سيعطي حلا للإشكالية المطروحة.

الكلمات المفتاحية : البحر ، تهيئة الواجهات البحرية

Abstract :

Our project is based on waterfront development because it directly affects Algeria's economic, political and social status. It also helps to strengthen the relationship between the city and the sea and thus provides a good space for residents and tourists to exploit the aesthetics and features of the ocean. In order to reach a project that is structured and based on scientific foundations and is consistent with what we have studied. we divided our research paper into three sections. The first section : a preliminary stage consisting of a general introduction, in addition to a simple explanation of our specialization, "Urban Planning in Coastal Areas," the problem that we will seek to solve, and finally the structure of the memorandum. The second section : general study on coastal cities and their characteristics, Engineering in addition to studying examples of waterfront. In the third section we joint an attachment includes the study of the algerian gulf, its location and the access to it, as well as its development throughout history to reach its advantages and disadvantages. then we study the site that will be the ground for our project. Finally We give a solution to our problematic.

Keywords : waterfront, urban planning in coastal areas



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Saad Dahleb Blida -1-
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Mémoire de master

Option A.Z.U.L : Architecture en Zones Urbaines Littorales
(Joint en annexe le rapport explicatif de projet PFE)

Thème : **Aménagement des façades maritimes**

Réalisé par :

Melle HARIMA Leyla

Melle MESSAOUDI Loubna

Porteur de master :

Dr: ICHEBOUBENE Yousef (Maitre de conférences)

Encadré par :

Dr: AHMED CHAOUCH Nabil (Maitre assistant)

Mr: AMEUR Mohamed (Assistant vacataire)

INTRODUCTION GENERALE



Section 1 : thématique générale

INTRODUCTION GENERALE

Le littoral, est caractérisé par une mosaïque d'écosystèmes terrestres et marins parmi les plus complexes, les plus divers et les plus productifs de notre planète : composés de dunes littorales, de plages, de falaises, de zones humides ... ces différents écosystèmes sont soumis à d'importantes pressions d'origine anthropique :(urbanisation proche du rivage qui modifie les transits littoraux, activités humaines et aménagements réalisés au niveau des bassins versants et des rivages) .

L'influence va apparaitre principalement dans la morphologie du projet, son gabarit, les types et les couleurs des façades.

Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il faut améliorer la planification et la gestion de son développement. L'aménagement des zones littorales doit se fonder sur une base scientifique tenant compte de ses caractéristiques géomorphologiques et climatiques et conciliant les exigences des divers secteurs économiques.

Cependant, cette adaptation va générer essentiellement une influence inévitable sur la conception, due aux conditions naturelles du site tel que la mer, les montagnes et les forêts, et des éléments artificiels comme le tissu urbain existant et les types de matériaux utilisés.

En Algérie, la ville littorale a perdu son caractère spécifique à cause d'une rupture ville/mer due à plusieurs facteurs tel que la présence des ports ce qui a produit un cadre bâti standard et dégrader, démaritimisation due au manque d'animation du front de mer, des plages délaissé, l'absence des façades maritimes. Les grandes villes littorales algériennes demeurent comme des nœuds stratégiques pour toute la nation, et ce la de point de vue économique, politique et géostratégique, elle présente une forte concentration d'activité et de population, elles subissent le processus de métropolisation

Section 1 : thématique générale

Présentation de l'option

Azul (Architecture en zone urbaine littorale) est une option qui s'intéresse au rapport **site-projet** se qui signifie que les particularités du site doivent être prise en compte dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie en vue d'une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral. Son objectif principal est de redonner à ces

Figure 2: Vue sur une partie du projet (ville de Tamentfoust)



Source : Mémoire de Fin d'Etude -AZUL- promotion 2008/2009

Figure 1: Aménagement de front de mer de la ville de Tamentfoust



Source : Mémoire de Fin d'Etude -AZUL- promotion 2008/2009

villes littorales leur image architecturale et urbanistique, ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois.

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

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

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

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

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

Section 1 : thématique générale

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

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

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

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

Cela nous pousse à étudier cette option pour parvenir à évoluer la situation littorale et plus précisément le front de mer en appuyant sur les indices et les paramètres de mesure.

Un bon projet architectural, dans notre option, 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 les espaces. Comme l'a évoqué, l'architecte français, **Jean Nouvel** : "..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture".

Section 1 : thématique générale

Structure du mémoire :

La présente étude a été élaborée dans le but de satisfaire les objectifs pédagogiques du master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL).

Notre mémoire de master se compose d'une introduction générale, un état de connaissance et d'une conclusion générale.

L'introduction générale comprend la présentation du master AZUL (Aménagement des Zones Urbaines Littorales), les objectifs de l'atelier et une initiation sur les villes littorales et leurs particularités.

L'état de connaissance se compose de deux sections, la première section est la thématique générale où on va élaborer une étude sur les villes littorales et leurs particularités sur le plan urbanistique et sur le plan architectural, et aussi les particularités naturelles et socioéconomiques et leurs impacts sur le développement de la ville littoral.

Et comme exemple, on va traiter le cas de la ville littorale Algérienne, avec ses particularités, ses lois relatives à la protection et la mise en valeur du littoral algérien.

La deuxième section sera réservée à la connaissance de la thématique spécifique à notre étude, qui est l'aménagement des façades maritimes, elle comporte la définition, les grandes façades maritimes dans le monde, et aussi une analyse sur des villes qui ont opté leurs façades comme la façade atlantique et la façade marseillaise.

Au final, le mémoire sera achevé avec une conclusion générale contenant l'objectif de notre étude.

En annexe, on trouve la partie du PFE (Projet de Fin d'Étude), en premier lieu, on va présenter une bref analyse sur le cas d'étude (la partie centrale de la baie d'Alger) ; sa situation, l'accessibilité, ses particularités et son développement sur le plan urbanistique et architecturale à travers l'histoire. La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'arrivé au plan masse et au projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

I ETAT DE CONNAISSANCES

Section 1

Thématique générale

**Présentation de la ville littorale sur le plan architectural et
urbanistique**

Introduction

Dans une ville de bord de mer, la présence de l'eau sollicite tous les sens – sons, odeurs, goûts, lumière Et elle est indissociable de son atmosphère.

Elle nuance la densité et l'intensité du temps métropolitain de l'arc méditerranéen en invitant à des possibilités infinies de jeux, de voyages et de rêves. Elle est une production humaine dont le but est l'appropriation d'un espace physique qui va lui assurer un lieu pour; habiter, travailler, se récréer, et circuler.¹

La ville se construit par un processus dit «Urbanisation», un processus spatio-temporel qui s'étend dans l'espace, mais également dans le temps (par des unités de temps relativement importantes; de sans, voir des siècles; voir des époques) en accordant à la ville sa morphologie urbaine dont la forme varie selon un ensemble de contraintes physiques et naturelles impliquées par le site, et des contraintes technologiques, économiques, démographiques, de mobilité et socioculturelles impliquées par l'homme.²

¹ Le Corbusier, Charte Ath, 1957, p100.

² Cours n°01, Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016

Section 1 : thématique générale

I-1. Le littoral :

« Le littoral est un espace linéaire, particulièrement sensible, offrant à l'aménagement des conditions difficiles :

- Les littoraux attirent des populations importantes, dans et hors des villes
- Les littoraux attirent des activités qui ont des besoins souvent contradictoires : ports (pêche, plaisance, commerce), aquaculture, baignade, etc.
- Les littoraux sont exposés aux destructions de la mer. Les eaux qui les baignent sont particulièrement polluées. D'autre part, la pollution marine est, pour une large part, issue des littoraux ; leur surveillance est un moyen privilégié de lutter contre la pollution.

Ainsi, les régions littorales constituent des écosystèmes spécialement sensibles, il n'est donc pas étonnant que les pouvoirs publics exercent des droits de surveillance rigoureux sur ces espaces, et ce sur une certaine profondeur. »³

-Les types des littoraux :

La classification basée sur la taille des matériaux la composant est souvent utilisé pour sa simplicité et distingue :

Les côtes rocheuses et à falaises :

Elles sont généralement hautes et escarpées sans véritable plage. Les matériaux peuvent être durs ou meubles et d'origines diverses : Granite, basalte, argile. Souvent, à la base de la falaise se trouve un banc rocheux plat et érodé qui peut être nu. Ces deux derniers types de côtes représentent 75 à 85 % des littoraux

Figure 3: Une côte à falaise



³ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, paris, 2009, p 489, presses universitaires de France grands dictionnaires

Section 1 : thématique générale

•Les côtes boueuses :

Elles sont composées de sédiments inorganiques de taille moyenne. Ce type de littoral se rencontre des régions tropicales aux zones subarctiques et plus particulièrement en Asie : Chine, Inde, Thaïlande Malaisie, Corée et se trouve sur environ 5 à 10% des littoraux



Figure 4: Une côte boueuse

Source: <http://www.sur-la-plage.com/>

-Les côtes à graviers et galets :

Ces côtes se caractérisent par des débris grossiers compris entre 2 et 256 millimètres de diamètre. Elles sont généralement escarpées, irrégulières et abruptes. Elles sont fréquentes aux moyennes et hautes latitudes autrefois glaciaires : Nord de l'Europe de l'Ouest, côte Est de l'Amérique du Nord, ainsi que les littoraux les plus au Nord du Pacifique.



Figure 5: Une côte à graviers

Source: <http://www.vacances-en->

On les trouve aussi près des falaises les moins solides et le long des côtes à activité tectonique où les forts courants transportent des matériaux grossiers sur le littoral.

•Les côtes sableuses :

Ce sont des zones de dépôts dus à l'action des vagues dont les grains sont compris entre 0.063 et 2 millimètres. En général les côtes sableuses sont « Source : littoral.aquitaine.fr » ouvertes aux vagues de vent et leur morphologie est très variable : elles peuvent être de longues plages plates et



Figure 6: Une côte sableuse

Source : Mémoire fin d'étude

Section 1 : thématique générale

droite à faible énergie Leur formation est récente lorsque la montée du niveau de l'océan s'est ralentie. Les côtes sableuses représentent entre 10 et 15% du littoral.

I-2 La ville littorale :

Les villes littorales sont constituées d'un rivage, d'un avant pays marin exploité, d'un arrière pays continental dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement liés à la mer.

Comme tout lieu d'intense activité humaine, elles représentent une zone de grand enjeu économique. Aujourd'hui, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus représentatifs.

Actuellement, la mondialisation des échanges, l'industrialisation des côtes et l'essor du tourisme balnéaire accélèrent la concentration du peuplement et des activités le long du rivage.

I-1-3 Particularité sur le plan urbanistique :

La proximité de la mer comme élément majeur et une composante physique essentielle, apporte à la ville littorale un ensemble de particularités qui la diffèrent aux autres villes, dont on compte.

a- La ville littorale; une créature maritime:

Les villes littorales sont le produit d'établissement humain venu de l'avant-pays, et donc par la mer, et ce la 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.

Section 1 : thématique générale

b- La présence d'un port:

Figure 7:Port de croisière de Miami (Etats Unis d'Amérique), le plus grand port mondial de croisière, recevant des Croisiers des quarts coins du monde

Toute ville littorale est dotée d'un port, voir la procrée d'un port, faisant référence au livre du Pr. Claude CHALINE «*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, le port se présente comme l'étalement naturel de la ville sur la mer (or la ville est l'étalement naturel du port sur la terre ferme), il est considéré comme un organe principalement économique dont la prospérité de la ville en dépend, mais également une corrélation positive lie la taille des deux entités.



Source : Cours n°03, Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016

c-La ville littorale; spécificités urbanistiques :

Comme il est illustré, on peut distinguer trois entités différentes qui composent la ville littorale,

- La partie arrière, or la ville
- La partie avant, or la mer.
- Et la partie en **interface** composée du front de mer.

Le lien entre la ville et la mer est assuré par l'interface. Le front de mer est considéré comme un espace public non-appropriable, ainsi il

Figure 8: Interface entre la ville et la mer



Cours : typologie urbaine, Blida, 2016

Section 1 : thématique générale

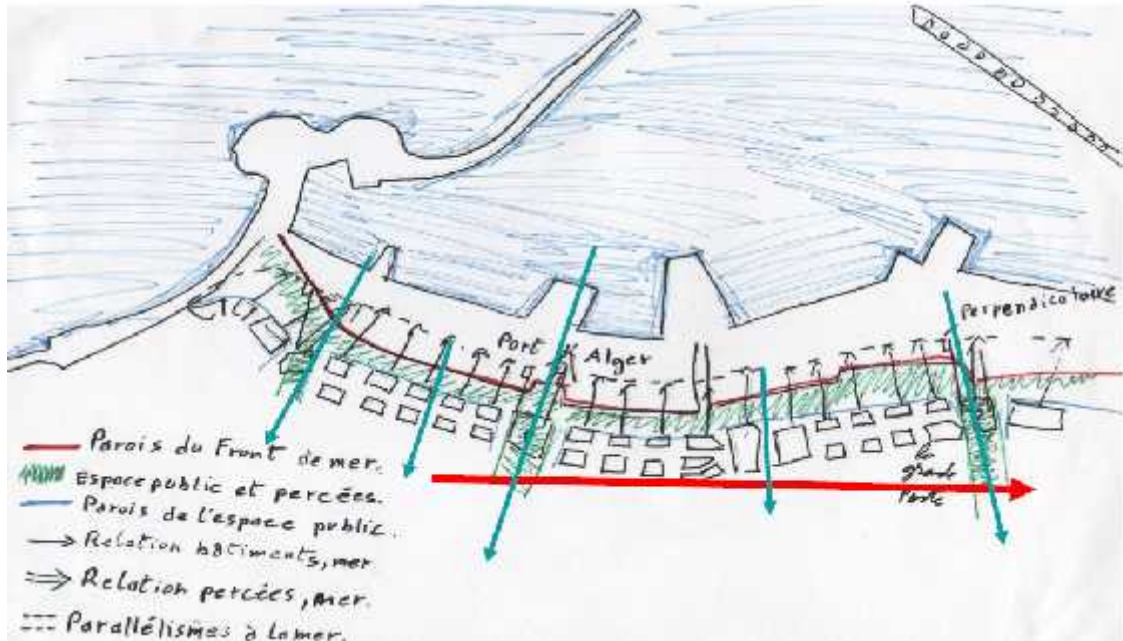
comprend les axes de mobilité majeur de la ville.

I-1-4 Les formes de développement urbain

- Développement parallèle à la mer :

Généralement les villes qui se développent parallèlement à la bande littorale se situent sur des sites plats en adoptant un tracé linéaire doté de percées perpendiculaires pour garder le contact visuel avec la mer.

Figure 9: schéma explicatif du développement parallèle à la mer de la ville littorale



Source : Cours histoire d'architecture, Blida, 2015/2016

‘-Organisation du bâti et du non bâti (espaces publics) parallèlement à la mer.

- Développement de la ville parallèlement à la mer.

- Dégagement des percées et vues sur mer.

Tout cela est afin de garder un maximum de contact et de vue avec la mer pour mieux ancrer

- la relation ville-mer, et ce la au plus profond de cette dernière, ce phénomène est appelé la Maritimisation⁴ de la ville littorale.’⁵

- Développement perpendiculaire à la mer :

⁵ Cours n°03, p27, Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016

Section 1 : thématique générale

Certaines villes qui se développent perpendiculairement à la mer se situent sur des sites accidentés, montagneux ou il est difficile de construire à cause de la morphologie du terrain.

Les risques naturels jouent un rôle important sur le développement de la ville, leur impact fait qu'elle s'éloigne de la côte et implique de construire sur les hauteurs pour éviter les dégâts.

L'implantation des villes perpendiculairement à la mer dans le but de :

- se protéger des vents du nord et de l'humidité.
- de bénéficier d'une ventilation naturelle.
- de créer des percés visuelles sur la mer.

Figure 10: Vue sur la Ville d'Amalfi Italie



Source : Mémoire fin d'étude

- Développement dans deux sens :

Cependant, la présence des obstacles peut empêcher la ville de se développer ou changer de direction (développement de la ville dans les deux sens).

Les éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes, forêts, rochers), ainsi la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales.

Figure 11: Le développement en deux sens la Ville de Beiaia



Source : Mémoire fin d'étude

I-1-5 Particularités sur le plan architectural :

La façade maritime est différente des façades des autres villes.

On donne plus d'importance à l'espace extérieur que l'espace intérieur, (balcons, terrasses, jardins, etc.)

Elle est **caractérisée par des différents éléments :**

Figure 12: vue mer-terre de la ville d'Alger, une harmonie entre la mer, le ciel et la terre



Source : cours histoire d'architecture

- Implantation et orientation

Section 1 : thématique générale

Sur la corniche et le front de mer, les bâtiments sont orientés par rapport à la vue sur la mer, mais l'implantation doit résoudre avant tout la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer, pour se protéger des vents, les constructions au bord de mer se sont dotées de protection, ces protections ont pris diverses formes. D'où la nécessité de prévoir des ouvertures pour laisser passer le vent.

L'implantation des projets sur la bande côtière se fait librement sur de grandes parcelles : ils sont uniques et n'entretiennent aucune relation formelle entre eux.

- La volumétrie et forme :

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

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

Le choix d'une forme dynamique inspiré par la mer pour créer une continuité entre la mer et son environnement. On utilise aussi des formes fluides et dynamiques dans les grandes constructions pour assurer la stabilité contre les vents dominants. Pour le traitement de la construction on réalise des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments pour se protéger au vent, des décrochements pour bénéficier de l'ombre et des terrasses pour profiter la vue dégagée sur la mer et le soleil.

- Les ouvertures :

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

Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel. La fenêtre, ouverture pratiquée dans le mur d'un bâtiment, est la façon la plus utilisée pour y laisser pénétrer l'air et la lumière. Sa forme, sa dimension, son emplacement et l'orientation de la façade dans laquelle elle est pratiquée, on utilise

Figure 13: La métaphore d'une vague



Source : www.nirvasite.com

Figure 14: La grande motte



Section 1 : thématique générale

des grandes ouvertures et baies vitrées pour mieux profiter de l'éclairage naturel, l'ensoleillement, l'aération (ventilation) et des vues panoramiques. Et aussi la protection du rayonnement solaire, on utilise des éléments de protection (pare-soleil horizontal, pare soleil vertical).

Figure 16: Pare-soleils horizontaux permettant l'ombrage des façades orientées au midi, ils sont inefficaces sur les façades orientées à l'Est et à l'Ouest



Source : Mémoire fin d'étude

Figure 15: Pare-soleil verticaux protègent les murs extérieurs de l'ensoleillement direct permettent une ventilation par convection le long de la paroi extérieure du bâtiment.



Source : Mémoire fin d'étude

- **Matériaux et techniques de construction :**
- **Matériaux :**

La nature agressive du climat, l'érosion, l'humidité, nécessite l'utilisation de certains matériaux appropriés, tel que la brique, le béton, les agglomérés d'agréats creux, les panneaux isolés, verre de faible émissivité en prenant en considération l'épaisseur pour assurer la résistance thermique mais aussi se protéger de l'humidité et de la corrosion,

Ainsi, Source : Mémoire fin d'étude **iques** pour la protection des matériaux qui se favorisent sous le fait de la corrosion (le métal)

- **Techniques de protection :**

La valeur d'enrobage est spécifique aussi pour les villes littorales, on augmente la valeur par rapport à celle utilisé dans la construction dans les régions qui ne sont pas exposées aux aires salinées

Du fait d'humidité et d'air saliné du littoral, la corrosion constitue un phénomène naturel

Figure 17: Utilisation du moucharabieh



Source : Mémoire fin d'étude

Figure 18: Utilisation de peinture hydrofuge contre la corrosion



Section 1 : thématique générale

spécifique et remarquable pour les constructions des villes littorales. La corrosion se produit en raison de certaines actions extérieures sur une surface, c'est la destruction et l'altération des matériaux par des réactions chimiques.

Figure 19: La corrosion



Source : Mémoire fin d'étude

Protection contre la corrosion

Imperméabiliser les fondations de l'extérieur avec deux couches de goudron liquide avant le remblayage des murs.

- **traitement en surface** : peinture Anti-humidité, hydrofuges, etc.

- **traitement en profondeur** : Assèchement des murs, injection de résine.

Figure 20: Les couleurs claires comme une réponse aux exigences climatiques, la ville de Santorin Grèce



Source : www.expedia.fr

- **La couleur :**

Les couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc pour les murs et le bleu pour la menuiserie. Ce choix est comme une réponse à des exigences climatiques telles que le soleil car cette solution renforce la protection solaire.

- **Les espaces de transition :**

- Auvent :**

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

Figure 21: Image d'un Auvent



Source : <http://dzactiviste.info>

- Balcon :**

- Plateforme en saillie sur la façade d'un bâtiment.

Figure 22: Exemple d'un balcon qui permet la vue directe vers la mer



Source : agenceavantage.fr

Section 1 : thématique générale

Galerie :

Circulation extérieure, couverte, pouvant desservir plusieurs pièces.

Figure 23: bow-window



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

Bow-window :

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

Figure 24: Kiosque



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

Kiosque :

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

Figure 25: La galerie permet la circulation extérieure couverte



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

Loggia :

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

Figure 28: Loggia



Source: hoteldugolfe-argeles.com

Pergola :

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

Figure 27: Pergola



Source : www.cotelittoral.fr

Terrasse :

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

Figure 26: Terrasse



Source : www.ade-concept.fr

Véranda :

Espace couvert en construction légère, prolongeant le bâti au rez-de-chaussée.

Perron :

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

Porche :

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

Section 1 : thématique générale

Figure 30: Véranda



Source : <http://archzine.fr>

Figure 31: Perron



Source : Mémoire fin d'étude

Figure 29: Porche



Source : Mémoire fin d'étude

I-1-5 Classification des villes littorales :

- Les villes à vocation touristique :

Dont le paysage se compose :

- Les aménagements touristiques :

‘ Le tourisme nécessite des hébergements spécifique (hôtels, village de vacance, terrains de camping – caravanage, etc.)Et des équipements (plage aménagées, port de plaisance piscines, patinoires, remontées mécaniques, refuges de montagne, etc.)Qui sont en rupture avec le site, naturel ou construits, ou ils s’implantent.

La nécessite d’un aménagement rigoureux est d’autant plus nécessaire que les sites les plus convoités par les hébergements et les équipements touristiques sont souvent ceux qui sont les plus rares – notamment sur le littoral – et les plus fragiles (littoral, montagne, abord des lacs et des rivières, etc.).

L’objet de l’aménagement touristique et notamment de résoudre au mieux la contradiction entre d’une part le souci des populations locales d’exploiter leurs atouts naturels susceptibles d’attirer des touristes, celui des pouvoirs publics de voir l’ensemble des citoyens bénéficier de vacances et d’autre part la nécessité de protéger les espace les plus fragiles et de ne pas

Section 1 : thématique générale

gâcher, par une absence d'aménagement, la qualité de sites qui ne demeureraient plus attractifs.'⁶

Les principaux types de tourisme que connaît la ville littorale sont :

Le tourisme balnéaire :

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

Figure 33: Hôtel el Mouradi El Hammamet



Source : www.tripadvisor.fr

Le tourisme vert :

Permet la préservation du patrimoine naturel et des sites ainsi que la découverte de la nature.

Figure 34: Pyrénées audoises



Source : www.ladepeche.fr

Le tourisme de santé :

Tourisme qui n'est pas saisonnier et qui vise à assurer un taux d'occupation constant.

Figure 32: Miramas Beach hôtel & spa



Source : www.tripadvisor.fr

Le tourisme culturel :

Le tourisme culturel est une forme de tourisme qui pour but la présentation du patrimoine culturel

Figure 35: Les ruines romaines de Tipaza



Source : Wilaya de Tipasa Ed Albayazin

⁶ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, paris, 2009, p, presses universitaires de France grands dictionnaires

Section 1 : thématique générale

Le tourisme d'affaires :

Est essentiellement urbain. Il fait appel à des hébergements confortables (hôtellerie haut de gamme surtout). Les atouts des villes sont d'abord leur image, leur potentiel touristique et de loisirs, mais aussi leur climat, leur équipement hôtelier et en matière de lieux de congrès et de réunion.⁷

- Activité portuaire :

L'élément le plus important dans ces villes c'est le port, il est pour différentes destinations, port de pêche, port de commerce, port de plaisance, port militaire, port de voyageurs.

Présentation d'un port :

Bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière et permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour.

On peut classer les ports en cinq catégories, selon leurs activités et le type des bateaux accueillis

- **Port de pêche.**
- **Port de commerce et d'industrie**
- **Port de plaisance**
- **Port militaire**
- **Port de voyageurs (gare maritime)**

Port de pêche :

Cette activité peut accentuer l'image touristique de certaines villes littorales ; et avoir un impact sur le plan architectural et urbanistique. Car en plus des espaces aménagés pour l'activité de pêche, des espaces de loisirs et de distraction sont également aménagés.

Port de commerce et d'industrie :

Tout site caractérisé par une zone réunissant plusieurs dizaines d'usines et employant quelques centaines de milliers de personnes. L'urbanisation connaîtra alors des habitats Industriels et collectifs avec le paysage industriel comme les aires de stockage et les hangars.

Figure 36: Le port de Jijel



Source : www.jijelannonces.net/

Figure 37: Le port d'Alger



⁷ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris2009, presses universitaires de France grands dictionnaires

Section 1 : thématique générale

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

Port de plaisance :

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès).

Ils accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur.

La plupart des bateaux sont de petite taille, et les places de port sont standardisées.

Son rôle est d'offrir un paysage composé d'infrastructures de plaisance, de loisir et de distraction (Hôtels, centres aquatique...)

Port militaire :

Accueille les navires de guerre. Certains ports sont ouverts mais d'autres sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.

Port de voyageurs (gare maritime) :

Il est dédié à l'accueil des bateaux de voyageurs, c'est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble des divers modes de transport terrestre. C'est un lieu destiné à la montée et à la descente des voyageurs. Qui se distingue généralement d'un simple arrêt par son envergure et ses équipements.

Figure 38: Port de plaisance de Brest



Source : www.marinasbrest.fr/

Figure 39: Port militaire de Toulon



Source: rpdefense.over-blog.com/

Figure 40: Marseille Nouvelles extensions pour le terminal croisière



Source : www.meretmarine.com/

Section 1 : thématique générale

- Ville à vocation agricole :

Son rôle principal est de maintenir des espaces “ouverts” et le rapport avec la mer et les paysages, en évitant la constitution d’un front urbain continu. Mais il y a d’autres profils qui présentent ces coupures d’urbanisation dans les communes littorales, tel que : l’aération du tissu urbain et remplir des fonctions récréatives, contribuer au maintien et au développement d’activités agricoles, ainsi que de maintenir l’équilibre écologique de la biodiversité ainsi que d’un paysage naturel caractéristique.

Avec des constructions individuelles et paysagistes (fermes ...)

L’agriculture qui domine, la ville connaîtra un processus par lequel les hommes aménagent leurs écosystèmes pour satisfaire les besoins de leurs sociétés (économique). Elle désigne l’ensemble des savoir-faire sur le milieu naturel.

On peut également trouver les deux facteurs dans une ville ; elle bénéficiera alors des deux paysages : portuaire et agricole.

L’agriculture est considérée comme un obstacle d’urbanisation

I-1-7 Problèmes généraux des villes littorales :

- Les conséquences sont nombreuses, et pour nous, par rapport à notre profil d’architecte, ce qui nous préoccupe le plus sont les conséquences sur l’espace bâti, ces dernières années en certaines zones urbaines littorales, un paysage bâti qui ne cesse de se dégrader et perdre de sa beauté d’antan.

- Plusieurs facteurs contribuent à la fragilité des villes littorales:

Les pressions anthropiques croissantes ; telles que l’urbanisation, la pollution, la densité élevée de population, le développement des activités industrielles et touristiques, les mouvements géomorphologiques naturels, notamment le recul du trait de côte, et en l’occurrence des phénomènes climatiques externes liés au changement climatique.

Le phénomène de littoralisation:

Figure 41: Aïn Tagourait Cherchell



Source :blog espace Algérie

Section 1 : thématique générale

Le phénomène de littoralisation résume à lui seul l'échec de l'urbanisation aux abords de la mer, sans une réelle mise en place des mesures adéquates de protection de cet espace très convoité et très fragile surtout.

- Les problèmes des villes côtières:

Problèmes architecturaux :

- l'emplacement des bâtiments et parfois leur aspect font « tâche » dans le paysage de la côte.
- la pollution visuelle : Ces sites sont aussi dégradés par la pollution visuelle produite par une architecture hétérogène, hétéroclite, non intégrée au paysage et au style architectural communal.

Problèmes d'espaces publics:

Ou d'accueil du public, mal aménagés ou dégradés par une fréquentation mal maîtrisée :

- La privatisation des plages, le manque de réglementation ainsi que la compétition des investisseurs privés pour ces lieux privilégiés et de leur vues panoramiques induits à la construction sur ces plages, ce qui va mettre en péril certains espaces naturels et la détérioration de l'image des villes littorales.

Problèmes urbanistiques :

il s'agit là d'ensembles bâtis tout entiers dont l'emplacement fragilise les valeurs paysagères en place, notamment en « débordant » les sites bâtis remarquables et en gagnant des secteurs sensibles : crêtes, coupures d'urbanisation, pentes largement offertes à la vue, etc.

- L'urbanisation non maîtrisée et la prolifération des habitas, précisément insalubre n'ayant pas de dispositifs adéquats d'assainissement et de traitement des eaux usées et de déchets solides sont à l'origine d'une pollution inquiétante.
- Quelques constructions s'implantent d'une manière linéaire et constituent une barrière physique entre la mer et l'arrière pays, cette rupture est accentuée par l'absence de percées perpendiculaire à la mer qui pouvait éventuellement créer le lieu.

Section 1 : thématique générale

Sans cesse confrontée à des problèmes naturels tel que l'érosion, l'humidité,... Les gens préfèrent aller sur les pentes et l'arrière pays.

Problèmes d'infrastructures :

Ce sont les aménagements radicaux des infrastructures, généralement routières, réalisés sur la côte pour améliorer son accessibilité mais ces aménagements violents dans les sites peuvent être également ferroviaires, maritimes ou hydrauliques.

II.1.3- Cas de la ville littorale algérienne:

Figure 42: Les grandes et les moyennes villes littorale



Source : cours typologie urbaine, Blida, 2016

- Le Littoral Algérien :

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

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

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

Section 1 : thématique générale

- Présentation de la ville littorale Algérienne :

Les villes littorales algériennes ont connu les mêmes problématiques sur les différents plans (naturel, social et économique) avec un développement incontrôlé de l'urbanisation, une diminution du foncier agricole et une dégradation des milieux sous les effets de la pollution et de la croissance des activités.

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

Les villes littorales algériennes peuvent être classées par taille comme suit:

a- Grandes villes :

Comme les villes les plus importants en Algérie et qui possèdent une grande population: Alger, Annaba, Oran.

b- Moyennes villes :

Les villes qui sont moins grande que les grandes villes et une population moyenne : Jijel, Mostaganem.

c- Petites villes :

Ce sont des petites villes avec une petite densité de population : Tychy et Tizirt.

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

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

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

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

Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem et au détriment les petites villes qui sont restées relativement délaissées, à l'état de stagnation. Ceci a engendré un déséquilibre sur le plan urbanistique, les grandes villes ont connu un boom démographique causé par l'attractivité de main d'œuvre ce qui a poussé l'état à construire d'une façon « anarchique » pour répondre aux besoins de ces grandes villes.

Section 1 : thématique générale

À partir de 1985 à nos jours, il y a une prise de conscience de l'importance de prendre en considération les spécificités des villes littorales. Dans cette optique un ensemble de mesures de protection et de mise en valeur du littoral et la création d'établissements et d'écoles pour les études d'aménagement du littoral (ENET, ENSEMAL « école nationale supérieure de l'étude maritime de l'aménagement de littoral ex ISMAL), ont été mis en œuvre :

- la loi d'urbanisme 90 / 29 du 01 -12-1990, premier texte ayant défini "en dispositions particulières à certaines parties du territoire" l'espace littoral (les bandes des 800m, 300m, ou encore la bande des 100m de largeur à partir du rivage frappée de servitude.

- Sur le plan Architectural:

On ressent les particularités des villes littorales algériennes dans l'architecture Coloniale. La nouvelle politique d'urbanisme et de construction de l'Algérie après l'indépendance Était de répondre aux besoins sociaux avec une architecture non réfléchi pour tous les cas du littoral algérien.

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

-Problèmes des villes littorales algériennes:

La croissance urbaine est marquée par deux caractéristiques qui semblent s'affirmer au fil des ans:

- D'une part, la persistance de la croissance de la population littorale à des taux supérieurs à la croissance naturelle.
- D'autre part, elle s'oriente vers les petites et moyennes agglomérations dans le Nord-est du pays (sur le littoral méditerranéen)

Sur le plan urbain et architectural :

- Rupture entre la ville et la mer.
- développement anarchique des agglomérations.
- la rupture entre l'architecture et son environnement.

Section 1 : thématique générale

- Le développement de l'industrie et des activités portuaires d'une part et la croissance des villes d'autre part ; ont entraîné des tensions et des incompris en matière d'utilisation et de gestion des espaces de contact à savoir : le littoral et le centre ville. Une situation qui a conduit un bon nombre de villes vers un déclin ressenti à tous les niveaux, d'où cette prise de conscience de la nécessité de rapprocher ces fonctions et espaces antagonistes pour la survie de ces villes et leurs arrière pays.

'Un littoral à forte urbanisation :

La forte concentration démographique, et le phénomène de littoralisation du territoire algérien, ont entraîné une urbanisation démesurée. Le taux d'urbanisation est passé de 26% en 1962 à 59,4% en 1998. Cette urbanisation s'est développée au détriment du foncier agricole, les surfaces concédées par l'agriculture ont été évaluées à 8790 hectares à la Mitidja, 2850 hectares dans les collines du Sahel, 1010 hectares dans les plateaux côtiers du centre et 5470 dans la région oranaise. A elles seules ces régions littorales autour des trois principales villes côtières ont perdu 17% du total de leurs terres agricoles. Les sites naturels (plages, dunes..) autour des grandes agglomérations et périmètres industriels côtiers (Alger, Oran, Annaba,...) n'ont pas été épargnés non plus.

Le littoral recèle de atouts indéniables favorables à l'activité touristique. Depuis l'indépendance, et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différentes politiques de développement. En réalité, il n'existe aucune politique qui vise à gérer et à promouvoir le tourisme, encore moins d'une manière durable, même si en 1966 furent créées les Zones d'Expansion Touristiques (ZET).

Le littoral en Algérie est par ailleurs, caractérisé par une concentration des activités industrielles. Ainsi pas moins de 5242 unités industrielles y sont implantées soit 51% du parc national dont 60 unités industrielles à risque majeurs (MATE, 2003). L'activité pétrolière est une activité positive et souhaitable, essentielle pour le développement social et économique du pays. Cependant, elle s'est accaparée des meilleurs sites littoraux et s'est développée au détriment des autres usages liés à la mer. Elle peut, en outre, comporter des risques réels pour les agglomérations limitrophes et le milieu marin et générer des déchets, des émissions de gaz toxiques et d'eaux usées polluées. La zone compte deux zones pétrochimiques importantes, la première située à Arzew à l'Ouest d'Algérie et la seconde à Skikda à l'Est.

Section 1 : thématique générale

I-2-1 Règlementation qui dicte l'urbanisme des villes littorales algériennes :

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

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

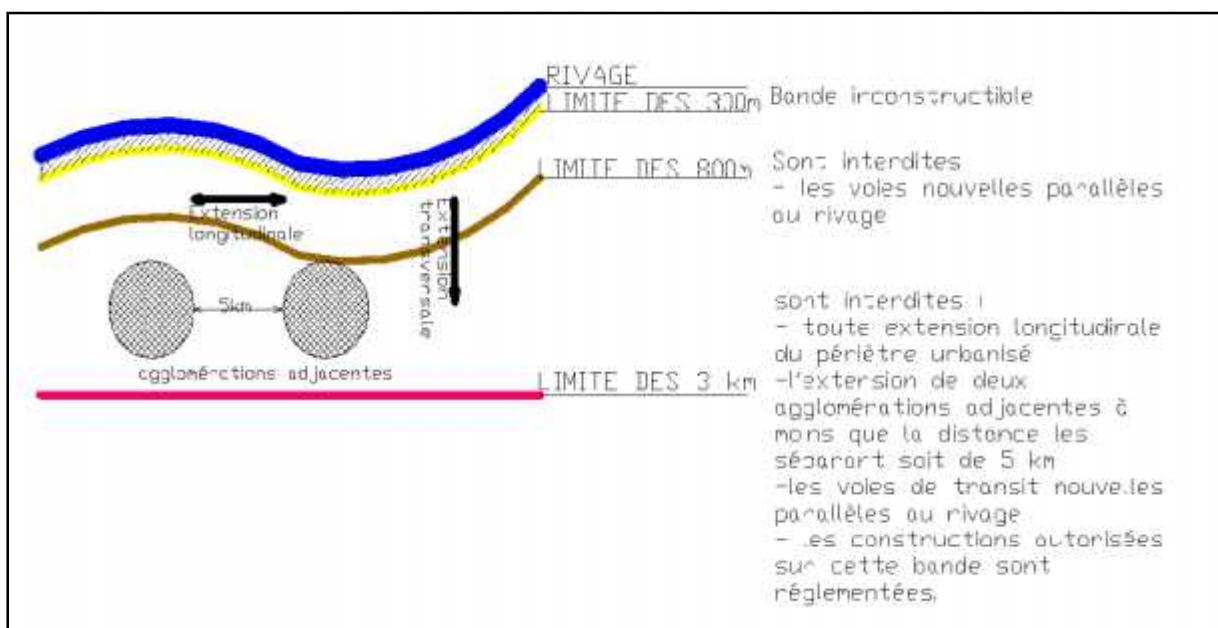
‘ **Bande1:** Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).

Bande2: D'une largeur de 800 mètres où sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage. Toute fois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

Bande3: Dont la largeur est de trois kilomètres, dans cette bande ont interdites :

Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé; L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins; Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

Figure 43: Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002



Source : cours typologie urbaine, Blida, 2016

Section 1 : thématique générale

Les constructions et les occupations du sol directement liées aux fonctions des activités économiques autorisées par les instruments d'urbanisme dans la bande des trois kilomètres sont réglementées.⁸

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

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

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

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

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

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

⁸ Cours n : 04, p24, de Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016.

Section 1 : thématique générale

- Instruments d'urbanisme liés au littoral:

a) Le plan d'aménagement côtier (PAC):

Le PAC a pour but objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace s'est faite sur la base de critères physiques ainsi au niveau des zones des falaises , il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3km, Il a été intégré les espaces forestiers dans leur intégralité, les plaines.

b) Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU):

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure.

En Algérie le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection.

c) Le plan d'occupation du sol (POS) :

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

d) SNAT: Le schéma national d'aménagement du territoire :

Le SNAT est un document d'orientation par lequel l'état affiche ses options politiques d'ensemble en matière d'aménagement et de développement du territoire, il décline les secteurs prioritaires et les espaces d'intervention nécessitant des efforts d'investissement et de promotion à moyen et long termes. Basée sur les principes de l'équité sociale, de l'efficacité économique et de la durabilité des ressources, la conception du SNAT permet de montrer en priorité les points durs, les dangers les plus criants et de souligner en même temps les points forts, les lieux où des efforts importants méritent d'être déployés.

e) SDAT: Le schéma directeur d'aménagement touristique:

Le SDAT est une composante du SNAT 2025, prévu par la loi 02-01 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement du territoire et du développement durable. Le schéma directeur

Section 1 : thématique générale

d'aménagement touristique « SDAT » 2025 constitue le cadre stratégique de référence pour la politique touristique de l'Algérie à sa faveur l'état :

- Affiche sa vision du développement touristique national aux différents horizons à court terme (2009), moyen terme (2015) et long terme (2025) dans le cadre du développement durable afin de faire de l'Algérie un pays récepteur.

- Définit les instruments de sa mise en œuvre et précise les conditions de sa faisabilité.

f) SRAT : Le schéma régional d'aménagement du territoire :

Document constitutionnel de référence régionale et d'orientation des initiatives locales, le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) incarne la stratégie de développement et d'aménagement de la région étalée sur 20 ans et est garant de la cohérence des stratégies sectorielles à l'échelle régionale. Ses préconisations doivent faire ressortir des projets concrets qui répondent aux besoins de développement immédiats et futurs. De même, Il constitue un outil de formalisation du projet régional, autour duquel pourrait se négocier le contenu des contrats Etat/Région, au service des collectivités territoriales notamment les régions.

Les objectifs escomptés du schéma régional d'aménagement du territoire sont ceux de :

- Présenter un diagnostic territorial concerté par l'ensemble des acteurs locaux mettant en exergue les enjeux prioritaires de développement régional. Constituer une vision pour la région, en définissant les moyens à adopter pour améliorer son efficacité économique et la qualité de vie de ses habitants.

- Elaborer, sur la base de cette vision, une prévision réaliste des actions de l'Etat en matière d'infrastructures et d'équipements.

- Créer un cadre de partenariat dynamique autour des projets de développement préconisés par le SRAT.

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

Conclusion

L'urbanisation dans les villes littorales est essentiellement dictée par la présence de la mer, l'interface avec ce dernier est composé d'un espace articulateur baptisé le front de mer. Dans sa typologie urbaine, on peut résumer les particularités de la ville littorale en trois points essentiels :

-Le vecteur d'urbanisation est la mer; elle est l'élément clé d'organise spatiale de la ville littorale, cette dernière se construit d'une manière parallèle à la mer, dégagant un espace public en forme de bande longitudinale (le front de mer).

-Organisation de séquences visuelles avec la mer, et cela à travers les dents creuses ou percées des rues et ruelles perpendiculaires à la mer, également l'ouverture des parois des espaces publics sur la mer, et cela a fin d'assurer la maritimisation de la ville.

-La présence d'un port avec une fonction vitale pour la ville notamment sur le plan économique.

-La forte attractivité des villes littorales suivant leurs tailles leur accorde une centralité forte et attractivité notamment sur le plan tertiaire d'échanges commerciaux et touristiques.

Nous avons acquis un ensemble de connaissance qui nous a permet de mètre l'accent sur la ville littoral algérienne et son développement sur le plan urbanistique et architectural, et aussi un aperçu sur la réglementation algérienne relative à la protection des villes littorales.

Cette phase va nous permettre par la suite la possibilité d'analyser notre aire d'étude afin de pouvoir intervenir d'une façon qui nous permettra d'améliorer l'image de marque de ces villes. Il s'agissait de donner à cette zone qui tourne le dos à la mer une nouvelle image en tant que métropole, pour cela nous avons essayé d'exprimer notre intervention par l'aménagement du front de mer afin de retisser le lien entre la ville et la mer.

Section 2

Thématique spécifique :

«Aménagement des façades maritimes»

Introduction

Une étude de définition pour la requalification de la façade maritime au bord du territoire De part et d'autre du boulevard du Littoral, les activités urbaines et portuaires se cumulent pour créer des lieux de vie, de travail, de loisirs sur un espace qui constitue encore aujourd'hui un espace technique de desserte, « un arrière » pour la ville.

L'enjeu est de composer un espace pour la ville et ses habitants peut retrouver un renforcement de sa relation avec la mer, avec le port : l'attitude de transversalité permet de procéder plus par cadrage que par un linéaire panoramique. C'est précisément parce qu'il y a contact pertinent et percutant avec la mer.

Au contraire, en manifestant clairement sur l'espace public la présence de l'activité portuaire, et la qualité des échanges humains qu'elle implique, le rythme des journées marquées par tels ou tels groupes de voyageurs, le port sera totalement associé à la vie urbaine.

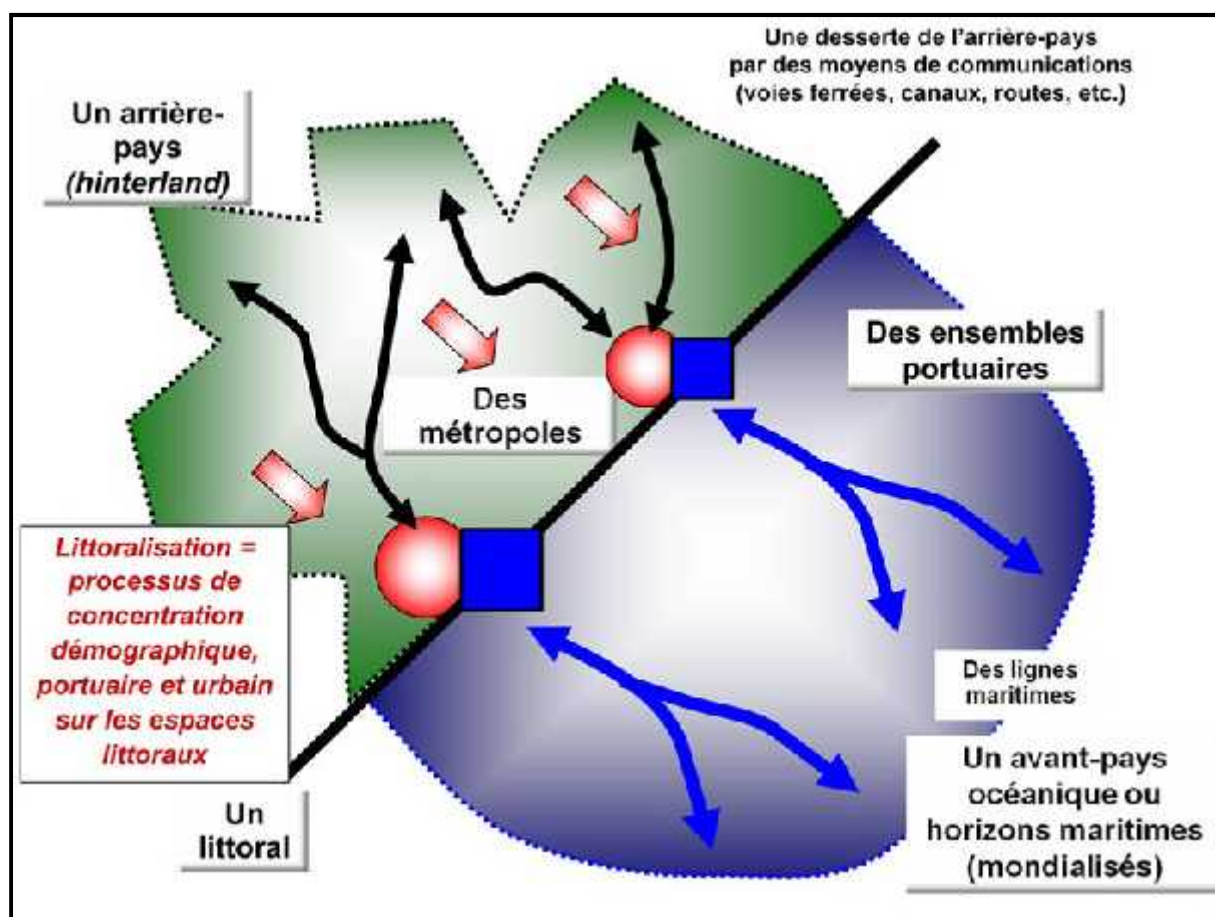
Le projet de recomposition de ce morceau de littoral se caractérise par l'aménagement d'une structure linéaire. Il s'agit d'y organiser transversalement le territoire Chaque pièce doit être en capacité d'enrichir les relations ville-mer tant des points de vues spatiaux, architecturaux qu'économiques.

II-1- Définition d'une façade maritime:

Une façade maritime est un espace littoral, interface entre un arrière pays continental appelé hinterland et un avant-pays océanique, auxquels il est relié par un réseau de communication dense et varié. Zone de contacts, c'est à la fois un espace d'échanges et de production dont la complémentarité des ressources et la diversité des activités ont pu entraîner un processus d'urbanisation privilégié et un phénomène de littoralisation (concentration démographique, portuaire et urbaine) que la mondialisation peut accentuer. Les façades maritimes sont en quelque sorte des « rues urbaines qui s'étirent sur des fronts d'eau ».

'Une façade maritime peut également être appelée : façade littorale.'⁹

Figure 44: représente une schématisation de la façade maritime



Source : PDF « façade des Etats Unis

‘Les points structurants de cette interface sont **les ports** ; ils sont une ouverture vers l’extérieur, vers l’espace mondialisé, et ils sont arrimés à l’intérieur par un dense réseau de

⁹ <http://lewebpedagogique.com/prof84700/facade-maritime/> 16/10/2017

Section 2 : thématique spécifique

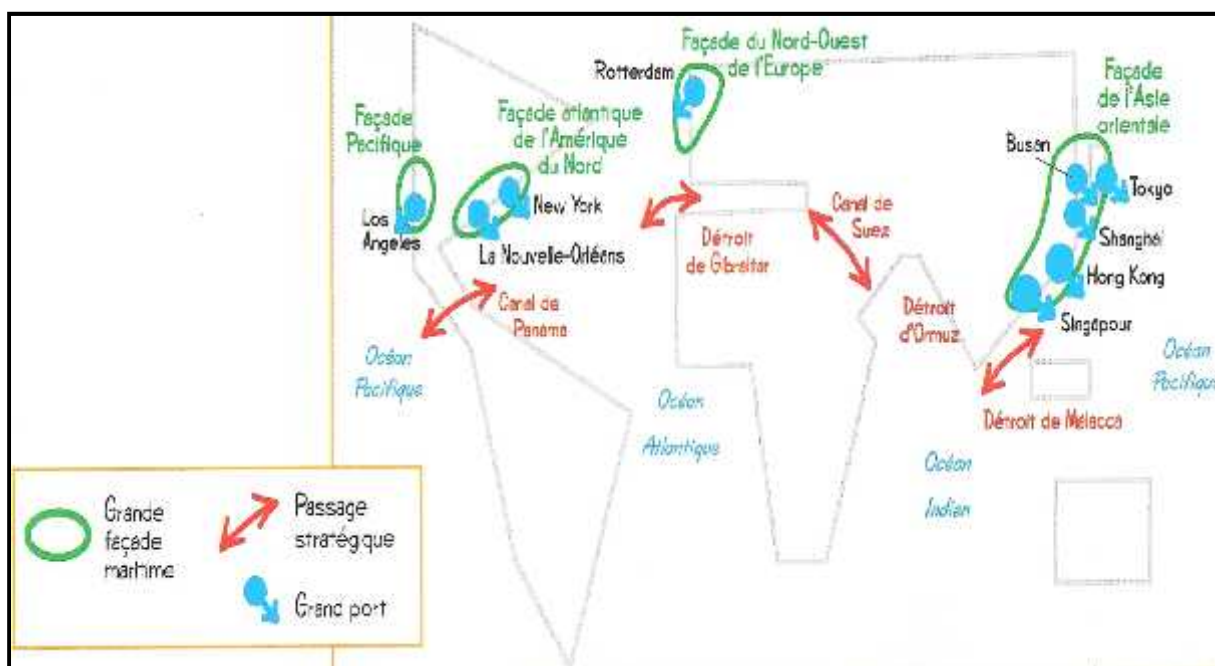
transports terrestres et/ou fluviaux. Mais il serait réducteur de ne voir la façade maritime que comme un espace réticulaire consacré aux échanges. Elle est aussi un espace urbanisé et un espace productif (portuaire, industriel, agro-alimentaire...), et ses potentialités dans le domaine touristique sont désormais largement exploitées.

La façade maritime est donc une **interface**. Il ne faut pas la confondre avec la notion de « domaine littoral », qui désigne seulement une zone de contact entre terre et mer. Bien au contraire, la façade repose sur **le triptyque proposé par le géographe André Vigarié : avant-pays/arrière-pays et port.**¹⁰

II -2-La façade atlantique de l'Amérique du Nord :

Est l'une des trois façades maritimes majeures à l'échelle mondiale, l'une des plus actives de la planète avec les mégapoles¹¹ japonaise et européenne. Elle s'étire sur plus de 8000 kilomètres entre le golfe du Saint-Laurent au Nord et la péninsule du Yucatan au sud.

Figure 45: les façades maritimes majeures dans le monde



Source : PDF « façade des Etats Unis

¹⁰ www.histoire.ac-versailles.fr/IMG/docx/facades_maritimes_-_vd.docx

¹¹ Mégapole : en urbanisme, une mégapole est un ensemble de très grandes agglomérations dont les zones périurbaines finissent par se rejoindre. Elle comporte plusieurs dizaines de millions d'habitants sur une étendue pouvant atteindre plusieurs centaines de kilomètres de long. Les différentes agglomérations de la mégapole sont reliées entre elles par un important réseau de communication. (Source : <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Megalopole.htm>)

Section 2 : thématique spécifique

Elle est d'une épaisseur inégale :

- elle peut se réduire à un simple liseré littoral (certaines portions de la côte du golfe du Mexique, du sud-est atlantique étatsunien ou des côtes canadiennes comme Terre Neuve ou celle du nord du Saint-Laurent).

- elle peut s'étendre sur plusieurs milliers de kilomètres en intégrant la région transfrontalière des Grands Lacs grâce à l'axe navigable du Saint-Laurent, accessible aux navires de haute mer.

Au-delà de cette unité apparente, cette façade présente cependant une très grande diversité engendrée notamment par la grande diversité des conditions de la mise en valeur et par des différentiels considérables en termes de développement et de poids économique et démographique.

La façade maritime doit :

- **Structurée par des axes de communication** : une organisation des réseaux de transports qui converge en faisceau vers les pôles de la façade.

- Un réseau routier particulièrement dense

- 5 des 10 premiers aéroports mondiaux (NY, Boston...)

- Intra coastal way sorte de canal intérieur navigable qui double la façade à l'abri des aléas climatiques.

- Des lignes de cabotage (transport maritime à vue des côtes) particulièrement importantes.

- **Mais également par des métropoles :**

Des réseaux urbains importants : mégapoles : 60 millions d'habitants, soit 16 % de la population américaine sur 2 % de l'espace.

« Une population multiethnique et pluriculturelle »¹² : 8 millions de noirs, 3,5 millions de latinos, 1,5 millions d'Asiatiques, New York première ville juive au monde La première région d'immigration du pays, hier comme aujourd'hui. Un espace urbanisé polynucléaire¹³ et discontinu étiré sur près de 1000 Kms de long où s'interpénètrent des villes

12 Plus de 50% de la population états-unienne, porte d'entrée historique du peuplement et de la colonisation de cet espace. C'est la porte d'entrée historique des migrations (gateways)

13 Organisation polynucléaire de l'espace urbain : L'existence de polarités multiples dans la ville retient de plus en plus l'attention et peut s'exprimer selon différentes modalités. Le centre principal peut évoluer vers un éclatement en centres plus spécialisés (administratifs, d'affaires, commerciaux, etc.). Des pôles secondaires d'activité et d'emplois peuvent émerger à une certaine distance du centre principal. Enfin, au gré de

Section 2 : thématique spécifique

de différents gabarits, des banlieues qui s'étalent et où s'érigent de nouveaux centres, des campagnes rongées et marquées par la périurbanisation. Cet ensemble s'étend sur 600 Km et est une très forte concentration de mégapoles : Boston (5,4), New York (20), Philadelphie (5,9), Baltimore-Washington (7), une grande quantité de métropoles secondaires aux fonctions variées : des bases navales : New London et New Haven en Nouvelle Angleterre, des pôles industriels :

Morrisville, Sparrows Point ou Hampton Roads (pétrole), des ports de pêche : New Bedford (n°1 aux USA), des stations balnéaires :

Newport ou cap Cod.

II -3 Le cas de la ville de Marseille :

Marseille se situe à mi-chemin de l'Espagne et de l'Italie.

'L'origine de la ville de Marseille, le développement de son agglomération et de son économie, ont toujours été liés à l'utilisation d'un site côtier particulièrement favorable, dans une des plus belles rades du monde. C'est son ouverture sur la mer qui explique la fortune passée de Marseille.'¹⁴

Figure 47: Marseille la ville de quatorze ports



Source : livre « Marseille vit la mer »

Figure 46: Situation de la ville de Marseille



Source : livre « Marseille vit la mer »

Connue par la capitale méditerranéenne du nautisme, Marseille offre à ses habitants la plus belle collection de ports dont puisse rêver un plaisancier

Sur 61 km de littoral, la rade de Marseille propose 6500 d'amarrage aux plaisanciers et aux pêcheurs.

l'étalement, des centres anciens peuvent devenir partie prenante de l'espace métropolitain. De telles évolutions ont donc suscité un renouveau de la réflexion sur les modélisations des formes urbaines. (Source : http://www.persee.fr/docAsPDF/spgeo_0046-2497_1996_num_25_4_1012.pdf)

¹⁴ Marseille vit la mer, Editeur Office Municipal de la mer, 1991

Section 2 : thématique spécifique

La corniche de marseille :

La corniche ne saurait exister sans Marseille et que, comme partout, chaque quartier, chaque fragment de ville est ici tributaire de l'ensemble ¹⁵ 'Longtemps, la présentation de la ville s'est arrêtée à ses monuments et certains déjà s'étonnent de voir Marseille tourner le dos à la mer. Aménager la corniche, c'est aussi faire éclore son panorama et réconcilier les marseillais avec leur ville et plus encore avec son littoral.' ¹⁶

Figure 48: Le plus long banc du monde



Source : livre « Marseille vit la mer »

La genèse de la façade maritime de Marseille :

➤ **La problématique :**

Au fil des siècles, la ville a prospéré, résisté, décliné jusque dans les années 1990 où la situation économique devint alarmante. En 1995, au plus fort de la crise, Marseille avait perdu en 20 ans, près de 50000 emplois, 150 000 habitants et affichait un taux de chômage de 22 % soit le double de la moyenne nationale. Les bassins est du port de Marseille tournent alors au ralenti et le départ des activités industrielles a laissé, de la Joliette à Arenc, un espace dégradé, pollué, déserté.

Figure 49: La façade maritime avant



Source : JOURNAL SEMESTRIEL N°10 / juin 2013 / supplément « Histoire(s) d'Euroméditerranée »

¹⁵ Jean-Louis paris, les folies de le CORNICHE « Marseille 1800-1990 », p156, édition Jeanne Laffitte

¹⁶ Jean-Louis paris, les folies de le CORNICHE « Marseille 1800-1990 », p135, édition Jeanne Laffitte

Section 2 : thématique spécifique

➤ Les objectifs et missions:

- 1995-2000 :

Les collectivités locales et l'Etat s'associent pour créer une Opération d'Intérêt national dans la deuxième ville de France. L'objectif est de faire de Marseille une métropole Euroméditerranéenne de premier plan.

Figure 51: Le Silo d'Arenc avant sa réhabilitation en 2011



Figure 50: Le viaduc de La Joliette avant sa démolition



Source : JOURNAL SEMESTRIEL N°10 / juin 2013 / supplément « Histoire(s) d'Euroméditerranée »

- 2001-2005 :

Lancement des premiers travaux sur les infrastructures de transport et du premier programme de logement. Suppression de la gare de la Joliette, création du tunnel Major-Dunkerque, du tunnel Saint-Charles et lancement des travaux de la gare.

Figure 52: Le tunnel Saint –Charles

Figure 53: les Docks réhabilités

Figure 54: logements M5-Les Docks



Source : JOURNAL SEMESTRIEL N°10 / juin 2013 / supplément « Histoire(s) d'Euroméditerranée »

Section 2 : thématique spécifique

- 2006-2009 :

Alors que le quartier d'affaires de La Joliette prend son essor, les premières réalisations sont visibles

- 2010-2013 :

La transformation de la façade maritime est en marche avec l'enfouissement de la passerelle A55 et la création des grands équipements culturels pour la capitale européenne de la culture.

d- 2014... :

Euromed 2 entre dans sa phase opérationnelle avec la création de la première zone d'aménagement concertée «littorale» et le lancement des premiers travaux.

➤ Les concepts:

- Euroméditerranée a intégré la culture comme un élément fort de sa stratégie de développement et d'aménagement.
- Remédier à une situation économique et sociale dégradée au cœur de la deuxième ville de France.
- Permettre à Marseille de jouer son rôle de pôle d'échange entre l'Europe et la Méditerranée.
- étendre le centre-ville vers le nord en opérant une couture urbaine avec les quartiers périphériques
- Assurer la mutation de secteur dégradé en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transport.
- Traiter l'interface entre la ville et le port.

Figure 55: le quartier d'affaire la Joliette



Source : CAMILLE MOIRENC

Figure 56: Les nouveaux équipements culturels du J4 : Villa Méditerranée et Mucem vus des darses



Source : CAMILLE MOIRENC

Section 2 : thématique spécifique

La façade maritime de Marseille à l'état actuel :

Figure 57: La façade maritime de Marseille à l'état actuel



Source : PDF façade maritime de Marseille « KERN et Associés architecture et urbanisme » 2014

Figure 59: avant : la gare des Doc ks avant les travaux de construction du quartier d'affaires



Source :

©DR

Figure 58: après : l'aménagement du boulevard de Dunkerque



Source : MESSAOUDI RACHA

Section 2 : thématique spécifique

Figure 60: avant : le hangar J4 en 1997



Source : ©DR

Figure 63: avant : Le silo à grain d'Arenc



Source : ©DR

Figure 65: avant : La cathédrale de La Major entourée de voitures



Source : ©DR

Figure 61: après : le J4, nouveaux aménagements inaugurés en juin 2013



Source : © C.Benzrihem

Figure 62: après : sa transformation en salle de spectacles



Source : ©DR

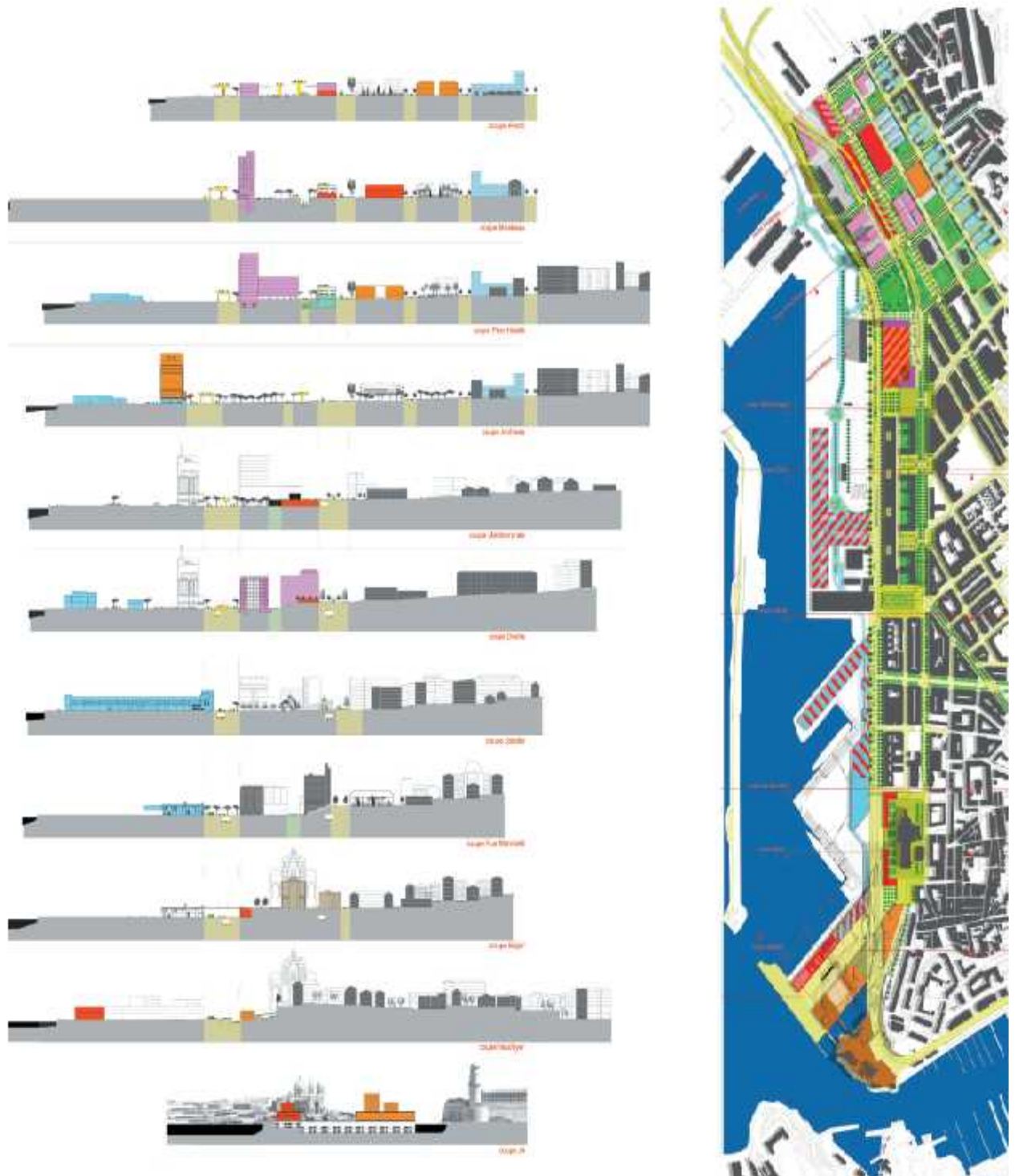
Figure 64: après : l'aménagement de l'esplanade



Source : ©DR

Section 2 : thématique spécifique

Figure 66: Des coupes urbaines de la façade marseillaise



Source : PDF façade maritime de Marseille « KERN et Associés architecture et urbanisme » 2014

II -4 Le quartier d'affaire de la Joliette :

Définition d'un centre des affaires:

Le centre des affaires apparaît dans la littérature urbaine, il y a un demi-siècle, au cours d'une description des différentes parties de la ville par le sociologue E. BURGESS (Urban areas 1929). Il est alors évoqué comme « le foyer de la vie commerciale, sociale et civique » de la ville. R. E. Murphy en a décrit les caractéristiques distinctives : central en termes d'accessibilité au moins ; la plus grande concentration de bâtiments élevés ; l'intensité du trafic des véhicules et des piétons ; les valeurs élevées du sol et des impôts payés ; la concentration des affaires de toute la région urbaine et le mélange de tous les groupes ethniques et de toutes les classes sociales.¹⁷

Figure 67: Le nouveau quartier d'affaire de Marseille 'Le programme Euroméditerranée lancé en octobre 1995. Cette opération d'intérêt national a pour ambition de replacer, Marseille au cœur de l'espace métropolitain et méditerranéen, en renforçant les atouts de sa façade maritime. En vingt ans,



ces nouveaux aménagements ont donné lieu à la sortie de terre de nouveaux quartiers d'affaires et de nombreuses infrastructures de vi

Source : Par Agathe - 18/02/16

d'Euroméditerranée se mesure également en chiffres : 65 000 logements neufs et 5 300 habitations rénovées, l'implantation de 800 nouvelles entreprises et la création de près de 20 000 emplois.¹⁸

¹⁷ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, 2009, 156p, presses universitaires de France grands dictionnaires

¹⁸ <https://marseille.cbre.fr/actualites/euromediterranee-20-ans-deja>

Section 2 : thématique spécifique

L'ancien centre économique de Marseille avant une période d'abandon suite au déclin de l'industrie, le quartier de la Joliette retrouve depuis quelques années un second souffle. Avec le lancement du projet Euro-méditerranéen au milieu des années 1990, la Joliette (2e arr.) est devenue en 15 ans le plus gros quartier d'affaire du Sud de la France et le cœur économique de la Métropole.

La transformation de la Joliette, déjà spectaculaire notamment avec la rénovation des anciens Docks et la construction d'un centre commercial, promet encore de nombreuses surprises. Si le quartier est déjà doté de la plus grande tour de Marseille, la tour CMA CGM et ses 145 mètres de haut dessinée par Zaha Hadid, trois autres devrait érigées sur le site des Quais d'Arenc dans les années à venir. La première d'entre elles, la tour La Marseillaise, imaginée par l'architecte star Jean Nouvel est en construction.

Figure 68 : Tour-CMA-CGM-quartier-affaires

Tour CMA CGM

La CMA CGM le troisième transporteur maritime mondiale de conteneurs.

L'immeuble de 94000 m² se détache son environnement portuaire. Il est entouré d'axes routiers très fréquentés¹⁹



Source : La tour CMA CGM ©

¹⁹ ZAHA HADID, Philip JODIDIO, Edition TASCHEN

Section 2 : thématique spécifique

Figure 69: Les Terrasses du Port



Source : MESSAOUDI RACHA

Avec d'une part les Terrasses du Port, qui a reçu en 2015, seulement un an après son ouverture, le Trophée National de la meilleure création de centre commercial, et de l'autre les nombreuses boutiques de créateurs des Docks, le quartier de la Joliette est un lieu incontournable pour une journée shopping.

Les Terrasses du Port jouissent d'une très bonne situation puisqu'il se trouve en plein centre-ville, à seulement trois minutes de la station de métro Joliette. À l'intérieur, environ 190 boutiques allant des enseignes les plus connues au plus luxueuses. Le bâtiment dispose également d'un très beau balcon, offrant un magnifique point de vue sur le port de la Joliette. C'est d'ailleurs de là qu'il tire son nom.

Section 2 : thématique spécifique

Figure 70: Les Docks Village



Source : MESSAOUDI Racha

Il suffit ensuite de traverser la route pour se retrouver dans un autre centre commercial d'un tout autre style, celui des Docks Village. Comme son nom le laisse supposer, l'établissement a pris place dans les anciens docks de Marseille. L'architecture industrielle du bâtiment lui donne un côté très singulier et la rénovation intérieure à elle seule mérite au moins une fois le détour. Ici, les boutiques sont tenues par des petits créateurs, ne vous attendez pas à tomber sur des multinationales du prêt à porter. Cette offre commerciale qui séduit de plus en plus de Marseillais est à la fois différente et complémentaire de celle des Terrasses du Port.

II -5 Les tours

L'insertion de la tour dans le tissu urbain fait l'objet d'une théorisation poussée : la tour n'est pas un objet dans la ville mais un fragment de celle-ci, l'outil d'un nouveau mode de conception qu'on va appeler « l'urbanisme vertical ».²⁰

La tour est une architecture toujours discutée, toujours en débat ; elle a ses admirateurs....

20 L'invention de la tour européenne, sous la direction d'INGRID TAILLANDIER et OLIVIER NAMIAS avec JEAN-FRANÇOIS POUSSE, Edition du pavillon de l'arsenal, mai 2009

Section 2 : thématique spécifique

Reste qu'elle est une architecture à part, qui peut être magnifique, et reste que ce qu'elle donne à ses usagers est unique, avec en prime ce morceau de ciel incomparable, cette bouffée généreuse de paysage et de lumière. En même temps qu'elle donne à voir ce ciel, elle est également vue, comme un point de repère, comme une fierté par la plupart des habitants.²¹

Les tours, nouveaux villages ? Les tours, une nouvelle économie visuelle ?

Les justifications visuelles à la construction de tours sont évidentes, et peut-être plus encore lorsqu'elles sont situées dans l'horizon d'une ville dense²²

'En revanche, les justifications d'ordre sociologique sont probablement les plus controversées, et on peut aisément le comprendre. Si on s'accorde le plus souvent sur la convergence entre la tour et le bureau, on est généralement plus réticent à l'idée d'habiter les tours.

Les raisons on sont bien connues désormais : couts d'entretien et charges, d'où l'incongruité d'une tour uniquement composée de logements sociaux, risques de repli autarcique et expériences malheureuses d'ensembles socialement ghettoïsés, vertiges, claustrophobies et autre symptômes condensés à l'origine sous l'expression nébuleuse de « maladie des tours ».

Et pourtant, c'est sans doute ce dispositif qui permet, certes avec un peu de bonne volonté, d'envisager le plus sérieusement l'accueil et surtout la combinaison de tous les types de mixités, mot-clé de nos discours officiels sur la ville contemporaine : mixités par simple composition, du studio au duplex, mixité par strates de financements, mixité des programmes, et mixité fonctionnelle.'²³

²¹ L'invention de la tour européenne, sous la direction d'INGRID TAILLANDIER et OLIVIER NAMIAS avec JEAN-FRANÇOIS POUSSE, Edition du pavillon de l'arsenal, mai 2009

²² Source : sous la direction d'INGRID TAILLANDIER et OLIVIER NAMIAS avec JEAN-FRANÇOIS POUSSE, l'invention de la tour européenne, édition du pavillon de l'arsenal, mai 2009

²³ Source : sous la direction d'INGRID TAILLANDIER et OLIVIER NAMIAS avec JEAN-FRANÇOIS POUSSE, l'invention de la tour européenne, édition du pavillon de l'arsenal, mai 2009

Section 2 : thématique spécifique

Conclusion

La façade maritime, c'est l'harmonie entre deux mondes, maritime et terrestre, dans un rapport qui implique les deux termes.

C'est la vocation de la ville de le mettre en scène. Etablir des relations transversales entre la ville et le port et faire que le port ne soit plus un obstacle.

La présence du port sur l'espace de la Cité fait qu'il est même de nouveau totalement associé à la vie urbaine. Ainsi chaque projet contribue à générer de nouveaux lieux vivants dans la ville littorale avec la vocation de mettre en scène cette relation de la ville avec la mer.

Conclusion générale :

La recherche thématique a pour but de créer un bâti harmonieusement aménagé et adapté à son environnement en préservant ce dernier dans son patrimoine culturel, historique, et artistique qui se reflète sur la vie socio-économique des villes littorales.

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

‘La qualité d’un aménagement dépend bien évidemment de la compréhension d’un espace situé dans une histoire, des pratiques culturelles et une économie politique. Mais il faut aller plus loin et considérer que le point de départ de tout projet, en amont de la connaissance livresque, c’est l’expérience sensible d’un site qui fait la qualité’²⁴. Comme le dit si bien Kevin Lynch, il faut partir de « ce qu’on peut voir, de ce que l’on peut sentir sous sa semelle, de l’odeur de l’air, du son des cloches et du bruit des vélomoteurs de la manière dont ces types de sensation composent la qualité des lieux et de l’incidence de cette dernière sur notre bien-être immédiat, nos actions, nos sensations et notre compréhension des choses »²⁵

Nous espérons ainsi contribuer à l’élaboration d’une nouvelle vision qui améliorera l’image de la métropole d’Alger, et que notre intervention est correcte et en harmonie avec la ville.

²⁴ Belle méditerranée, Equipe Sensuel city Studio, Edition Archibooks, 2014

²⁵ Kevin Lynch, Voir et planifier. L’aménagement qualitatif de l’espace, Paris, Dunod, 1982, p9, première édition : Kevin Lynch, Managing the sense of a Region, MIT Press, 1976.

Références bibliographiques :

Documents et liens et images envoyés par **Mr. Y. ICHEBOUBENE** durant toute l'année académique

Les ouvrages :

- Maisons du bord de mer, ASENSIO Paco, 2003, Edition Artémis, France, 159 p
- Tamarais entre Orient et Occident, BERTRAND Nathalie, 2003, Edition établie sous la direction de Brigitte Bénézet, 235 p.
- Un nouveau féli pour la défense LA TOUR SIGNAL, Bosser Jacques, 2009, Editions de la Marinière, Paris, 170 p. l'arsenal, mai 2009
- les folies de le CORNICHE « Marseille 1800-1990 », PARISIS Jean-Louis, p135, édition Jeanne Laffitte
- L'invention de la tour européenne, sous la direction d'INGRID TAILLANDIER et NAMIAS OLIVIER avec POUSSE JEAN-FRANÇOIS, Edition du pavillon de
- ZAHA HADID, Philip JODIDIO, Edition TASCHEN
- Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, presses universitaires de France grands dictionnaires, paris, 2009, p 489.
- Architecture du monde contemporain, HUGH Perman, 2002, Edition Phaidon Press Limited, Paris, 511 p
- Espaces urbains conception et design, KRAUEL Jacobo, 2013, Edition Linksbooks, Barcelone, Espagne, 299 p
- Maisons de bord de mer, MATANA Michel, 1962, Editions Alternatives, Paris, 125 p
- Maison en bord de mer, MOREL Francis, 2009, Edition Le Figaro, 128 p
- Architecture et urbanisme villégiature des bords de mer, TOULIER Bernard, 2010, Edition du patrimoine centre des monuments nationaux, 400 p
- Tour First, L'agence SRA Architectes (Paris) et KPF (Londres), 2012, Edition Dominique carré, Paris, 185 p
- Le Corbusier, Charte Ath, 1957
- Marseille vit la mer, Editeur Office Municipal de la mer, 1991
- Belle méditerranée, Equipe Sensuel city Studio, Edition Archibooks, 2014
- Kevin Lynch, Voir et planifier. L'aménagement qualitatif de l'espace, Paris, Dunod, 1982, p9, première édition : Kevin lynch, Managing the sense of a Region, MIT Press, 1976.

Les Sites internet:

- <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Megalopole.htm>
- <http://lewebpedagogique.com/prof84700/facade-maritime/>
- <http://www.sur-la-plage.com/>
- <http://www.vacances-en-littoral.aquitaine.fr>
- www.ladepeche.fr
- www.jijelannonces.net
- www.marinasbrest.fr/
- rpdefense.over-blog.com
- www.meretmarine.com
- lemag.helenarubinstein.com
- www.nirvasite.com
- www.expedia.fr
- <http://dzactiviste.info>
- agenceavantage.fr
- <http://dzactiviste.info>
- www.cotelittoral.fr
- www.ade-concept.fr

Les cours:

- Les Cours de Master 1: typologies urbaines et architecturales en milieu littoral, Mr AOUISSI K.B, Blida, 2015/2016.
- Les cours de master 1 : Histoire d'architecture 2015/2016

Journaux :

JOURNAL SEMESTRIEL d'Euroméditerranée n°10 / juin 2013

Instruments d'urbanisme

- Schéma directeur d'aménagement touristique « SDAT 2025 »
- PDAU d'Alger 2009 (stratégies et schéma d'aménagement).

**V -ANNEX: rapport explicatif de
projet :**

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

1- choix de site d'étude :

Notre choix c'est porter sur la Baie d'Alger plus précisément la partie centrale le quartier des pains maritime.

Les particularités significatives qui distinguent la baie d'Alger ont motivé d'une part notre choix d'intervenir sur cette zone (sachant quelle est l'une des plus belles baies du monde devant la baie de Naples - Italie, la baie de Rio de Janeiro- Brésil et celle d'Istanbul-Turquie) . Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouit la baie d'Alger :

- sur le plan naturel : climat doux et ensoleillé, beaux paysages – la mer, etc.
 - sur le plan social : l'hospitalité de la population, etc.
 - sur le plan économique : présence du port.
- 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 urbains courants.

D'autre part, cela coïncide avec l'objectif de l'État qui est de faire d'Alger une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années. De nombreux projets architecturaux ont été lancés pour moderniser l'image de la ville : la grande mosquée, nouvelle faculté de médecine, nouvelle gare centrale, grande marina... Beaucoup de ces sites s'intègrent dans l'aménagement de la baie, sur 25 km.

Notre motivation réside aussi dans l'inexistence d'un tissu urbain dans la partie centrale de la baie, qui représente normalement le portail algérois s'étendant sur 30kms dont 20 kms non urbanisés.

L'inexistence aussi de lien entre les différentes séquences qui la constituent et avec la mer. Et l'absence d'une façade maritime digne d'une capitale et d'une future métropole, En effet l'extension de la ville d'Alger en direction de l'intérieur en négligeant sa baie, rend notre site et plus précisément sa partie centrale, une zone importante à aménager afin de rendre à Alger son image d'autrefois.

2-Présentation du site d'étude :

A-Situation géographique :

La baie d'Alger est située au bord de la mer méditerranée dans le nord est d'Alger (la capitale de l'Algérie) elle est reconnue comme l'une des plus belles baies du Monde.

Figure 2 : carte montrant la situation géographique de la baie d'Alger.



Source : Google earth traité par l'auteur.

Figure1 : carte Morante la situation géographique d'Algérie



Source : google earth

Le site d'étude se situe dans la partie Centrale de la baie D'Alger.

Une baie où la croissance s'est faite vers l'intérieur du pays tournant le dos à la mer et en négligeant totalement la façade maritime.

Figure 3 : une carte qui représente la situation de site d'étude.



Source : Google earth traité par l'auteur.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

B/Accessibilité :

On peut accéder à la ville d'Alger par diverses manières:

Figure 4 : une carte qui représente l'accessibilité et le transport



Source : l'auteur.

Le port d'Alger: On peut aller vers notre site d'étude uniquement par voiture. En empruntant l'autoroute Est-Ouest.

La gare ferroviaire: L'accès à la ville d'Alger se fait aussi par voies ferrées. La continuation vers notre site d'étude ne peut se faire actuellement que par voitures personnelles.

La gare routière: On peut accéder à la ville d'Alger par des transports publics, bus ou taxis. Ensuite continuer par voies routières, uniquement par voitures personnelles. Le réseau de transport public existant rapproche mais ne va pas vers notre site d'étude.

L'aéroport d'Alger: On peut aller de l'aéroport vers notre site d'étude par voies routières, voitures personnelles ou taxi.

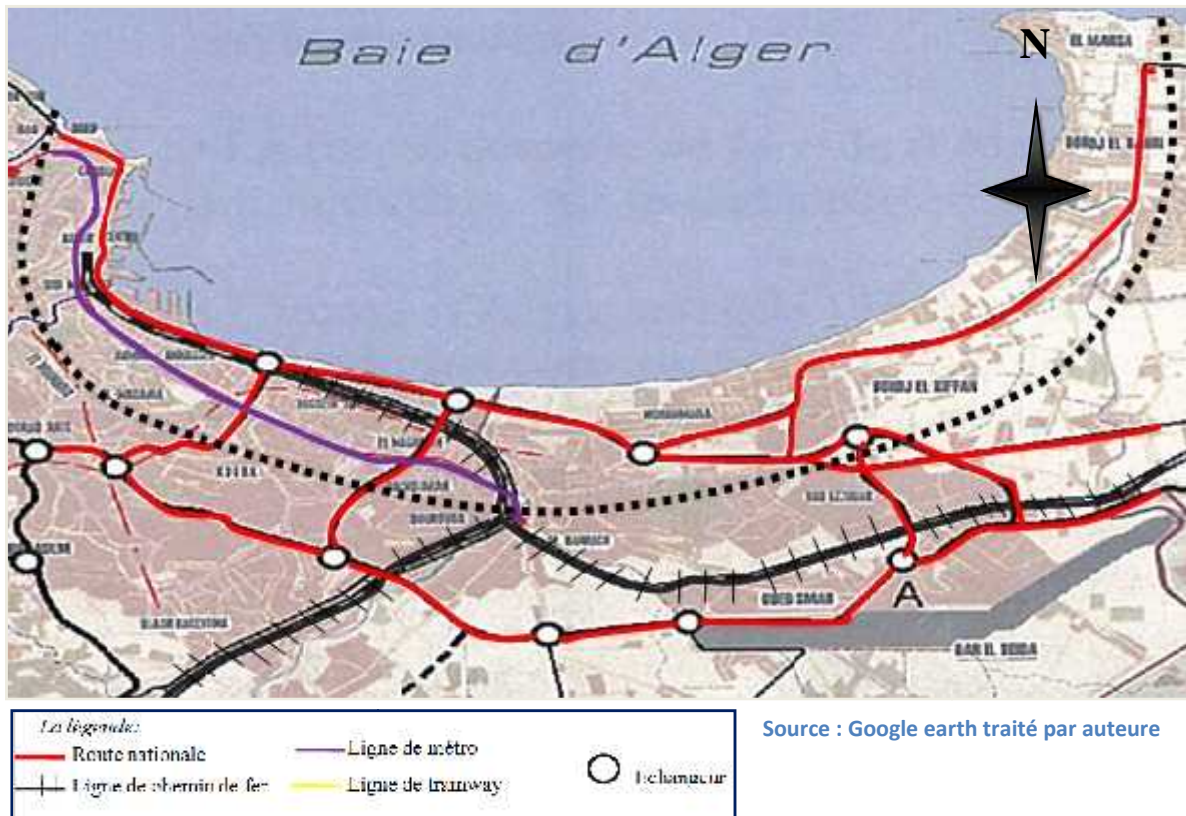
Notre site d'étude est bien desservi par:

Un réseau routier : assez développé traversant le site. On accède principalement au site par:

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

- La route nationale N24 ainsi que les échangeurs sur l'ensemble des nœuds de communications importants, qui rendent la desserte extérieure et intérieure du site simple et facile.

Figure 5 : une carte montrant le réseau routier avec les nœuds



Voies ferrées:

D'autres infrastructures importantes dans la ville d'Alger mais qui desservent loin de mon site d'étude.

Cette carte montre les chemins empruntés par le tramway, en rouge, et le métro, en bleu. La partie en vert, c'est notre site.

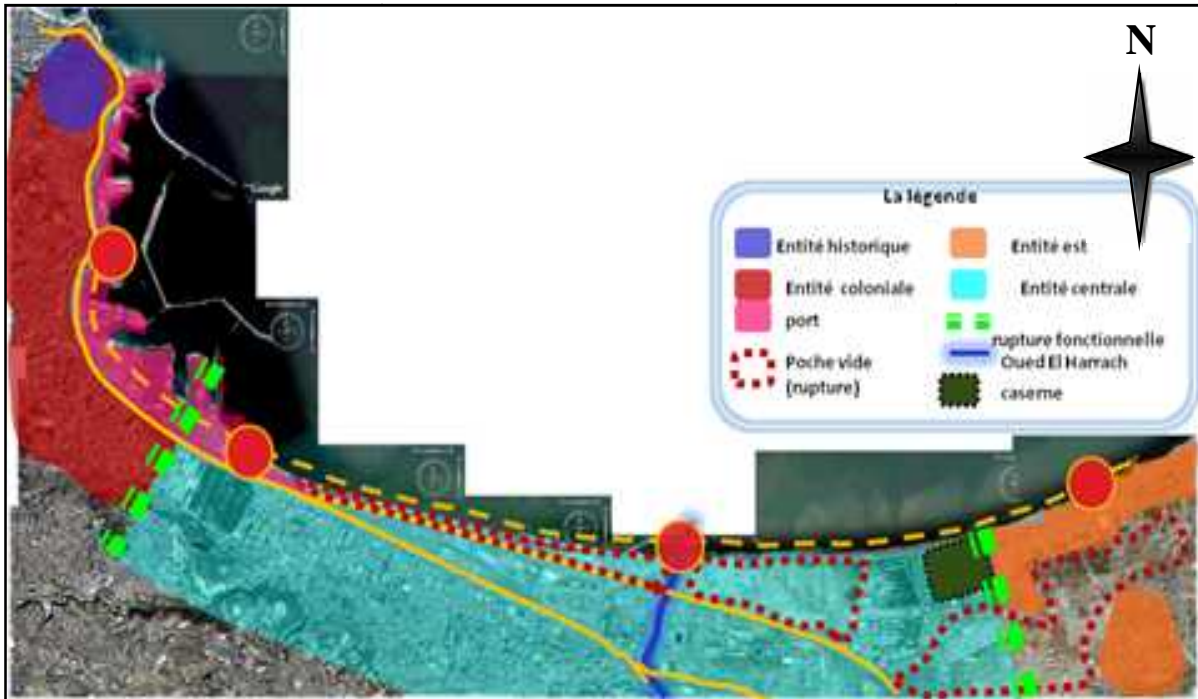
3-Évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger a travers l'histoire :

L'extension de la ville d'Alger en direction de l'intérieur en négligeant sa baie, l'absence d'une façade maritime cohérente et hygiéniste, l'inexistence de lien entre les différentes parties de la ville avec la mer, rond notre site et plus précisément sa partie centrale, une zone importante à aménager.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Après l'étude et l'analyse de la partie centrale de la baie d'Alger nous avons constaté ce qui suit :

Figure 6 : une carte qui montre La rupture entre les différents tissus et le long de front de mer



Source : Google earth traité par l'auteur

-Cette baie est composée de trois parties distinctes:

La partie Ouest: Elle présente le noyau historique d'Alger et se caractérise par une architecture et un tracé urbain riche, planifié et réfléchi. Les particularités de la ville littorale sont relativement prises en considération. Ce qui donne une belle image de la baie,

-La partie Est: Au départ développé de manière planifiée, mais malheureusement son développement après l'indépendance a été réfléchi et mené de manière beaucoup plus spontanée et voire même anarchique.

-La partie centrale: Elle est limitée à l'Ouest par Alger centre et à l'Est par Bordj el Kifant ; abandonnée par l'évolution de la ville d'Alger à travers l'histoire, dégradée totalement avec le temps, et squattée par l'activité industrielle en raison de sa proximité du port. Elle présente trois sous situations qui sont:

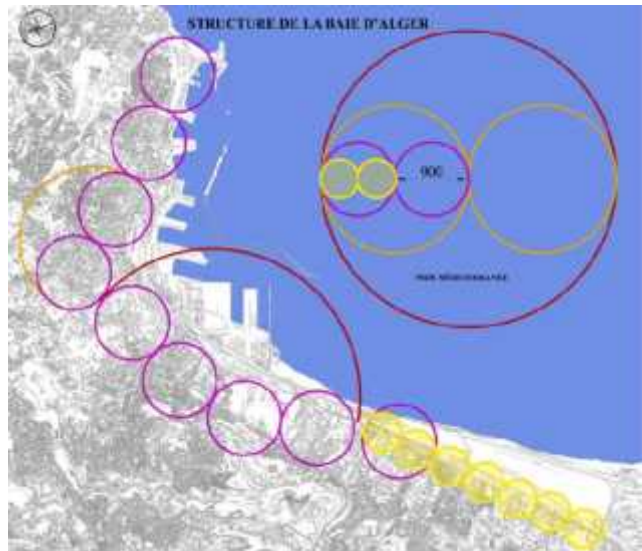
EL HAMMA, L'EMBOCHURE DE OUED EL HARRACH, et LES PINS MARITIMES

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

La Structure urbaine de la baie d'Alger

De nouveaux centres urbains aux alentours du centre ancien se sont développés par l'extension de ce dernier vers l'Est selon un processus de formation et transformation basé sur l'hypothèse d'une modularité (le processus de dédoublement) d'un module de 900 m de dimension qui est l'équivalent de la distance qui se trouve entre Bâb Azoun «Axe Ourida Medad» et Bâb El Oued «Axe Taleb Abderrahmane» jusqu'à la limite naturelle matérialisée par Oued El Harrach et au-delà et vers l'Ouest passant par Bâb El Oued.

Figure 7 : schéma de structure de la baie d'Alger.



Source : Mémoire de fin d'étude, Projet urbain et nouvelles centralités, Insertion de la commune d'Hussein Dey dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger page : 54.

Les dédoublements ont été marqués par des articulations «axes de dédoublements» qui délimitent les différentes entités et relient le centre à la périphérie. Ils sont matérialisés par des points de départ «HAUT» et point d'arrivée «BAS» comme exemple «Hôtel Aurassi-Square Sofitel». Ces

Liaisons sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins ou des balcons belvédères. Le site d'Alger est doté de coulées vertes à l'emplacement de ravins, oueds ou d'anciens remparts.

Tous ces tissages constituent des éléments de repère et d'articulations importantes avec des percées sur la mer ainsi qu'une relation physique et visuelle entre le port et les hauteurs.

Figure 8 : Synthèse de la structure de la baie



Source : Carte d'Alger d'INCT.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Deux de ces Coulées vertes (Boulevard Khemisti et Taleb Abderrahmane) ont été créés sur d'anciennes fortifications ou enceintes de la ville. La coulée du boulevard Taleb Abderrahmane à Bâb EL Oued permet d'articuler la ville haute à la ville basse¹.

Synthèse :

- A travers l'étude de l'évolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger, découlent les causes du non urbanisation de cette dernière :
- ❖ 1-La nature marécageuse et inondable de site en plus le problème d'humidité.
- ❖ 2-occupation des hauteurs pour des raisons défensif, et sauvegarder les terrains agricoles.
- ❖ 3-A cause de la RN11 et le chemin de fer qui présentent des obstacles pour l'urbanisation.
- ❖ 4-Oued El Harrach : C'est le point noir de la carte écologique car il est une source de pollution.
- ❖ 5-Les plans proposés présentent tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie.
- Pour cela Nous allons procéder à une étude, qui va nous permettre de résoudre la problématique suivante :
- Comment revaloriser le quartier pain maritime de la baie d'Alger pour qu'elle soit un pôle attractif avec une mixité fonctionnelle culturelle et touristique à l'image de la métropole d'Alger et dans le respect des grands principes du développement durable?

¹ Vie des villes..., op.cit.Hor-serie.n°3.p57.

4- Constat générale :

4.1- Constat sur le plan urbain:

4.1.1 Absence d'articulations entre les limites extérieures de la partie centrale de la baie:

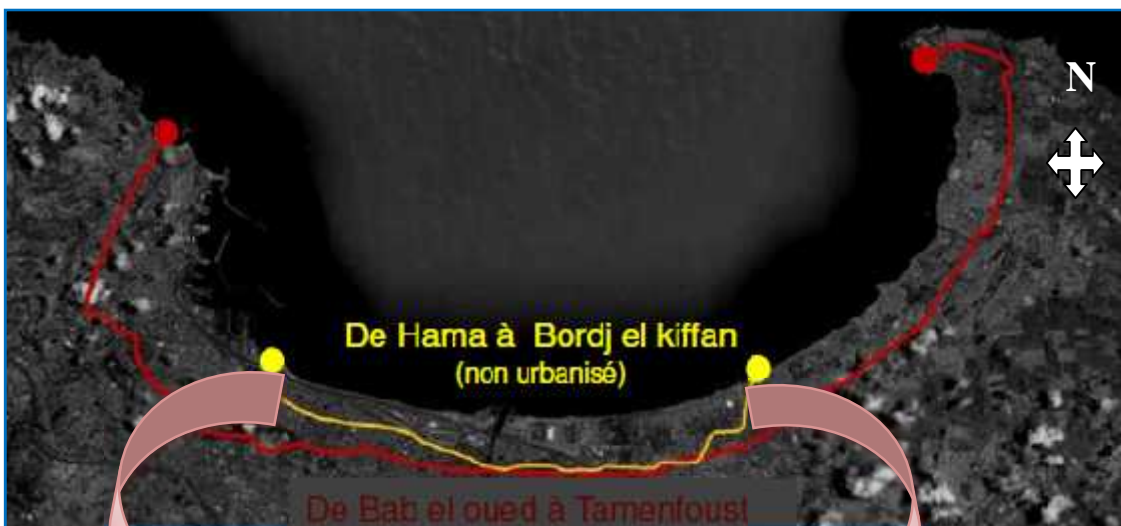
Du côté de Bordj El Kiffan, il y a une absence d'articulation, la fin de la ville est ponctuée par un mur de clôture (voire figure 10).

-Du côté du Hamma, il y a la présence d'infrastructures industrielles qui présentent un obstacle pour l'urbanisation (voire figure11).

-Oued El Harrach divise cette partie centrale en deux et accentue le manque de relations d'El Hamma avec Bordj El Kiffan.

-Absence de parcours côtiers les reliant.

Figure 9 : une carte qui représente les limites extérieures de la baie d'Alger.



Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 11 ; sources : Google earth

- Clôture
- Terrain militaire



Figure 10 ; source : Google earth

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

4.1.2-Absence d'articulations entre la ville et la mer:

Dissociation de la cote avec l'intérieur de la ville

-À cause de la privatisation de la cote par de grands projets tel que Alger Médina l'hôtel Hilton et le Centre commercial Ardys

-À cause du port.

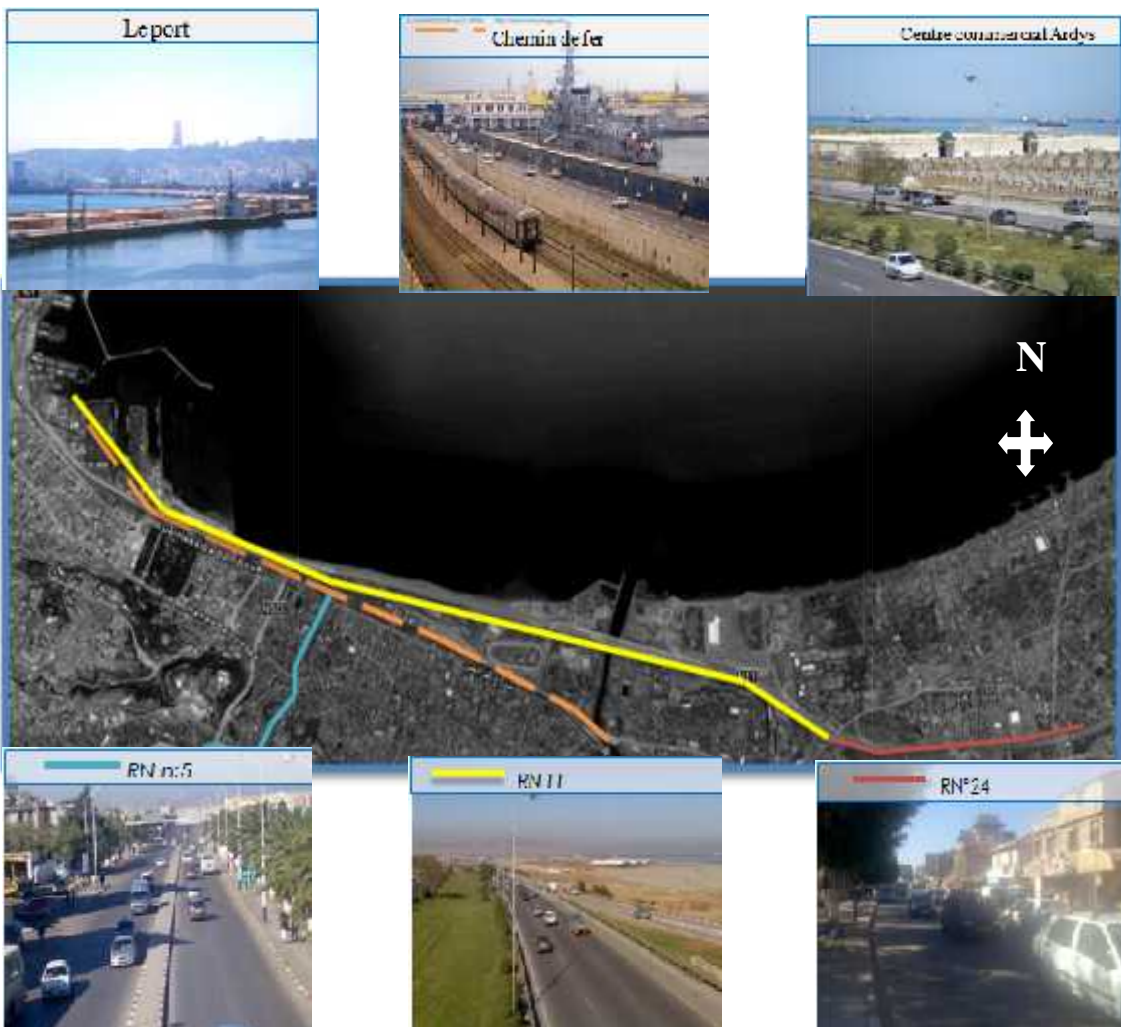
-À cause de l'infrastructure:

La RN 11 dans la partie centrale créer une paroi épaisse, rigide qui isole tout contact entre la ville et la mer.

La ligne de chemin de fer constitue aussi un obstacle pour l'articulation.

L'absence de parcours côtier tous au long de la baie.

Absence de voies perpendiculaires à la mer, relie la mer à la ville.



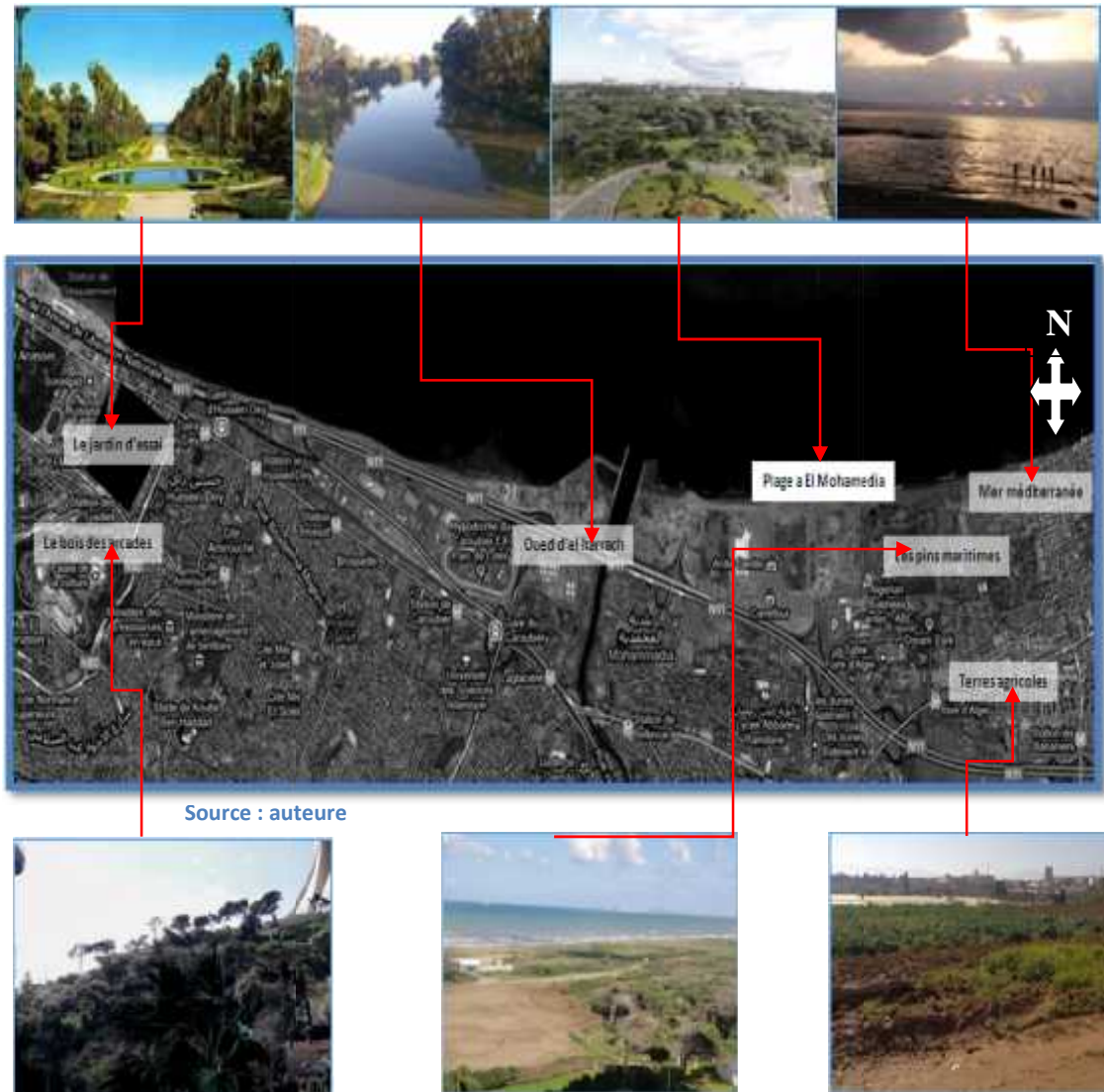
ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

4.1.3-Absence d'articulations entre les éléments qui constituent le paysage de la baie:

Nous notons le non prise en compte des potentialités du contexte paysager alors que la valorisation de ces réserves spécifiques peut réellement embellir l'espace, c'est la raison pour laquelle, il devient urgent d'identifier les différents constituants du paysage naturel et du paysage bâti.

Afin de conférer à notre intervention une certaine cohérence qui passe nécessairement par la maîtrise des enjeux géographiques du littoral et du paysage de la partie centrale de baie d'Alger.

Figure 12 : une carte qui montre l'absence d'articulations entre les éléments qui constituent le paysage de la baie.



ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

4.1.4- Rupture du rythmer des places et du dédoublement parallèle à la mer.

Alger s'est développée en se dédoublant sur toute la partie côtière de sa baie en suivant le versant du mont de Bouzaréah, avec une certaine logique géométrique (de dimension D=900m). Cette distance est issue de la dimension entre Bab Azzoun et Bab El Oued de la vieille Casbah.

Les dédoublements ont été marqués par des articulations, qui délimitent les différentes entités.

Ces éléments articulent l'ensemble de la ville, et les différentes entités entre elles, tandis que d'autres éléments moins importants articulent et appartiennent aux entités. Ce rythme s'arrête là où la ville a abandonné son front de mer, (Hussein dey).

Figure 14: Place à Bab El Oued.



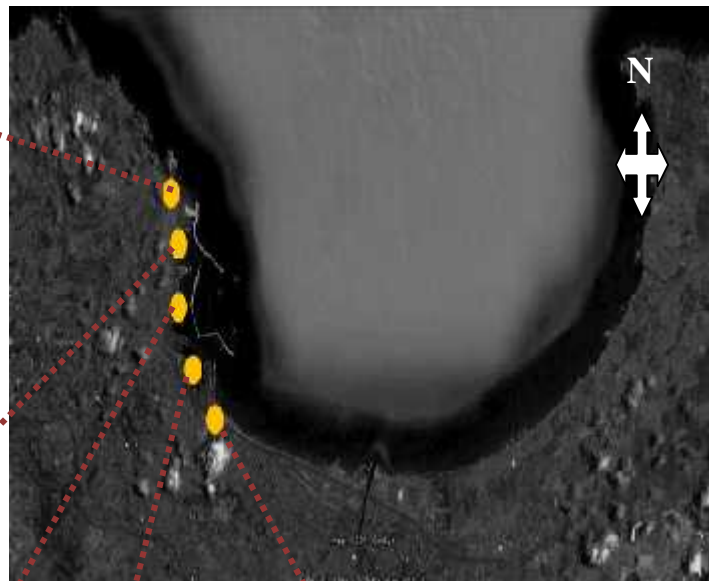
Figure 15: La place des Martyrs.



Figure 16: Le square Port Saïd.



Figure 13 : une carte qui montre la Rupture du rythmer des places et du dédoublement parallèle à la mer



Source : Google earth traité par l'auteur.

Figure 17 : Place du 1^{er} Mai.



Figure 18: Le jardin d'essai.



4.2- Constat sur le plan architectural:

4.2.1- Résidus d'espace, qui sont devenus des lieux de débauche, des bidonvilles et des constructions non réfléchies.

La discontinuité de la façade maritime existante :

- Cette conséquence est due à l'abandon entier du front de mer

Et l'absence de fronts aménagés entourant le site.

- Les équipements telles leurs grandeurs et leur importance, n'offrent pas une façade maritime homogène à cause de leur ponctualité et leur inachèvement.
- discontinuité du parcours côtier longeant le site en continuité avec bordj el Kiffan.

Figure 19 : photo qui montre la discontinuité de la façade maritime.



Source : photo prise par le groupe.

Figure 20 : une carte qui montre la discontinuité de la façade maritime de la baie.



- Façade discontinu.
- Façade continu.

Source : Google earth traité par auteur

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

5.1-Aire d'intervention :

Notre site d'étude est limité par des éléments physiques, aussi bien naturels qu'artificiels:

Figure 21 : une carte qui représente la limite de l'air d'intervention.



Fig32 : sablette



Fig33 : photo sur front de mer



Fig34 : mure de colure.



Source : Google earth traité par l'auteur.



Fig35 : oued el Harrach.



Fig36 : la grande mosquée d'Alger.



Fig36 : la rote nationale N11.

Le quartier des **PINS MARITIME** est délimité par des éléments structurants importants à savoir :

- Au nord, par la mer méditerranée, sur une longueur de 3 km.
- Au sud par la voie express (RN11)
- A l'ouest par centre commercial ARDIS.
- A l'Est oued El Harrach.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

5.2-L'accessibilité et la mobilité :

L'accès se fait par: L'accès au site se fait par un réseau très important, ce qui permet une accessibilité facile sur tous les côtés, par :

1-L'autoroute EST.

Par la RN5 et ceci par l'intermédiaire de 2 noeuds :

-A l'intersection de la RN5 et la RN24,

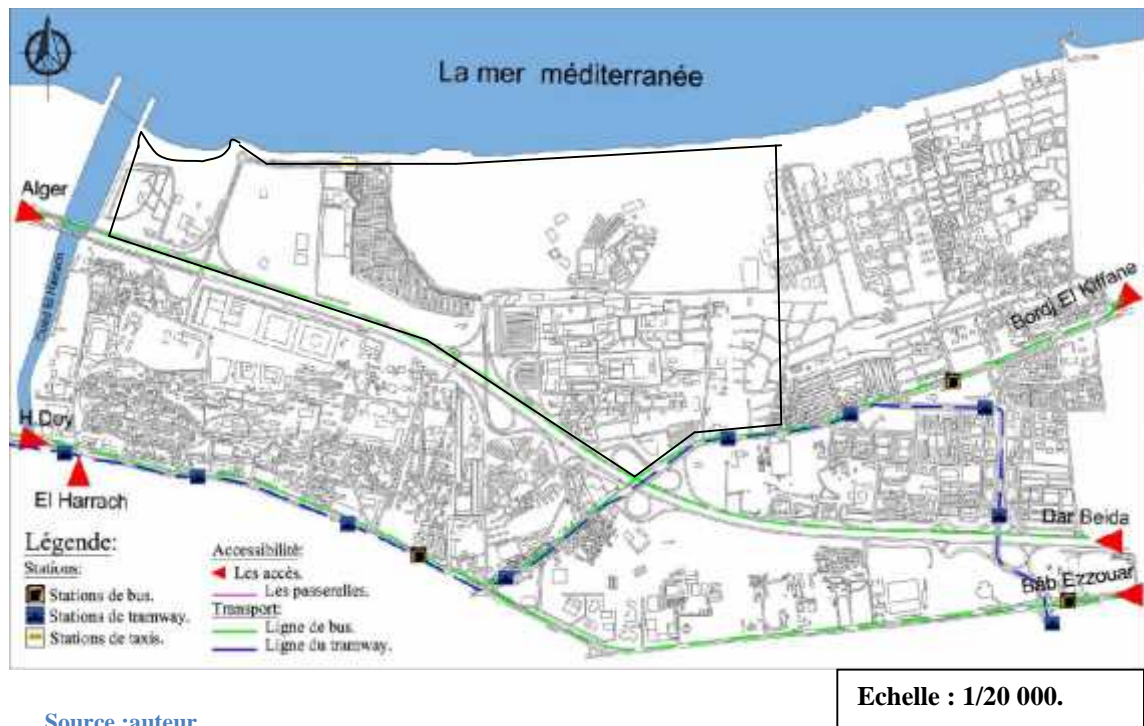
-A l'intersection de la RN5 et la rue de Khattab Benyoucef.

En ce qui concerne le transport permettant l'accessibilité à notre site :

-La ligne du tramway le long de la RN5 avec 3 stations, la RN24 avec 3 stations et 2 stations dans la cité Zerhouni Mokhtar ex-les Bananiers.

-La ligne de bus le long de la RN5 avec 1 station, la RN24 avec 1 station.

Figure 37 : une carte montrant l'accessibilité et le transport.



Source :auteur.

5.3-État de fait :

Nous retrouvons :

- Les terrains militaires créent un vrai obstacle entre le quartier et bordj El Kiffane, et aussi de contact physique avec la mer.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Figure 38 : une carte qui montre l'état de fait de quartier des pins maritimes.



Source : Google earth traité par auteure.

	La grande mosquée		Alger Medina 2012...		La mer
	La foire (Safex) 08/06/1964		Cité militaire		La forêt
	Hilton 1992		ARDIS 2012		Oued El Harrach
	Centres d'affaires		Port de plaisance (marina)		

- Alger médina et le port de plaisance la marina en cours de réalisation, les centres d'affaires et hôtel Hilton. Ils représentent un obstacle de contact entre la ville et la mer à cause de la privatisation du front de mer.
- Ardis où la dominance de l'activité commerciale.
- Des terrains qui sont restés à la jachère. Ceci, également ne peut que donner une mauvaise image à la baie d'Alger dans son ensemble.
- Oued El Harrach : une richesse naturel a exploité et créer une rupture entre le quartier sablette.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet





- Les zones non aedificandi :

Il existe des zones non aedificandi dans le quartier des pins maritime il fallait les prendre en considération tel que :

Figure 39 : une carte qui montre le zones non aedificandi dont le quartier.



Source : Google earth traité par l'auteur.

	Limite de la mer 100 m		Limite de la ligne de gaz 35/35 m
	Limite de la route nationale 45 m		Limite de l'oued 20 m

Nous constatons l'absence de continuité tant sur le plan architectural, urbanistique, fonctionnel et animation entre le quartier et son environnement extérieur immédiat.

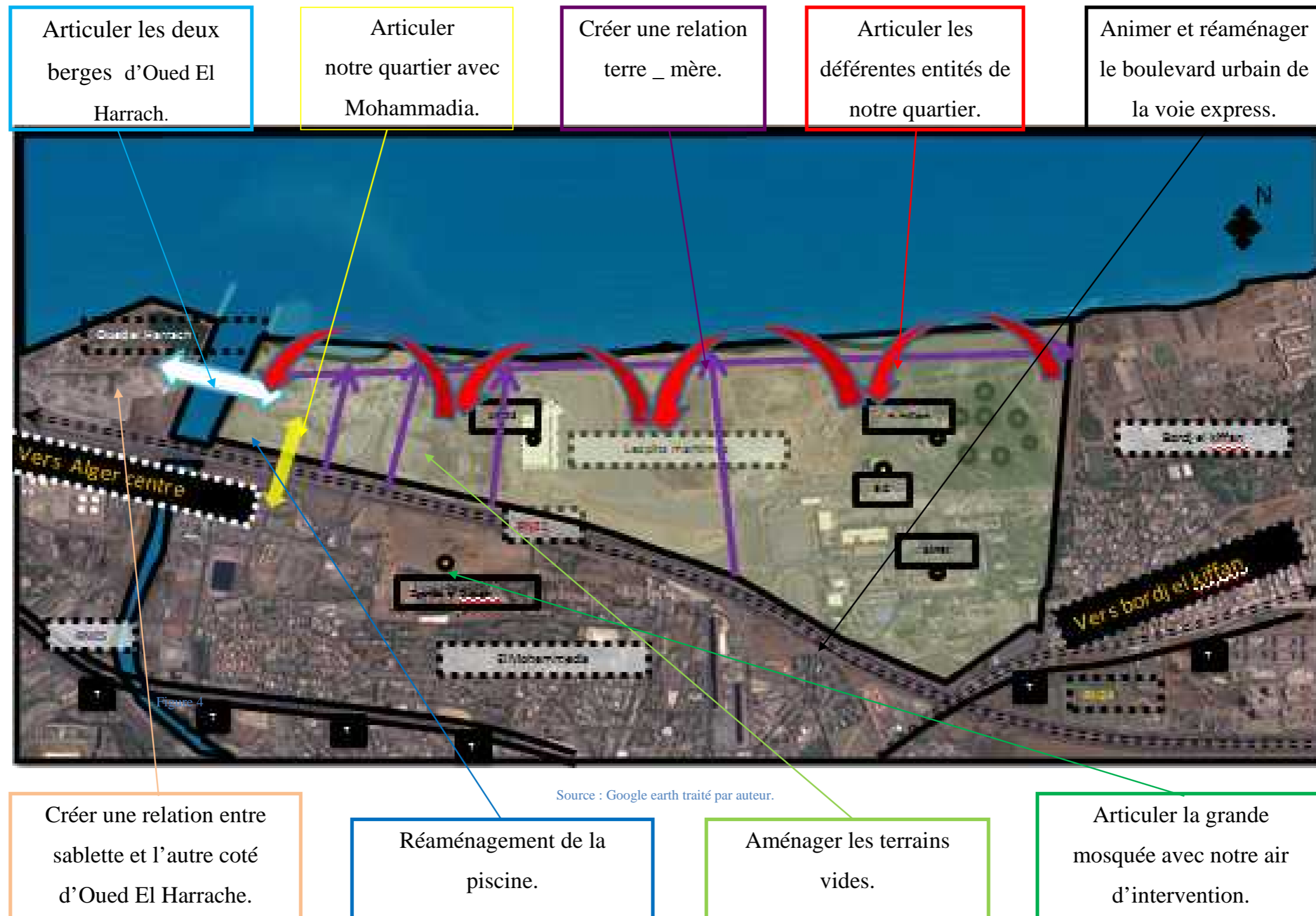
Synthèse : Par rapport à cette présentation de la problématique établie sur la baie d'Alger en général et sur le quartier des pins maritimes en particulier, et selon la démarche de l'option et les objectifs assignés, notre intervention se veut comme une alternative qui profitera à cette baie d'Alger une meilleure image de marque.

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

6-Intervention :

6.1-Plan d'action :

Figure 40 : une carte qui montre les actions a mené de quartier des pins maritime.



**6.2-Schéma de principes
d'aménagement :**

Lier la baie d'Alger avec la partie ouest par un transport pluvial pour éliminer la rupture.

Redonner une place pour les piétons par un pole d'attraction des airs de pique-nique avec des airs de jeux pour les enfants et les adultes, kiosques, restaurant panoramique.

Articuler les d'intervention par des esp consommatio

Figure 41 : une carte qui montre les principes d'aménagements

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet



ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet



ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Source : google aertthe traité par auteur.

Aménager la façade maritime
par un quartier d'affaire des
percées visuel vers la mer, des
podiums

6.3-Plan d'aménagement :

Figure 42 : plan d'aménagement proposé



Source : auteur

Echelle graphique

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Façades terre-mer



Façade mer-terre



ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

ANNEXE : Rapport Explicatif de Projet

Listes des figures

- Figure 1: Aménagement de front de mer de la ville de Tamenfoust **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 2: Vue sur une partie du projet (ville de Tamentfoust) ...**Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 3: Une côte à falaise **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 4: Une côte boueuse **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 5: Une côte à graviers..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 6: Une côte sableuse **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 7:Port de croisière de Miami (Etats Unis d'Amérique), le plus grand port mondial de croisière, recevant des Cruises des quarts coins du monde..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 8: Interface entre la ville et la mer ... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 9: schéma explicatif du développement parallèle à la mer de la ville littorale **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 10: Figure (3) : Vue sur la Ville d'Amalfi Italie**Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 11: Le développement en deux sens la Ville de Bejaia ...**Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 12: vue mer-terre de la ville d'Alger, une harmonie entre la mer, le ciel et la terre **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 13: La métaphore d'une vague **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 14: La grande motte **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 15: Pare –soleil verticaux protègent les murs extérieurs de l'ensoleillement direct permettent une ventilation par convection le long de la paroi extérieure du bâtiment..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 16: Pare-soleils horizontaux permettant l'ombrage des façades orientées au midi, ils sont inefficaces sur les façades orientées à l'Est et à l'Ouest **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 17: Utilisation du moucharabieh **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 18: Utilisation de peinture hydrofuge contre la corrosion
..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 19: La corrosion..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 20: Les couleurs claires comme une réponse aux exigences climatiques, la ville de Santorin Grèce **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 21: Image d'un Auvent **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 22: Exemple d'un balcon qui permet la vue directe vers la mer
..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 23: bow-window **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 24: Kiosque **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 25: La galerie permet la circulation extérieure couverte **Erreur ! Signet non défini.**

Figure26: Terrasse..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 27: Pergola..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 28: Loggia..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 29: Porche **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 30: Véranda..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 31: Perron **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 32: Miramas Beach hôtel & spa **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 33: Hôtel el Mouradi El Hammamet **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 34: Pyrénées audoises **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 35: Les ruines romaines de Tipaza ... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 36: Le port de Jijel **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 37: Le port d'Alger **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 38: Port de plaisance de Brest **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 39: Port militaire de Toulon **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 40: Marseille Nouvelles extensions pour le terminal croisière
..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 41: Aïn Tagouraït Cherchell..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 42: Les grandes et les moyennes villes littorale **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 43: Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002 ...**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 44: représente une schématisation de la façade maritime **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 45: les façades maritimes majeures dans le monde**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 46: Situation de la ville de Marseille. **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 47: Marseille la ville de quatorze ports**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 48: Le plus long banc du monde **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 49: La façade maritime avant **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 52: Le tunnel Saint –Charles
réhabilités
Figure 53: les Docks
Figure 54: logements M5-Les Docks**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 50: Le viaduc de La Joliette avant sa démolition**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 51: Le Silo d’Arenc avant sa réhabilitation en 2011.....**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 55: le quartier d'affaire la Joliette **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 56: Les nouveaux équipements culturels du J4 : Villa Méditerranée et Mucem vus des darses **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 57: La façade maritime de Marseille a l’état actuel.....**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 58: après : l’aménagement du boulevard de Dunkerque **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 59: avant : la gare des Docks avant les travaux de construction du quartier d’affaires **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 60: avant : le hangar J4 en 1997
Figure 61: après : le J4, nouveaux aménagements inauguré en juin 2013 .**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 62: après : sa transformation en salle de spectacles**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 63: avant : Le silo à grain d'Arenc..... **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 64: après : l'aménagement de l'esplanade**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 65: avant : La cathédrale de La Major entourée de voitures **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 66: Des coupes urbaines de la façade marseillaise**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 67: Le nouveau quartier d'affaire de Marseille**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 68 : Tour-CMA-CGM-quartier-affaires**Erreur ! Signet non défini.**

Figure 69: Les Terrasses du Port **Erreur ! Signet non défini.**

Figure 70: Les Docks Village..... **Erreur ! Signet non défini.**

Table des matières

Introduction générale.....	03
Présentation de l'option	04
Structuration du document	06

Etat de connaissances :

Introduction

I – Section 1 : Présentation de la ville littorale sur le plan architectural et urbanistique	10
I-1-1 Le littoral	10
I-1-2 La ville littorale	12
I-1-3 Particularité sur le plan urbanistique.....	12
I-1-4 Particularités sur le plan architectural	16
I-1-5 Classification des villes littorales	21
I-1-6 Problèmes généraux des villes littorales	25
I-2-Le cas de la ville littorale algérienne	27
I-2-1 Règlementation qui dicte l'urbanisme des villes littorales algériennes	31
I-3 Les différents instruments d'urbanisme en Algérie	32
II –Section 2 : Thématique spécifique : «Aménagement des façades maritimes »	
II-1 La façade maritime	37
II-2 La façade atlantique de l'Amérique du Nord	38
II-3 Le cas de la ville de Marseille	44
II-4 Le quartier d'affaire de la Joliette	45

II -5 Les tours 50

Conclusion

Conclusion générale

Références bibliographiques

Listes des figures

Annexe : rapport explicatif de projet