



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

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

## **MEMOIRE DE MASTER**

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale **AZUL**

Thème :

### **Aménagement des zones portuaires**

**« Pour une meilleure attractivité touristique de la ville de Bejaia »**

(Joint en annexe le rapport explicatif du PFE)

Présenté et soutenu par :

**BENTOUATI Farah**

**BOURIDA Wissem**

Sous la direction de :

**Mr. ICHEBOUBENE Youcef**

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

**M. LABAOUI Samain – M. BELACEL Mohammed – Melle ICHEBOUBENE Lydia**  
Assistants/ vacataires

Devant le jury composé de :

<b>Mr. DAHMANI</b>	Université Saad DAHLEB Blida1	Président
<b>Mr. BENBOUDJEMAA</b>	Université Saad DAHLEB Blida1	Examineur
<b>Mr. ICHEBOUBENE</b>	Université Saad DAHLEB Blida1	Rapporteur

**Année universitaire : 2018/2019**

## **REMERCIEMENTS**

*Avant tout louange à Allah le miséricordieux pour nous avoir donné la force et le courage d'accomplir ce travail.*

*A travers ces quelques lignes, nous voulons exprimer au-delà des remerciements, notre profonde reconnaissance et gratitude envers toutes les personnes ayant contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.*

*En premier lieu, l'expression de nos amples et sincères remerciements ira à notre porteur du master AZUL (architecture en zone urbaine littorale) et encadreur Monsieur ICHEBOUBENE Youcef pour son encadrement, sa disponibilité, ses orientations et conseils.*

*Nous remercions très chaleureusement également, les membres de jury qui nous ont fait l'honneur de lire, d'examiner et d'évaluer ce travail.*

*L'expression de notre profond respect et nos plus chaleureux remerciements iront également à Mlle ICHEBOUBENE Lydia, Monsieur LABAOUI et Monsieur BELAASSEL ainsi que tous les enseignants du département d'architecture de Blida pour tout ce qu'ils nous ont appris durant notre cursus.*

## *Dédicaces*

*Je dédie ce modeste travail :*

*A mon très cher père*

*Tu m'as toujours procuré soutien, aide et encouragement. Que ce travail traduise ma gratitude et mon affection.*

*A ma très chère mère*

*Quoi que je fasse ou je dise je ne saurai point te remercier comme il se doit. Ton affection qui me couve, ta bienveillance qui me guide, ta présence à mes côtés et tes prières ont toujours été la source de ma force pour affronter les différents obstacles.*

*A mes très chers frères Walid et Amine, et ma belle-sœur Amel pour leur encouragement et leur soutien moral, que dieu vous procure santé, bonheur et plein de réussite.*

*A mon cher fiancé Abdelhak qui m'a soutenu et aidé durant les moments difficiles.*

*A tous mes proches et ceux que j'aime.*

*A mon cher binôme Farah pour son sérieux, sa patience, sa sympathie et son amitié.*

*A tous mes amis qui m'ont toujours encouragé et à qui je souhaite plus de réussite et de succès.*

*Merci.*

*Wissem.*

## **Dédicaces**

*Je dédie ce modeste travail :*

*A l'homme de ma vie, mon très cher papa,*

*Tu as toujours été présent pour moi, dans les pires et les meilleurs moments de ma vie, tu m'as toujours guidé vers le bon chemin, tes sacrifices pour ma réussite, tes conseils, tes morales, ta présence, ton affection et ton amour ont toujours constitué ma force, les mots ne suffiront jamais pour te remercier, que Dieu te protège et te garde pour moi, je t'aime papounet.*

*A ma source de vie, ma très chère mama,*

*Tu as toujours été ma source d'inspiration, mon exemple dans cette vie, présente et forte quoi qu'il arrive, tendre et bienveillante, confidente, amie, ton amour, ton affection, tes conseils et tes orientations ont toujours représenté une force et un point d'appuis pour moi, quoi que dise je ne saurais te remercier, que Dieu te protège et te garde pour moi, je t'aime mamati.*

*A mes très chères sœurs, que j'adore,*

*Karima, Sarah et Meriem, qui ont toujours été présentes pour moi, pour leur aide, leur encouragement et leur soutien moral, et à qui je souhaite plein de réussite, que Dieu vous protège et vous garde pour moi, je vous aime.*

*A mon cher binôme Wissem, que j'aime,*

*Pour son sérieux, son travail, sa patience, son amitié et son soutien, et à qui je souhaite beaucoup de réussite et de succès dans la vie professionnelle et personnelle, ainsi qu'à tout sa petite famille particulièrement tata et tonton pour leur accueil, leur aide et leur sympathie.*

*A ma mémé d'amour, à tous mes proches et bien aimés*

*A mes très chers amis, que j'aime,*

*Ihcen, Rayhana, Djamel, Fayçal, Asma, Nabil, Mourad, Mamahe, Yacine et Sarah Ilhem, pour leur soutien, leur aide durant les moments difficiles, et leur amitié, et à qui je souhaite beaucoup de succès dans la vie professionnelle et personnelle.*

*A tous les professeurs du département d'architecture, que j'ai eu le plaisir de rencontrer durant mon cursus, pour tout ce qu'ils m'ont appris.*

*Un grand merci à tous.*

*Farah.*

## *Résumé*

Le présent mémoire s'inscrit dans le cadre du master académique en Architecture et Urbanisme option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale), et met l'accent sur la problématique de l'aménagement urbain et architectural au milieu littoral, considéré par de nombreux auteurs comme un espace fragile et vulnérable.

L'intervention dans ce milieu s'avère alors particulière quand il s'agit de l'urbanisme et de l'architecture, vu la fragilité et les spécificités qu'il présente. De ce fait, plusieurs facteurs doivent être tenu en compte à fin que l'intervention soit judicieuse : les particularités architecturales et urbanistiques ; qui sont liées aux particularités naturelles et physiques de ce site, les lois et règlements légiférés afin de protéger ce milieu délicat. En Algérie, pendant la période postcoloniale la réglementation en matière d'architecture et d'urbanisme est la même partout à travers le territoire national, les spécificités locales du lieu sont peu, pour ne pas dire jamais, prises en considération.

Les premiers textes légiférés tardivement ; soi-disant spécifiques au littoral en matière de construction et d'urbanisme restent très insuffisants. D'ailleurs ils n'ont pas pu freiner l'urbanisation du littoral qui continue à aggraver la situation sur le plan paysage bâti et environnemental.

**Mots clés :** Littoral, environnement, aménagement, lois et règlements.

## *Tables des matières :*

REMERCIEMENTS .....	II
Dédicaces.....	III
Résumé .....	V
I. Introduction générale :.....	7
I.1. Présentation du Master en Architecture en général :.....	7
I.2. Présentation du Master en option AZUL : .....	8
II. Etat de connaissances :.....	11
II.1. INTRODUCTION :.....	11
II.2. Section 01 : Thématique générale.....	12
L'aménagement urbain et architectural en milieu littoral .....	12
II.3. Particularités urbaines et architecturales de la ville littorale :.....	12
A. Cas général :.....	12
B. Cas de la ville littorale algérienne :.....	32
Section 02 : Thématique spécifique .....	38
II.1. Introduction de la section 02 : .....	38
II.2. Présentation des zones portuaires : .....	39
II.3. Etude de cas :.....	46
II.4. Conclusion :.....	61
III. Références bibliographiques :.....	62
IV. Listes des figures :.....	63

## I. Introduction générale :

### I.1. Présentation du Master en Architecture en général :

« *L'architecture est une science qui embrasse une grande variété d'études et de connaissances ; elle connaît et juge de toutes les productions des autres arts. Elle est le fruit de la pratique et de la théorie.* » (Vitruve (1847), en 90 av. J. C.)

La pratique et la théorie restent un tout indissociable qui fait de l'architecture un art particulier mais aussi une science plurivalente. Si l'on admet que l'architecture est en partie une science, il faut assumer l'aspect de la recherche méthodologique liée à sa facette scientifique, ce que certains considèrent comme une déviation, voire même un sacrilège qui astreint l'art et tue la créativité.

La recherche n'ôte pas à l'architecture son aura artistique, elle lui ajoute une part de logique conceptuelle adaptée au sujet et au lieu, et elle lui permet surtout de rester proche de l'homme dans ses aspirations et besoins réels. La recherche permet d'interroger en permanence la pertinence de l'action et ouvre la voie à une remise en question des savoirs et pratiques du métier. C'est là où la méthodologie de la recherche peut aider, et c'est par ce moyen que l'architecte évite les erreurs de perception et d'appréciation dues au seul instinct créatif.

Méthodologiquement parlant, la recherche en architecture et urbanisme recourt notamment à une approche spécifique : la recherche par et pour le projet permet de porter les hypothèses et les approches de la question énoncée vers des propositions afin d'en évaluer les avantages, les inconvénients et les conséquences, la recherche vise donc à produire, soit des connaissances fondamentales, soit des connaissances dirigées vers la matérialisation.

Depuis quelques années, un peu partout dans le monde et même en Algérie, la recherche scientifique a été intégrée dans le cursus du système licence-master -doctorat (LMD) des écoles d'architecture. Les études en master architecture durant deux ans présentent une forme d'initiation à la recherche en architecture et urbanisme et ont pour objectifs :

Acquérir un ensemble de connaissances nécessaires qui viennent compléter les savoirs acquis durant les années précédentes. Cette pratique constante de recherche et de réflexion permet de mieux comprendre et mieux agir sur notre milieu de vie.

Ouvrir d'autres pistes de recherches notamment en termes de problématiques urbaines et architecturales d'actualité et mener par la suite un parcours de recherche qui constitue un excellent bagage pour partir dans une vie professionnelle tournée vers la maîtrise d'œuvre, car contrairement à ce que plusieurs présument ; le master de recherche (académique) permet lui aussi tout comme le master professionnel, d'avoir des connaissances très utiles et d'acquérir une méthodologie de travail très performante dans le domaine pratique de l'architecture.

Le master académique en architecture présente plus d'avantages, car il permet à la fois de parvenir des connaissances théoriques et pratiques dans le domaine.

Enfin, le master académique en architecture est une initiation à la préparation d'une thèse de Doctorat. L'obtention du titre de Docteur est une étape pour intégrer un laboratoire de recherche, devenir chercheur et enseigner, notamment dans une école d'architecture.

## I.2. Présentation du Master en option AZUL :

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre du master académique en Architecture et Urbanisme option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale).

Nous tenons à préciser au préalable, qu'à travers ce master nous nous intéressons principalement au rapport site/projet (architecture et environnement).

Un bon projet dans ce master est celui qui met en valeur son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. Un grand nombre d'architectes de renom affirment que le concept basé sur la relation site/projet est primordial dans la réflexion et l'élaboration d'un projet d'architecture et d'urbanisme.

Jean NOUVEL, « ..., *chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture.* »

(Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993), « *un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat* ». <sup>1</sup>

Suzanne LANGER « *L'architecture, c'est la totalité de l'environnement rendu visible* ».

L'acte de la création architecturale est en lien direct avec le territoire ; il nécessite de considérer l'espace dans son ensemble ; de l'environnement à l'espace intérieur généré. L'architecture incorpore et produit les contextes. Elle est liée au monde extérieur, à la société, à travers les relations tissées entre le cadre social, la culture et les techniques. Ainsi, la notion du contexte est fondamentale et déterminante quant à la relation que va entretenir le projet avec son environnement.

« *L'architecture a pour le contexte la même attirance qu'un être vivant pour les éléments nutritifs qu'il tire de sa nourriture. De même que les éléments nutritifs forment le corps en se transformant, le contexte devient un élément de la composition architecturale* » (Tadao Ando, dans la qualité de la ville, urbanité française, urbanité nippone, Tokyo, Maison Franco-Japonaise, 1987.)

Puis, comme site d'études, notre choix s'est porté sur l'espace littoral, car, il est selon plusieurs auteurs un espace complexe et vulnérable particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan architectural et urbanistique. Ceci constitue notre problématique.

L'autre intérêt, pour le choix de l'espace littoral, est le souhait de mettre en valeur et sauvegarder notre littoral, aujourd'hui avec l'avènement de la pratique touristique dans la société algérienne, particulièrement dans le balnéaire, et voire l'idée de mise en tourisme de notre littoral.

Il faut dire que nombreuses études ont montré que les régions littorales ont été de tout temps le plus convoitées tant pour le développement de l'activité purement touristique que pour d'autres activités économiques (Jacques MARCADON, 1999). Elles sont de tout temps l'objet de conflits sévères en termes d'occupation de l'espace (Francesco FRANGIALLI, 1994). Pour exemple, sur les 400 millions d'habitants que compte le bassin méditerranéen près de 150 millions vivent sur le littoral dont plus de 60% sont des urbains (Jean-Claude JAGER, 1998) ; et si la rive sud représentait le un tiers en 1950, la moitié en 1985, elle représentera, d'après les statistiques les deux tiers en l'an 2025. Des études (Annie Pinaud-Bonnelie, 1993) sur l'urbanisation du littoral ont montré que c'est surtout sur les rivages que la progression du bâti est spectaculaire et, l'essor du tourisme est généralement le principal responsable des mutations du paysage bâti dans les espaces à vocation touristique (Jérôme LAGEISTE, 2006) et (Jean RIEUCAU, 2004). En moins d'un siècle l'interaction entre les



différentes activités en développement en zones littorales a donné naissance à une urbanisation inouïe des régions littorales.

Dans le cas de l'Algérie, il faut dire qu'aujourd'hui les situations décrites par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus alarmantes.

Ainsi, l'image de notre littoral est désolante. En effet, face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu réfléchies, des effets indésirables sont préoccupants -empiétements sur des espaces censés être protégés ; le paysage bâti de valeur patrimoniale ne cesse de se dégrader jusqu'à voir cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral ; nombre d'espaces naturels de grande valeur sont envahis par la construction (les sites verts), et d'autres pollués (les plages, les cours d'eau) ; etc. -. Certains espaces qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force n'inspirent que dégoût et sont devenus par les temps répugnants et hostiles à la vie normale.

Malheureusement et il faut le dire, malgré ce bilan négatif, nous avons continué à agir toujours de la même manière comme, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisé l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exception quelquefois des statistiques qui diffèrent ; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique même très en retard, ont fini par mettre en place une réglementation récemment, portant sur la protection et à la valorisation du littoral par textes de loi et d'un ensemble de plans.

Même si les dispositions n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage, ceci met en évidence l'importance du sujet. Et c'est pourquoi l'option AUZL s'y intéresse.

Afin que notre action, en tant qu'architecte et urbaniste, soit judicieuse et profitable, il est nécessaire et important d'identifier, de comprendre, et d'expliquer de manière réfléchie les indicateurs qui ont marqué la production de ce bel urbanisme et de cette belle architecture d'antan, et aussi les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui les villes littorales. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels, qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales. L'objectif est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique, ainsi que la vie agréable dont elles jouissaient autrefois. Décisive, aujourd'hui que les pouvoirs publics algériens expriment une volonté pour le développement du

tourisme. Décisive également, aujourd'hui avec l'évolution des modes et de qualité de vie, et l'avènement de la pratique touristique dans notre société. L'objectif de cette approche est pour, une meilleure adaptation aux particularités du milieu local dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti, une meilleure protection et mise en valeur des potentialités locales, et enfin une meilleure réflexion dans une démarche de développement durable. Il est utile de rappeler qu'au vu des débats qu'il suscite aujourd'hui dans des rencontres (séminaires, colloques, etc.) nationales et internationales, le thème est d'actualité.

A l'issue de la formation le détenteur de ce master :

Saura comment concevoir et de réaliser un projet d'architecture ou une étude urbaine, ou encore une étude territoriale, de manière réfléchie et judicieuse, profitable pour le monde local, et nécessaire et important pour un développement durable. Plus particulièrement quand il s'agit d'intervenir en zones littorales considérées à juste titre comme complexes et vulnérables, particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan urbanistique et architectural.

Il saura l'importance de la prise en considération des spécificités locales, tant sur le plan social, culturel, économique et naturel, dans la réflexion pour toute étude architecturale ou urbanistique. Ceci, pour dire que le concept basé sur la relation site/projet est important et nécessaire dans la réflexion et l'élaboration des études architecturales et urbanistiques.

Comme il saura profiter et se mettre au diapason de l'évolution des techniques et du savoir-faire en matière de construction et d'urbanisme à une échelle plus grande. <sup>1</sup>

---

1- Extrait tiré du programme de l'option AZUL (architecture en zone urbaine littorale) encadrée par M. Youcef ICHEBOUBENE.

## **II. Etat de connaissances :**

### **II.1. INTRODUCTION :**

Dans cet état de connaissances, nous allons mettre l'accent sur la problématique que pose notre option AZUL, qui est l'aménagement urbain et architectural au milieu littoral, et nous allons essayer de trouver des solutions à cette problématique à travers la deuxième section intitulée l'aménagement des zones portuaires.

La première section sera consacrée à la connaissance sur le plan architectural et urbanistique de la ville littorale en général, et le cas de la ville littorale algérienne en particulier, afin de comprendre les facteurs à l'origine de son développement urbain, ses particularités architecturales et urbanistiques, indications si précieuses pour nous architectes et urbanistes dans notre manière de penser les projets d'architecture ou d'aménagements urbains en général.

La deuxième section sera consacrée à l'étude de l'aménagement des zones portuaires, un thème qui nous sera utile pour la suite de notre intervention sur le site d'étude choisi qui est la ville de Bejaia.

Cette recherche sera basée sur la lecture d'ouvrages (livres, mémoires, thèses,) ayant traité des thèmes choisis et sur l'étude et analyse d'exemples déjà réalisés ou encore des projets de renom.

## II.2. Section 01 : Thématique générale

### L'aménagement urbain et architectural en milieu littoral

**Avant de passer à la présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural, un bref aperçu sur le littoral est nécessaire et important à présenter :**

*« La mer nous fascine, la mer a toujours présenté à l'homme un mystère abstrait et des horizons à conquérir, une source d'espoirs et d'admiration ». Christophe COLOMB.*

La proximité de la mer confère à l'architecture et l'urbanisme un ensemble de particularités qui font des villes littorales, des espaces attractifs pour l'établissement humain (les civilisations anciennes ont fait de ces zones des assiettes pour leurs villes), et en raison de ces dernières, le littoral demeure toujours l'espace le plus convoité.

Nous allons par la suite présenter et illustrer ces particularités à travers l'étude d'exemples.

## II.3. Particularités urbaines et architecturales de la ville littorale :

### A. Cas général :

#### A.1. Particularités urbaines de la ville littorale :

##### A.1.1. Les formes de développement urbain :

Pendant très longtemps, la plupart des implantations humaines sur les rivages des mers ont répondu à des nécessités d'ordre économique, logistique et militaire. Les ports (de pêche, de commerce, militaires), les chantiers navals et les arsenaux ont été les principaux moteurs du développement urbain et de l'artificialisation du littoral. Les installations concernaient des sites choisis pour leurs caractéristiques pratiques et ne présentaient pas d'extensions spatiales démesurées. Cette occupation a engendré plusieurs formes de développement urbain, nous citons :

#### 1) Le développement parallèle à la mer :

C'est le cas où la ville se développe parallèlement à la mer, où le principal centre d'attraction est cette dernière. Cette organisation fut pour de multiples facteurs : climatiques (profit de ventilation naturelle), topographiques (absence de terrains en pente ou respect des limites naturelles tels que forêts, chaînes montagneuses et terres agricoles fertiles) historiques, culturels et sociaux (le désir d'avoir les pieds dans l'eau).

#### 2) Le développement perpendiculaire à la mer :

C'est le cas où la ville se développe perpendiculairement à la mer. Cette organisation est conditionnée par de multiples facteurs : la morphologie et topographie du site (terrains en pente, accidentés (contraintes d'aménagement du littoral), l'histoire, la culture et la société du site.

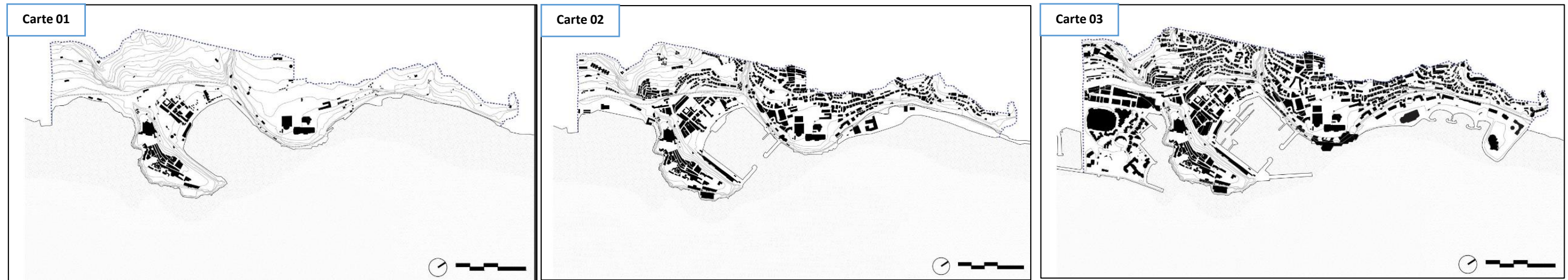
3) Le développement tentaculaire :

C'est une forme d'étalement urbain prenant plusieurs directions initialement, cette forme de développement urbain était parallèle ou perpendiculaire à la mer (parfois les deux), mais pour des raisons liées à la morphologie ou la topographie du site (présence de réserves naturelles, sites préservés) cette dernière a pris d'autres directions.

4) Nouvelles tendances de développements urbains :

Après l'évolution technologique (matériaux, techniques de construction ...) l'étalement sur mer ou les îles flottantes) et le développement vertical sont devenus une tendance courante pour le développement de certaines villes littorales ceci, dans le but de régler le problème de la rareté du foncier et de la densité urbaine.

Figure 1: Vue sur le développement urbain de la ville de Monaco, France.



Source des cartes 01, 02, et 03 : [https://issuu.com/christellederi/docs/analyse\\_format\\_paysage](https://issuu.com/christellederi/docs/analyse_format_paysage)

**La carte 01** présente le plan de la ville de Monaco en 1878 où le territoire monégasque fut longtemps l'objet de rivalités et de convoitises dont la possession devait être l'objet, le Rocher et son port étaient le refuge des navigateurs venus d'Orient, la ville est née depuis son port et s'est développée perpendiculairement à la mer en raison de la topographie du site.

**La carte 02** présente le plan de la ville de Monaco en 1920, Le territoire monégasque s'est développé en deuxième lieu parallèlement à la mer pour des raisons :

1-Economiques (l'aménagement de la baie hercule en un port de commerce et de plaisance a donné naissance à une zone d'activités).

2-Présence de limites naturelles (forêts et chaînes montagneuses).

**La carte 03** : Plan de la ville de 1980, Le tissu urbain de Monaco est arrivé à une saturation horizontale quasi complète, le foncier disponible est rare, certains espaces devant rester libres de toute construction pour permettre à la ville de respirer, ce sont ces respirations et des gabarits de bâtiments pas trop élevés qui permettent à la ville de conserver une échelle humaine et d'éviter à ses usagers une sensation d'étouffement malgré son importante densité.



Source : <https://voyages.michelin.fr/europe/principales-cities-demonaco/monte-carlo>



Source : <https://guidetoiceland.is/fr/le-meilleur-de-l-islande/blue-lagoon-islande-le-guide>

**La photo 01** : Au début du XXème siècle l'évidence est constatée : le territoire monégasque ne suffira pas à contenir la ville, les bâtiments à cette époque-là étaient relativement bas (ne dépassent pas les trois étages) ceci impliqua la modification du règlement d'urbanisme afin de permettre aux propriétaires des bâtiments existants l'extension en hauteur pour augmenter leurs capacités d'accueil.

**La photo 02** présente l'extension maritime de Monaco, De par l'exiguïté de son territoire la ville n'a eu cessé de renouveler et de compléter ses stratégies de densification à la fois horizontales et verticales à fin de répondre à ce besoin sans cesse de renouveler l'espace, certaines de ces stratégies ayant atteint leurs limites, la ville est rentrée depuis peu de temps dans une nouvelle ère de son urbanisme qui la voit peu à peu renouer son environnement proche tant naturel qu'urbain, lorsque l'urbanisation arrive à saturation c'est naturellement vers la nouvelle limite (la mer), que les regards se tournent pour envisager l'extension de la ville.

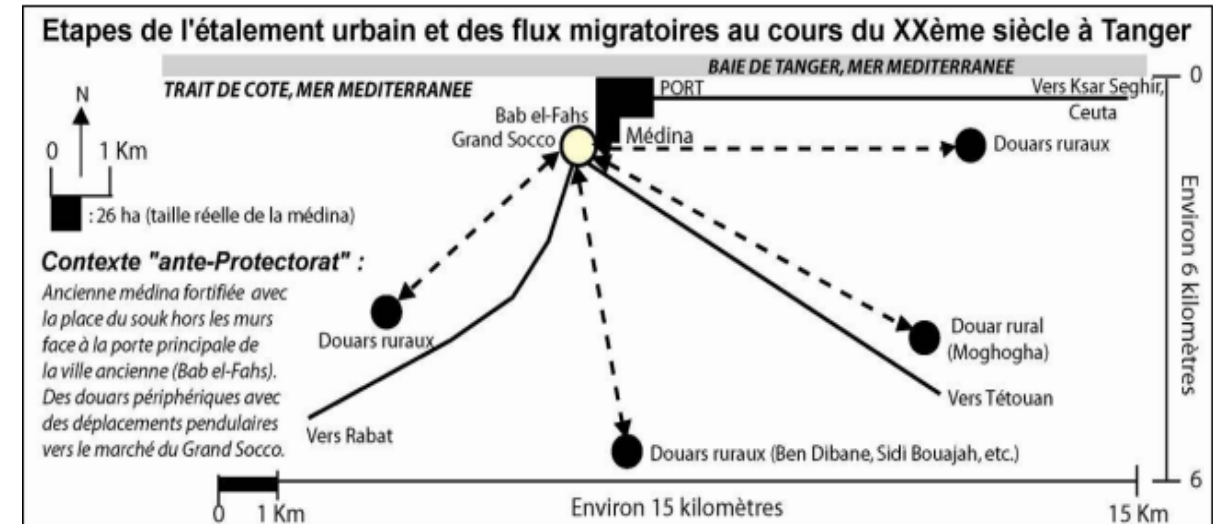
Figure 2: Vue sur le développement urbain de la ville de Tanger, Maroc.



Source des cartes 01, 02 et 03 : Google earth, traitées par auteurs.



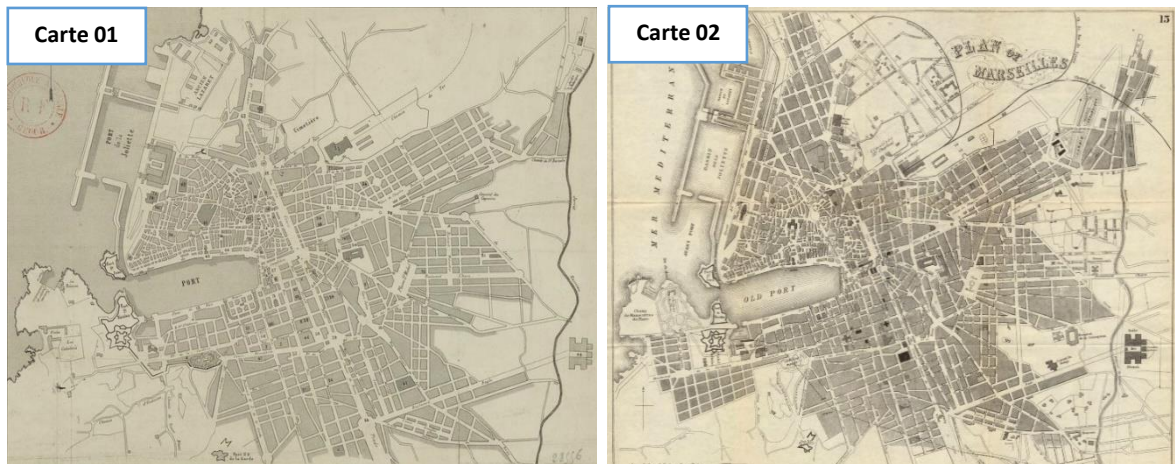
Source des photos 01 et 02 : port de Tanger, société de gestion.



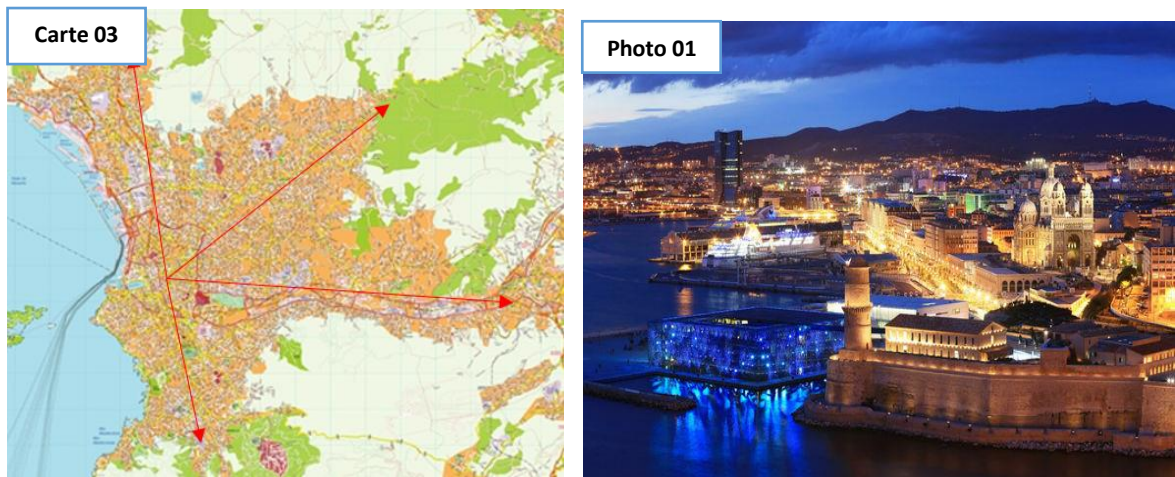
Les cartes 01, 02 et 03 montrent que la ville de Tanger est née d'un port commercial de l'époque phénicienne, au début, elle s'est développée parallèlement à la mer, la ville par la suite s'étale en tâches d'huile à partir des axes principaux (routes de Rabat et de Tétouan) et secondaires (liaisons avec les douars et communes périphériques), cette forme d'étalement urbain est appelée le développement satellitaire, en raison de sa topographie accidentée (pentes fortes des collines), traversée par des cours d'eau, avec des zones inondables. La ville présente des discontinuités et des ruptures entre plusieurs tissus urbains aux caractéristiques spatiales et au contenu social différents. Les contraintes du relief ont eu des incidences sur les formes d'urbanisation et sur la configuration des réseaux d'assainissement et de voirie.

Photos 01 et 02 montrent que la densification de la ville a causé une saturation de celle-ci, d'où la nécessité de l'étalement sur mer. Le projet de reconversion du port de Tanger prévoit l'aménagement d'un grand espace public dans le Prolongement de la corniche sur 30 ha récupérés, ainsi que le maintien de l'activité de pêche artisanale rattachée à l'identité du port.

**Figure 3:** Vue sur le développement urbain de la ville de Marseille, France.



Source des cartes : <http://www.lahistoriaconmapas.com/atlas/country-map193/glasgow-m8-map.htm>



Source : [http://kern-architecte.com/testimonials\\_item/laureat-mipim-awards-2015](http://kern-architecte.com/testimonials_item/laureat-mipim-awards-2015)

La carte 01 montre le plan de la ville de Marseille en 1888 au sud de la France qui a connu un développement perpendiculaire à la mer au tour de son vieux port pour des raisons économiques.

La carte 02 montre en deuxième lieu, la ville qui s'est développée vers le sud pour des raisons climatiques (se protéger des vents). Par la suite la ville a connu un développement parallèle à l'infrastructure portuaire (pour des raisons économiques).

La carte 03 montre que la ville a fini par adopter un développement qui a pris différents sens (développement tentaculaire par rapport à la mer) en raison de la forte urbanisation exercée sur la ville qu'on peut voir sur la photo 01.



### A.1.2. Les aménagements urbains spécifiques :

#### ✚ Les aménagements urbains spécifiques au littoral par leur position, traitement et orientation :

L'aménagement de l'espace public qui est « la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage » (CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Presses Universitaires de France : Paris, 1996, p 320) ; joue un rôle majeur, dans l'ordonnement des constructions qui constituent l'espace urbain. Il a un impact sur l'image, valorisante ou repoussante, de la ville et met en scène sobrement l'identité historique, culturelle ou paysagère.

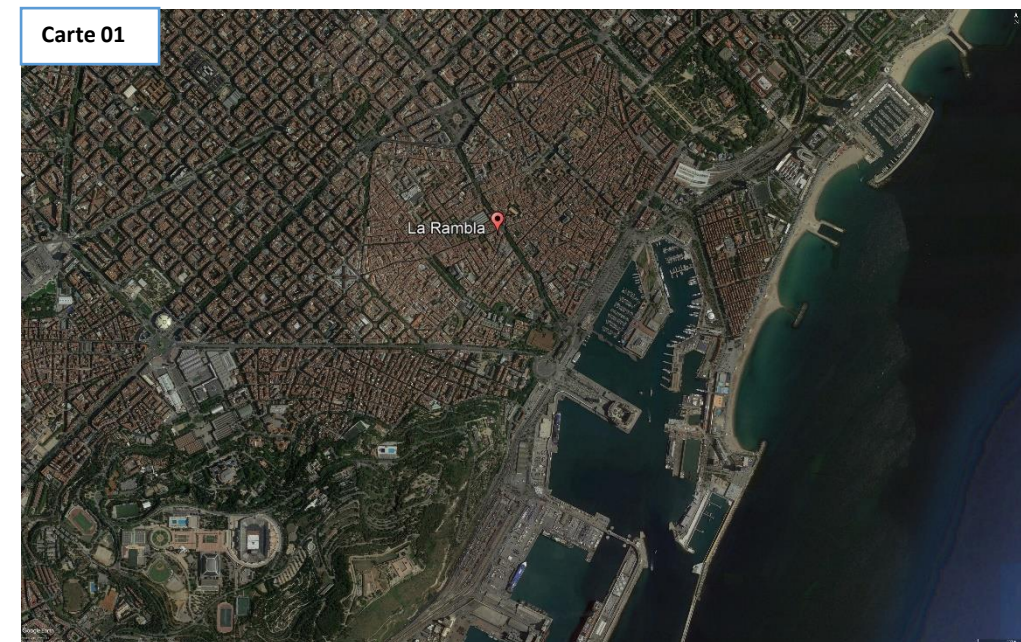
Dans la ville littorale, on donne plus d'importance à l'espace extérieur, l'espace public et aux différents aménagements urbains, la spécificité de l'environnement littoral impose une spécificité au niveau de ses aménagements urbains (présents aussi dans d'autres environnements), mais cette particularité que possède la ville littorale leur procure une qualité spatiale unique de par leur position, organisation, traitement et orientation.

L'aménagement de l'espace extérieur dans la ville littorale se fait par la création de séquences visuelles avec la mer et cela à travers : l'organisation des espaces publics, des promenades sur le front de mer, l'aménagement des percées des rues et ruelles perpendiculaires à la mer, l'ouverture des parois des espaces publics sur la mer forme un balcon urbain et cela afin d'assurer la maritimisation de la ville.

#### -Les percées visuelles :

Parmi les aménagements qu'on retrouve dans les villes littorales ; les percées visuelles orientées vers la mer, créées souvent pour laisser pénétrer les vues au sein de la ville, l'aérer et pour ne pas bloquer la vision de la mer pour les habitants. Les percées peuvent être aménagées de différentes façons selon leur importance dans la ville, elles peuvent apparaître sous la forme de rues principales et de ruelles procurant une vue directe sur la mer, ou sous forme de boulevards aménagés et aboutissants généralement sur des places publiques ou même sous forme d'axes mécaniques. De là, on peut présumer qu'il existe deux types de percées : celles qui sont animées avec différents aménagements qui reflètent le mode de vie unique au sein des villes littorales et celles qui sont aménagées juste pour garder la vue dégagée vers la mer.

Figure 4: Vue sur l'aménagement des percées visuelles vers la mer.



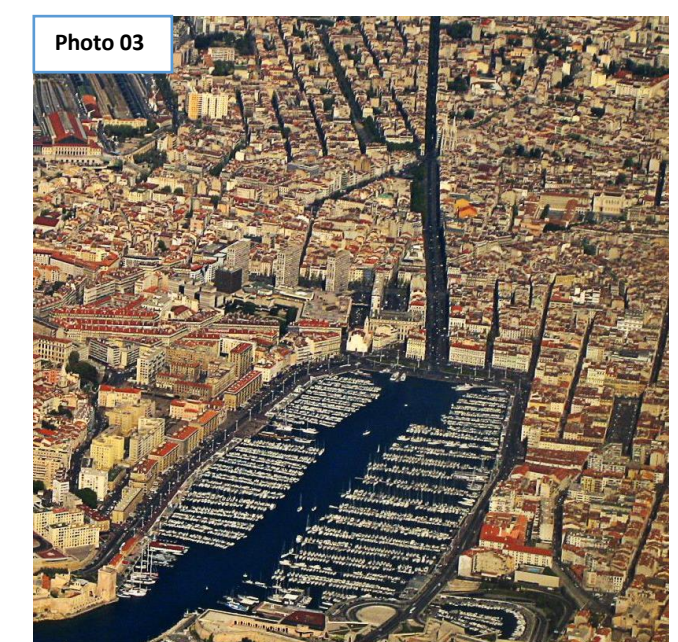
Source : Google Earth 2019



Source : <https://www.andrewgriffithsphotography.com/media/df619795-726c-4cda-a332-66efc0e16248-barcelona-gothic-quarter-to-the-ports-high-altitude>



Source : <https://theasiacollective.com/ultimate-croatia-travel-guide/>



Source : <https://i.pinimg.com/originals/55/ed/f3/55edf39c44416c6248a79ea1a89992ec.jpg>

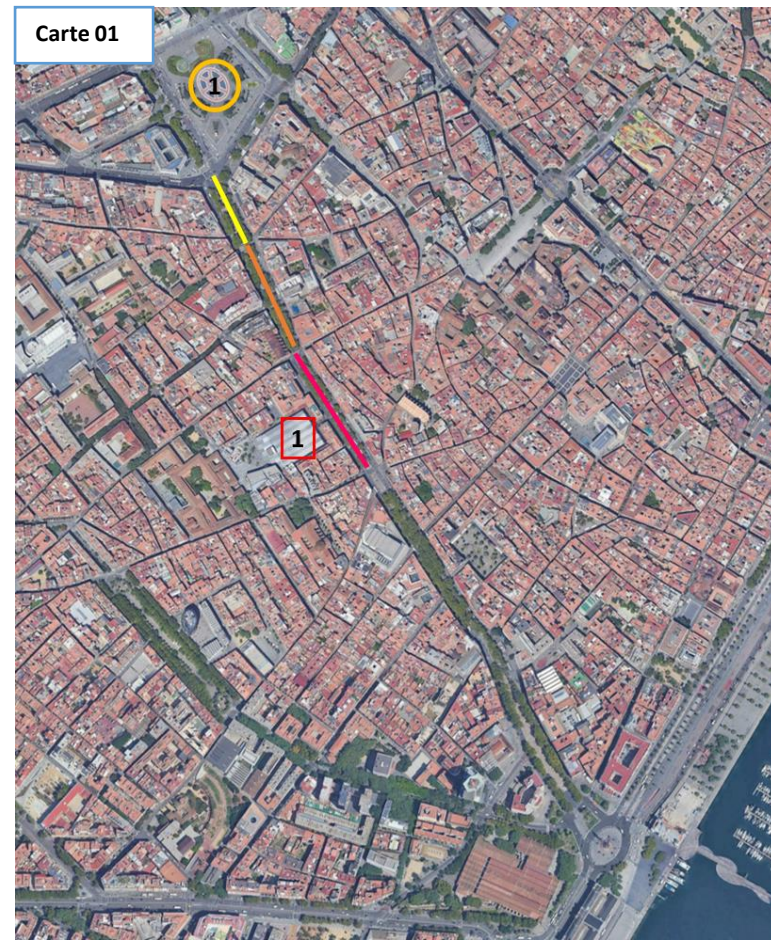
La carte 01 montre le tracé des percées existantes dans le tissu urbain de la ville de Barcelone en Espagne et l'orientation des grands axes de la ville vers la mer.

La photo 01 qui est une vue de haut de Barcelone, illustre une partie de son tracé où on constate un axe structurant de cette ville la rambla. (Une percée animée qui sera détaillée dans la figure 05)

La photo 02 montre le tracé des axes de la ville de Dubrovnik en Croatie où on constate clairement ses percées orientées vers la mer.

La photo 03 représente une percée aménagée en boulevard qui relie la ville au port à Marseille.

Figure 5: Vues sur les aménagements qui animent la percée de la Rambla à Barcelone. (partie 1)



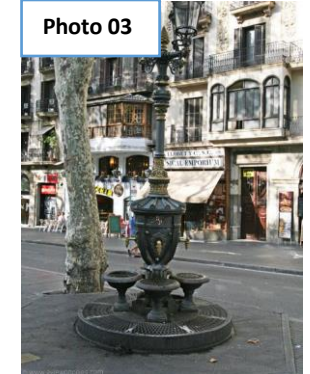
Source : google earth traité par les auteurs



Source : <https://www.ideomagazine.com/5-bonnes-raisons-daller-a-barcelone/>



Source : <https://www.onepark.co/fr-es/parkings/4183-parking-public-parking-palau-nou-de-la-rambla->



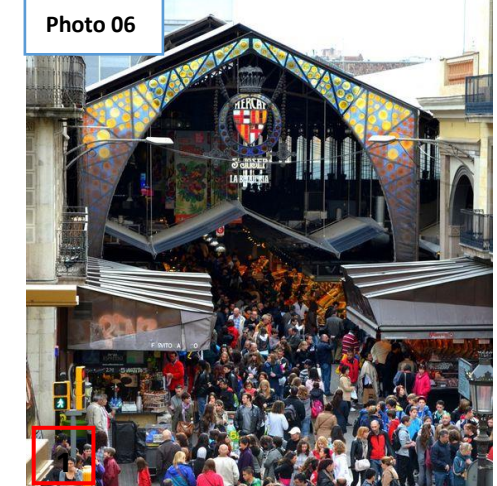
Source : <https://www.peretarres.org/fr/auberge-hostal-barcelone/blog/les-ramblas-que-faire-a->



Source : <https://femmesdetunisie.com/barcelone-voyage-au-coeur-de-la-ville-aux-milles-couleurs/>



Source : <https://voyages.michelin.fr/europe/espagne/catalogue/barcelone/barcelone/rambla-de-les-flors-ou-de-san-josep>



Source : <http://www.mercerhoteles.com/en/blog/de-paseo-por-la-rambla-de-barcelona>

La figure 05 présente les différents aménagements qui animent la percée de la Rambla, à Barcelone, Espagne.

Également connue comme "Las Ramblas", elle est l'une des principales artères de Barcelone et l'un des lieux les plus célèbres de la ville. Il s'agit d'une agréable promenade, divisée en 5 tronçons ou ramblas reliant la Place de Catalunya et la statue de Colomb face à l'ancien port de la ville ; une avenue emblématique d'environ 1.3km de long et d'une trentaine de mètres de large arborée, bordée d'anciens couvents, de palais, et d'édifices somptueux.

C'est un lieu incontournable de Barcelone ; elle est très fréquentée de jour comme de nuit. On y trouve de petits kiosques de presse, des marchands de fleurs, d'oiseaux et d'animaux, des bars et des restaurants, des mimes, des commerces et des vendeurs ambulants, des musiciens, des artistes de la rue, qui contribuent tous à créer une atmosphère vivante et unique. La carte 01 présente la localisation des différents tronçons qui composent sa première partie par rapport à son ensemble.

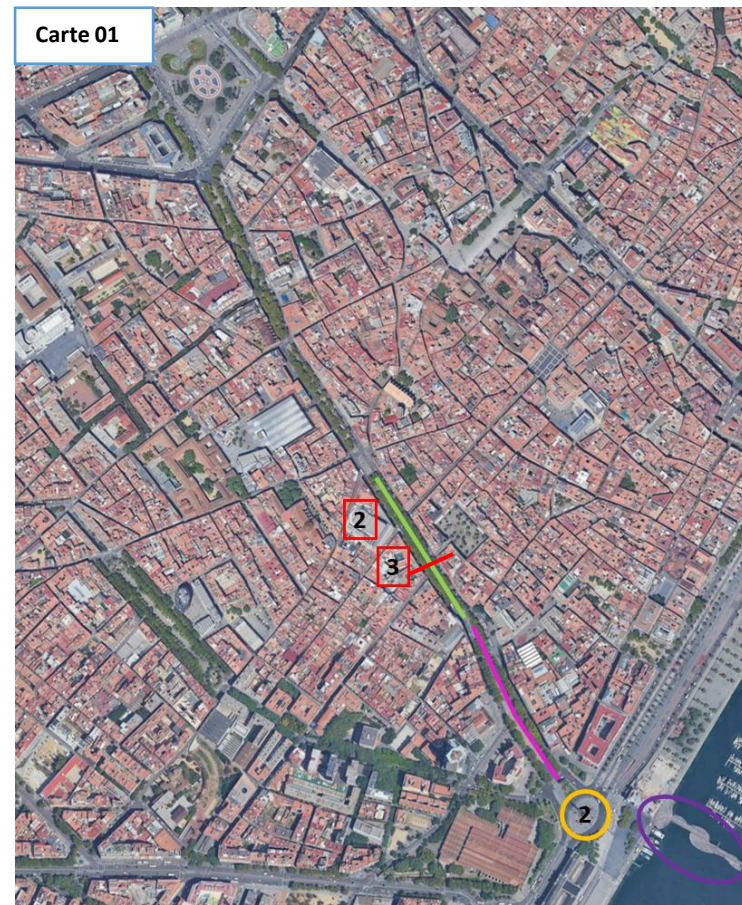
La photo 01 est une vue sur la place de catalunya (Plaça de Catalunya) qui est la plus grande place centrale à Barcelone, elle relie la vieille ville (Ciutat Vella) au quartier de l'Eixample. Sur la Plaça de Catalunya, quelques grandes artères de circulation de Barcelone se rejoignent, 5 lignes de métro et de bus, des voitures, des taxis en noir-et-jaune et des piétons des Ramblas. Avec un grand nombre de pigeons, cela crée un lieu de rencontre animé.

La photo 02 est une vue sur le premier tronçon de la promenade ; la rambla de Canaletes, du nom de la fontaine Font de Canaletes. Selon le dicton, celui qui boit de l'eau à cette fontaine, revient toujours à Barcelone. Ce tronçon est aménagé de bancs, de kiosques où on vend des journaux, des guides de voyage, des livres anciens, des cartes postales et des calendriers. La photo 03 présente la fameuse fontaine de Canaletes.

La photo 04 illustre l'aménagement du 2ème tronçon ; la rambla dels Estudis qui est identifiée par les kiosques et stands. Parmi eux, on trouve le marché aux oiseaux traditionnels, pour cette raison, cette rambla est aussi dénommée la Rambla dels Ocells (Rambla des Oiseaux).

La photo 05 est une vue sur la Rambla Sant Josep ou Rambla des fleurs (3ème tronçon) : cette partie est très animée et caractérisée par la vente des fleurs tout au long du parcours, elle comprend aussi le marché le plus célèbre de Barcelone la Boqueira illustré par la photo 06.

Figure 6: vues sur les aménagements qui animent la percée de la Rambla à Barcelone. (Partie 2)



Source : carte prise de google earth traitée par les auteurs



Source : [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.spanishpodcast.org/fotos/barcelona/rambla3/sw/terrazas\\_rambla\\_centro\\_o\\_c.html](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.spanishpodcast.org/fotos/barcelona/rambla3/sw/terrazas_rambla_centro_o_c.html)



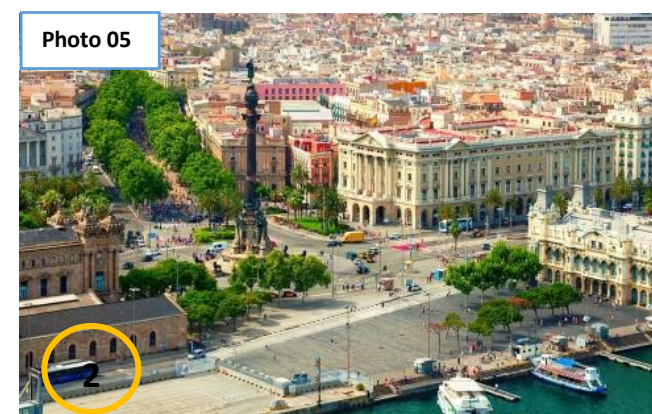
Source : <https://www.liceubarcelona.cat/en>



Source : Google map



Source : <https://www.alamyimages.fr/photos-images/artists-stalls-la-rambla-barcelona.html>



Source : <https://www.seminaire-a-barcelone.com/port-vell-un-des-poumons-de-barcelone/>



Source : <https://www.barcelonaturisme.com/wv3/fr/page/2209/le-port-vell.html>

La carte 01 présente la localisation des différents tronçons qui composent sa deuxième partie par rapport à son ensemble.

La photo 01 est une vue sur l'aménagement de la Rambla de los Capuchinos (4<sup>ème</sup> tronçon), où sont aménagées des terrasses de café. On retrouve le célèbre théâtre del Liceo, (photo 02) où se produisent les meilleurs opéras de la ville. Plus bas on peut admirer la beauté de la Plaça Reial (Place Royale) présentée dans la photo 03.

La photo 04 présente le dernier tronçon, la Rambla de Santa Mònica, où se trouvent les très photogéniques statues humaines, et des expositions de tableaux, elle aboutit sur l'esplanade du port où se situe le monument Christophe Colomb illustré par la photo 05.

La rambla del mar présentée par la photo 06 est une extension de la rambla sur la mer.

**Figure 7:** Aménagement des percées à Alger.



Source : Google Earth traitée par les auteurs



Source : [http://www.yannarthusbertrand2.org/collection/algeria\\_book/](http://www.yannarthusbertrand2.org/collection/algeria_book/)



Source : <http://maison.creativecraps.com/jardin-d-essai-du-hamma/>



Source : <http://espace.algerie.over-blog.com/article-boulevard-ourida-meddad-96322277.html>



Source : [https://jolygram.com/profile/tourism\\_algeria/photo/1985182808907083700\\_4990961641?hl=fr](https://jolygram.com/profile/tourism_algeria/photo/1985182808907083700_4990961641?hl=fr)

La figure ci-dessus illustre différents exemples d'aménagement de percées à Alger.

La carte 01 et la photo 01 présentent un premier exemple de percée aménagée et animée à Alger centre ; la percée « hôtel l'Aurassi – Tafourah » qui est une succession de jardins à partir de l'hôtel l'Aurassi jusqu'à la mer.

La photo 02 est un deuxième exemple de percée aménagée ; celle du jardin d'essai el Hamma, qui est un axe vert aménagé au milieu du jardin et orienté vers la mer.

La photo 03 (la rue Boumerzag à Bab El oued) et la photo 04 (la rue Ourida Meddad qui donne sur le port), montrent qu'à Alger et comme est le cas de toutes les villes littorales, les percées ne sont pas aménagées uniquement au niveau des grands axes ou des rues principales mais les rues secondaires également sont orientées vers la mer.

**-Les places, les balcons, les terrasses et les belvédères :**

Les places constituent un point central de la vie sociale et culturelle de la ville. Ce sont des lieux de rassemblement pour les personnes et permettent un contact mutuel. La particularité d'une place publique dans une ville littorale se trouve dans sa position et son orientation vers la mer ; ces places sont souvent formées de trois parois et la quatrième c'est la mer. Quand la place se trouve un peu en hauteur elle constitue un balcon urbain vers la mer.

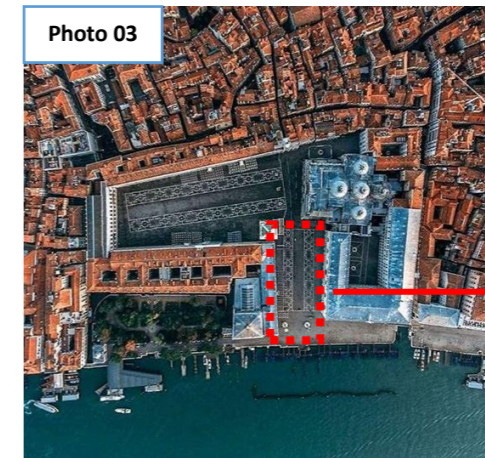
**Figure 8:** Vue sur 'aménagement des places et des balcons.



Source : [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon\\_\(362117\\_06583\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_(362117_06583).jpg)



Source : <https://somosviajeros.com/blog/experiencia-familia-corazon-lisboa-praca-comercio.html>



Source : <https://www.instagram.com/p/BkRnv5qBHUE/>



Source : <https://fr.depositphotos.com/187074320/stock-photo-montecatini-alto-italy-may-2017.html>



Source : photo prise à partir d'un documentaire « Algérie vue de ciel »



Source : <https://i.pinimg.com/originals/53/5c/ec/535cec6ee4f033032828e2a9b8afe3ec.jpg>



Source : <https://www.instagram.com/p/BkRnv5qBHUE/>

La figure présente des exemples de places publiques aménagées face à la mer

Le et 02 présentent l'exemple de la Praça do Comércio (place du commerce) à Lisbonne, une place aux dimensions impressionnantes, ornée d'un grand arc de triomphe, flanquée de deux ailes de bâtiments jaune vif, occupés par des ministères, des bars, des restaurants et un office du tourisme. Les arcades des bâtiments sont occupées par des cafés et des restaurants avec terrasses.

La 3<sup>ème</sup> image présente la place Saint Marc (Venise, Italie) qui est le cœur de la ville, un lieu de convergence des visiteurs, un centre politique, administratif et religieux de la ville et un lieu de fêtes et de réceptions. La place est en fait divisée en 2 parties : la piazza correspond à la partie située entre la basilique Saint Marc et l'aile Napoléon et la piazzetta ouverte vers la mer et qui est illustrée par la photo 04.

La photo 05 présente une partie de la façade maritime de la ville d'Algiers où on peut constater la présence de deux places publiques aménagées face à la mer ; la place 01 c'est le square port Saïd et la place 02 c'est la place des martyrs présentée par la photo 06, cette dernière constitue un balcon urbain sur toute la baie d'Algiers.

La photo 07 présente un exemple unique d'une place publique sous forme de balcon urbain qui est la place du 1 novembre à Bejaia connu sous le nom de place Gueydon, celle-ci est construite sur la terrasse d'un bâtiment abritant une cinémathèque dont l'entrée se fait par la place. Elle est entourée d'immeubles datant de la période coloniale, aménagée de cafés et offre une vue panoramique sur toute la baie de Bejaia.

### ✚ Les aménagements urbains propres à la ville littorale :

La ville littorale se présente comme un modèle de ville unique de par les particularités qu'elle possède ; cela se traduit à travers des aménagements urbains qui lui sont propres, et qu'on ne retrouve pas dans d'autres villes. Dans ce qui se suit nous allons développer à travers des exemples, les aménagements urbains propres à la ville littorale.

#### -Les zones portuaires :

Ce sont des parties de la ville littorale, aménagées à partir des ports. Selon Pr. Claude CHALINE dans son livre « Ces ports qui créent des villes », 1994 ; « le port se présente comme l'étalement naturel de la ville sur la mer ». Chaque ville littorale est dotée d'un port, ce dernier constitue un élément fondamental de son développement.

On distingue 4 typologies principales de zones portuaires bien différentes : les zones portuaires aménagées à partir des ports de commerce, les zones portuaires aménagées à partir des ports de pêches, les zones portuaires aménagées à partir des ports de guerre (militaires) et les zones portuaires aménagées à partir des ports de plaisance.

Il est clair que ces zones portuaires nécessitent des infrastructures particulières et des aménagements bien différents, car elles répondent à des besoins sociaux et urbains différents.

Les aménagements de ces zones portuaires seront présentés en détail dans la section 2 de ce mémoire.

**Figure 9:** Vues sur les différentes typologies de zones portuaires.



Source : [https://fr.123rf.com/photo\\_81698606\\_overview-of-the-industrial-port-of-barcelona.html](https://fr.123rf.com/photo_81698606_overview-of-the-industrial-port-of-barcelona.html)



Source : <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=709916&page=51>



Source : <https://www.hotel-balanea.com/hotel-region-calvi-balagne-corsica-5-en.html>



Source : <https://www.zed.fr/tv/distribution/catalogue/programme/toulon-le-plus-grand-port-militaire-d-europe?media=3115>

La figure présente des exemples de différentes typologies des zones portuaires.

La photo 01 est une vue sur la zone portuaire de Barcelone aménagée à partir de son port de commerce, ce dernier est la principale infrastructure de transport et de services en Catalogne, le second port espagnol en termes de trafic de marchandises et le premier en termes de valeur dispose de deux grands terminaux de conteneurs (TCB et BEST), tous deux agrandis récemment pour atteindre une capacité totale annuelle de 5 millions d'EVP (unité de mesure équivalente à un conteneur de 20 pieds).

La photo 02 est une vue sur la zone portuaire aménagée à partir du port de pêche de Stora à Skikda en Algérie,

La photo 03 est une vue d'ensemble de la zone portuaire aménagée à partir du port de plaisance de Calvi, Haute-Corse.

La photo 04 représente une vue sur la zone portuaire aménagée à partir du port militaire de Toulon, en France,

### -Les marinas :

Une marina est un complexe touristique construit en bord de mer, comportant des logements et des installations pour la navigation de plaisance, (implantation de centre commercial, hôtel, plage privée, service de port.) (Le Figaro,17 avr. 1969, p.5, col. 4 ds Humbley 1974, p. 594).

L'aménagement des marinas génère plusieurs activités dans la ville littorale ; c'est un facteur déterminant dans le développement d'une activité économique fortement créatrice de richesses et renforce l'activité et l'industrie nautique. Ce sont des pôles d'attraction touristique et commerciale (escales, nuitées, excursions, promenades, plongée...).

De plus une marina représente une vitrine de la ville littorale qui met en scène sa façade maritime à travers :

- La mise en valeur du patrimoine maritime et la découverte du milieu marin : musées, vieux gréements, restauration dans des bateaux traditionnels, produits et activités maritimes : pêcheurs, criées, prestataires nautiques, les évènements.
- L'intégration du port dans la ville à travers : la qualité des aménagements, la mise en scène des bateaux, de la mer et de la façade commerciale, (aménagement des restaurants par exemple).

**Figure 10:** Exemples d'aménagements de marinas.



Source : <http://blog.filovent.com/top-10-marinas-plus-cheres-monde/>



Source : <http://www.portelkantaoui.com.tn/fra/articles/74/SOUSSE-NORD-GROUP-expose-a-la-Foire-du-Tourisme-2016-au-Kram>

La photo 01 est une vue sur la marina du port de Saint Tropez, avec son charme méditerranéen et ses boutiques de luxe longeant la côte, cet ancien village de pêcheurs se transforme en effet en l'une des stations balnéaires les plus célèbres de la France. La ville a réussi à conserver son caractère provençal avec ses anciennes bâtisses, son village historique, son cœur artistique et ses vieux ports. Le titre de station balnéaire lui a permis de gagner en renom.

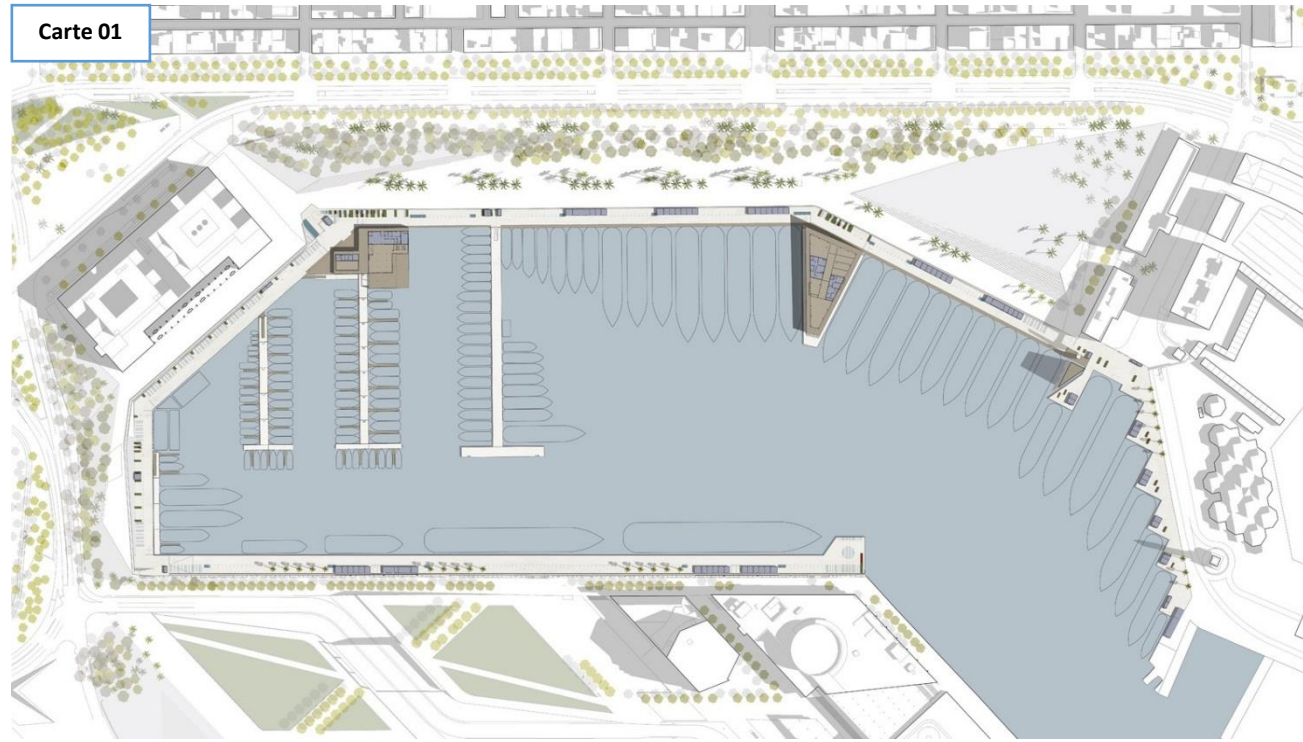
Ainsi, les passionnés d'histoire pourront eux aussi profiter de cette splendide commune et des richesses culturelles qu'elle abrite.

La photo 02 présente la marina de la station port Elkantaoui qui est parfaitement intégrée au sein de son environnement, elle a réussi à s'adapter aux exigences et aux tendances de tourisme mondial pour fournir un produit moderne de qualité. Cette station s'étend sur 307hectares et comporte la réalisation des infrastructures de base ; eau, assainissement, électricité, routes, des équipements réactifs, port de plaisance, terrain de golf, des hébergements sous différentes formes hotels appartohotels appartements villas ainsi que d'autres filières annexes telles que les écoles hôtelières et les espaces de loisirs de commerces et de services.

Port El-Kantaoui est une marina qui est devenue l'une des plus importantes stations balnéaires de la Tunisie. Le port est un véritable village avec des cafés et des boutiques, en majeure partie piétonnier.

- Parmi les projets d'aménagement de marinas les plus réussis, on retrouve celui de la marina Port Vell à Barcelone qui a été inaugurée en 2014 dans le but d'agrandir et d'améliorer les installations du port de plaisance One Ocean Port Vell et cela afin de répondre aux besoins croissants des yachts de croisière, le projet est illustré par la figure ci-dessous.

**Figure 11:** l'aménagement de la marina Port Vell à Barcelone.



Source : <https://www.archdaily.com/782076/marina-port-vell-scob-architecture>



Source : <https://architizer.com/projects/one-ocean-marina-port-vell/>



Source : <https://www.archdaily.com/782076/marina-port-vell-scob-architecture>



Source : <https://www.archdaily.com/782076/marina-port-vell-scob-architecture>

L'ensemble des bâtiments constituant la marina ainsi que le port de plaisance sont représentés par son plan général (carte 01) et la photo 01

Le projet comprend la construction de deux bâtiments sur l'eau et la gestion du paysage de 16 000 m<sup>2</sup> de quais. La stratégie générale du projet vise à réaliser l'intégration paysagère des nouveaux bâtiments et de l'espace public dans le cadre singulier dans lequel ils sont situés, à mi-chemin entre le port industriel et la vieille ville de Barcelone.

La proposition crée un système capable de trouver une solution architecturale non seulement pour les bâtiments, mais également pour tous les éléments paysagers impliqués, en établissant une relation étroite entre eux. Une seule approche unificatrice de l'ensemble de l'intervention est recherchée afin de donner une image d'ordre et de continuité. Les matériaux et les couleurs utilisés cherchent à minimiser l'impact visuel en s'intégrant doucement dans l'environnement et avec les autres éléments architecturaux du port : les bateaux.

La photo 02 représente le bâtiment 01 One Océan Club qui est composé d'un restaurant et d'un bar à cocktails, organisés en deux structures réunies sous un grand réseau. La photo 03 illustre le bâtiment de la galerie qui abrite les bureaux des sociétés de gestion présentes dans la marina. C'est un bâtiment de deux étages situés sur une plate-forme au-dessus de l'eau.



### -Les gares maritimes

Une gare maritime est (dans un réseau de transport en commun) un lieu au port, destiné à l'embarquement et le débarquement des passagers. Elle est la première structure qu'un touriste étranger, venant par bateau, découvre dans un pays.

La gare maritime de croisière de Marseille présente un exemple innovant de l'aménagement des gares maritimes.

**Figure 12:** La gare maritime de croisière de la Major, Marseille, France.



Photo 01

Source : <https://www.go-met.com/croisiere-port-transforme-terminal-atteindre-les-2-millions-passagers/>



Photo 02

Source : <http://babelprado.com/projet/42/marseille-gare-maritime-de-croisiere>



Photo 03

Source : <tps://www.meretmarine.com/fr/content/marseille-inaugure-la-gare-maritime-de-la-major>

Implantée au milieu du port industriel (photo 01), en eau profonde, à proximité des grandes voies de communication, et dédiée à l'accueil des passagers à destination et au départ du Maghreb et de la Corse, la gare maritime répond à l'évolution récente de ce type d'installations dans le monde ; (augmentation de la taille des bateaux et du nombre des passagers, rotation accélérée des navires, industrialisation des procédures d'embarquement et du traitement des bagages).

L'aspect architectural tire parti du registre industriel, propre au domaine portuaire, tout en créant un effet inusité, grâce à un bardage métallique en toiture et façades, qui change de couleur et de reflets selon le temps et l'exposition. (Photos 01 et 02).

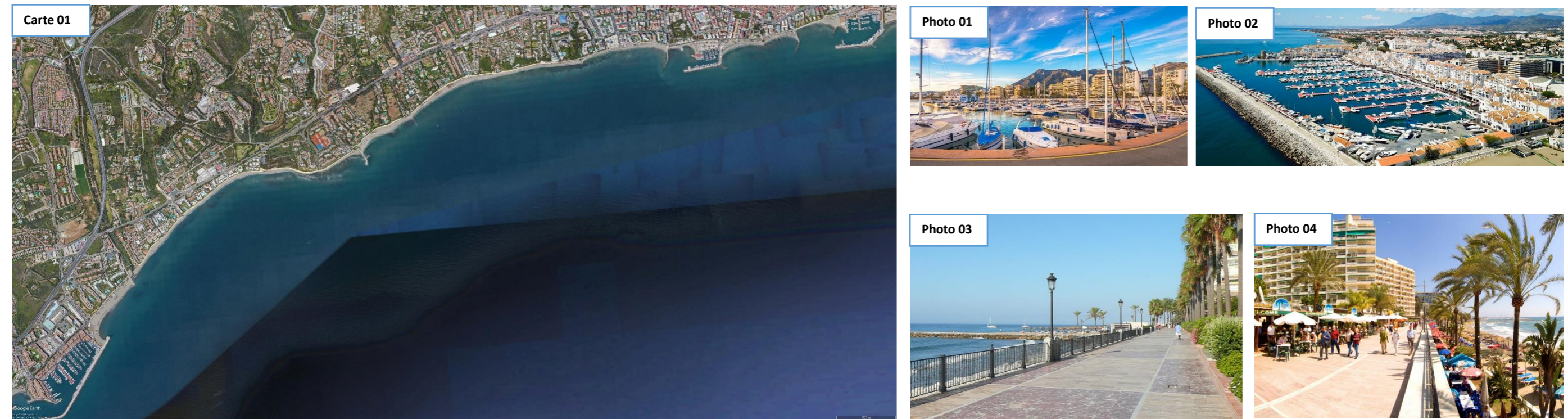
### -Les promenades maritimes

La promenade maritime est un lieu aménagé en bord de mer pour se balader. Le Concept de promenade est apparu d'abord chez les Anglais au 18ème siècle lors de l'apparition du tourisme de villégiature. C'est une forme urbaine dont le développement est contemporain de l'apparition de nouvelles formes d'urbanisme dans les métropoles européennes à titre d'exemples : les grandes avenues, les parcs publics ; qui en retravaillant les modèles des boulevards, des squares ou des places royales, proposent une nouvelle forme d'articulation des espaces d'habitation, de travail et de loisirs.

Les promenades maritimes sont des points forts des villes touristiques littorales.

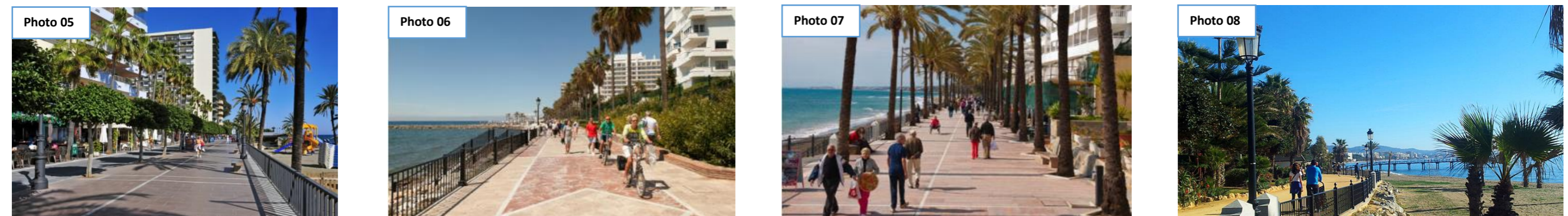
Celle de Marbella en Espagne est une élégante promenade qui s'étend du pittoresque port de pêche de La Bajadilla, (qui se trouve juste à l'est de l'épicentre de Marbella) à Puerto Banus, et dans laquelle l'exercice, la relaxation, le glamour et le style décontracté coexistent très bien. L'aménagement de la promenade maritime de Marbella et les différentes activités qui s'y déroulent sont présentés par la figure ci-dessous.

**Figure 13:** l'aménagement de la promenade de Marbella en Espagne.



Source : Google Earth traitée par auteurs

Source : <https://www.alamyimages.fr/photos-images/promenade-paseo-maritimo-marbella-andalucia.html>



Source : Google Earth traitée par auteurs

La carte 01 est une vue aérienne de la promenade de Marbella, en Espagne. Baptisée en 2011 « Paseo Maritimo », il s'agit d'un chemin pavé continu bordé d'un côté de magnifiques palmiers, la mer et les plages, tandis que de l'autre côté, le paysage est pavoisé de ravissants jardins arborés, créant une atmosphère rare et relaxante, idéale pour se promener, faire du vélo, du roller, un jogging ou pratiquer toute autre activité sportive. De plus, la promenade dispose de nombreux endroits pour s'asseoir, de bancs et de rampes, offrant la possibilité de s'arrêter une minute pour contempler le monde. Reliée au cœur du centre-ville de Marbella, la promenade est non seulement un endroit pour se détendre, profiter du soleil et jouir d'une connexion aux plus belles plages d'Espagne, avec d'exquises villas, de grandioses hôtels ou d'extraordinaires bars et discothèques sur la plage, mais elle forme aussi un lien au centre urbain, à ses hôtels, restaurants et boutiques, offrant de multiples possibilités pour passer le temps.

### -Les solariums de front de mer

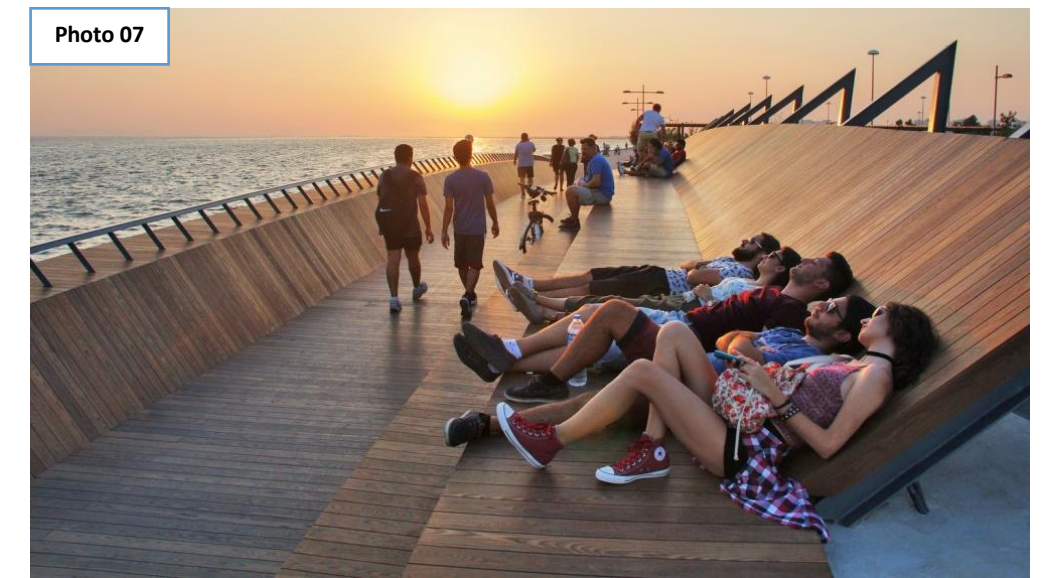
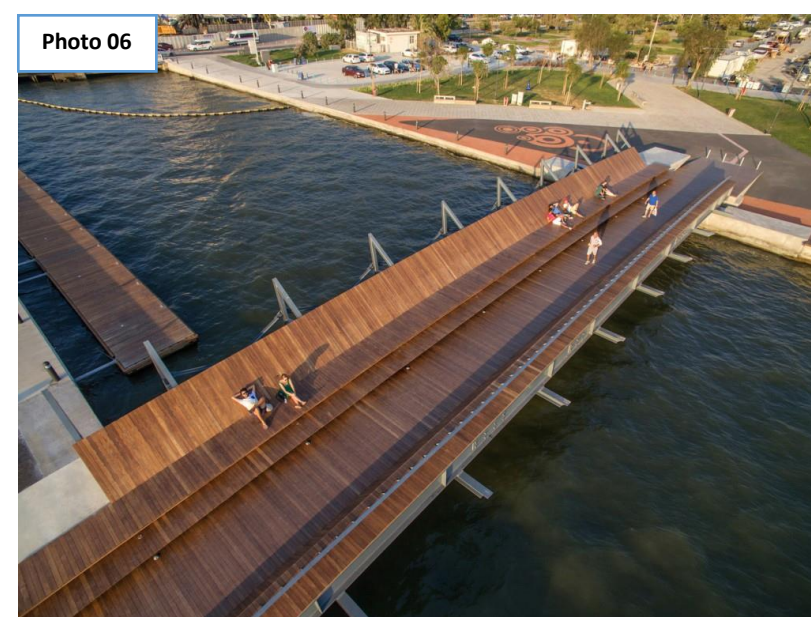
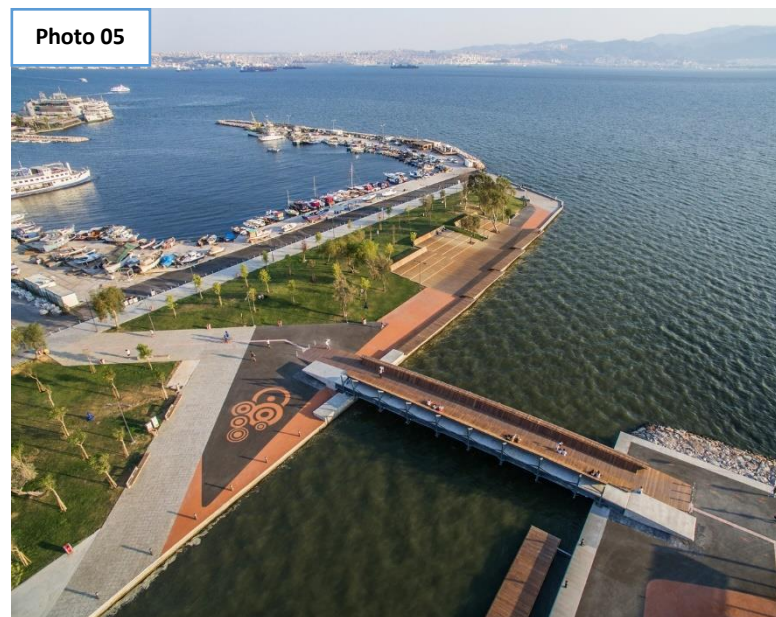
L'aménagement des solariums de front de mer se fait généralement par des gradins ou des bancs face à la mer. Ces aménagements sont des espaces publics de détente, de repos de bronzage et de baignade permettant de profiter à la fois des vues et du soleil.

**Figure 14:** Exemples d'aménagements des solariums de front de mer.



Source : <https://www.plages.tv/activite-plages/monaco-une-piscine-naturelle-infinie-et-gratuite-37>

Source : <https://elderberrystreet.blogspot.com/2010/06/adriatic-day-five-and-six.html>



Source : <https://www.archdaily.com/866903/bostanli-footbridge-and-sunset-lounge-steb>

Source : <https://www.archdaily.com/866903/bostanli-footbridge-and-sunset-lounge-steb>

La figure ci-dessus présente trois exemples différents de solarium. Les photos 01 et 02 illustrent le solarium du port Hercule (port historique de Monaco) où en 2002 une digue en béton a été construite pour casser les vagues venant de l'Est. Sur la partie basse de cette digue, des gradins ont été ajoutés avec des échelles pour pouvoir se baigner. L'ensemble est appelé solarium. Cet édifice est le point de rendez-vous de nombreux monégasques pour la pause déjeuner dès que le soleil est de la partie.

Les photos 03 et 04 montrent un autre exemple ingénieux et particulier de solarium en Croatie, où l'architecte a conçu ces marches avec des tuyaux en dessous. Lorsque les vagues touchent les marches, des sons sortent des espaces et vous pouvez entendre de la musique. Littéralement, la musique. Les gens restent assis tout au long de ces étapes pour le comprendre. De plus, la vue est incroyable.

Le troisième exemple de solarium présenté par les photos 05, 06 et 07 est celui de Bostanli footbridge en Turquie. La passerelle inaugurée en 2016 est très vite devenue l'un des points d'attraction préférés du quartier. Elle permet d'achever la promenade côtière en reliant les deux bords du ruisseau Bostanli, dans le cadre d'un projet plus global de régénération du littoral baptisé « İzmirSea ».

Outre sa fonction de desserte, cette nouvelle infrastructure a également été imaginée comme un véritable espace public, permettant aux promeneurs de s'y arrêter, en se reposant sur du mobilier directement intégré à la structure du pont offrant ainsi une superbe vue sur la baie, et un espace de détente sous le soleil : un espace public inédit, à la fois lien et lieu, permettant déplacement et regroupement.

### -Les piscines naturelles de mer :

Les piscines naturelles (ou écologiques) de mer, sont des piscines aménagées en bord de mer dans des roches volcaniques et alimentées par les marées. Elles utilisent les capacités auto-épuratrices de l'écosystème aquatique pour maintenir la qualité de ses eaux sans produit chimique. Elles sont aménagées généralement là où les plages sont peu nombreuses, difficiles d'accès ou le plus souvent balayées par des grandes vagues.

**Figure 15:** Aménagement des piscines naturelles de mer.



Source : <https://www.salutilesanaries.com/piscines-naturelles/la-palma/charco-azul-dans-lile-de-la-palma/>

Source : <https://www.barcelo.com/pinandtravel/fr/les-piscines-naturelles-des-iles-canaries/>



Source : <http://www.azur-piscines.com/piscine-naturelle-au-portugal/>

Source : <https://www.news-voyageur.com/les-piscines-naturelles-de-porto-moniz/>

La figure ci-dessus illustre deux exemples de piscines naturelles

Les photos 01 et 02 présentent la piscine Charco Azul, La Palma, aux Îles Canaries. Il s'agit d'une grande piscine protégée des vagues et très bien équipée : bassin à fond lisse pour les enfants et un étang au nom poétique, le « Charco de las Damas » (le bassin des Dames). Elle possède également une petite cascade et de la végétation, un solarium, des douches, des vestiaires et un parking.

Les photos 03 et 04 montrent des vues d'ensemble de la piscine naturelle de Porto Moniz, Madère en Portugal, cette dernière est formée par la lave volcanique et présente une attraction pour des milliers de touristes nationaux et internationaux, non seulement par la beauté et origine particulière de ce lieu mais aussi par les magnifiques conditions qu'on y trouve. La qualité de l'eau est excellente et les infrastructures correspondent parfaitement au niveau d'excellence de ce complexe balnéaire. Le paysage qui entoure les piscines, la vue panoramique dont dispose celui qui se baigne sur la côte maritime et les rochers, sont également une forte attraction.

Avec une zone pour profiter du soleil d'environ 3217 m<sup>2</sup> et une zone de natation de 3800 m<sup>2</sup> d'environ 2 mètres de profondeur, cela permet d'avoir un total de 7600 m<sup>3</sup> d'eau de mer constamment renouvelée. Les piscines ont aussi un bar, des vestiaires, un parc pour les enfants et un poste de premiers secours.

## **A.2.Particularités architecturales de la ville littorale :**

### **-Contextualisation du projet :**

Le caractère balnéaire d'un bâti ne dépend pas d'un style particulier, mais d'un mélange de styles et emprunts de toute nature faisant partie de l'environnement où il est inscrit. Le projet doit donc répondre à une problématique spécifique par rapport au site où il est implanté.

Le projet se caractérise par son rapport à la nature, jardin fleuri ou panorama maritime combinant protection ; observation et contemplation.

Des relations visuelles sont traduites physiquement par la présence caractéristique des espaces de transition : pergolas, balcons, vérandas, bow-windows, galerie, etc...

### **-Implantation, forme et orientation :**

Le site balnéaire impose un certain nombre de contraintes physiques (le climat, la morphologie du terrain l'érosion, l'humidité, le vent...), l'architecte doit donc composer avec ces spécificités pour répondre aux besoins et exigences du propriétaire (confort visuel et thermique notamment), les formes doivent être adaptées à la violence des intempéries (l'emploi des formes aérodynamiques par exemple).

L'orientation favorable est « nord-sud ».

### **Traitement des façades :**

Le traitement de façades des bâtiments en bord de mer se caractérise généralement par la transparence ; l'utilisation des matériaux et des techniques de construction spécifiques (grandes baies vitrées par exemple), le rapport plein et vide et les couleurs claires qui reflètent l'environnement maritime.

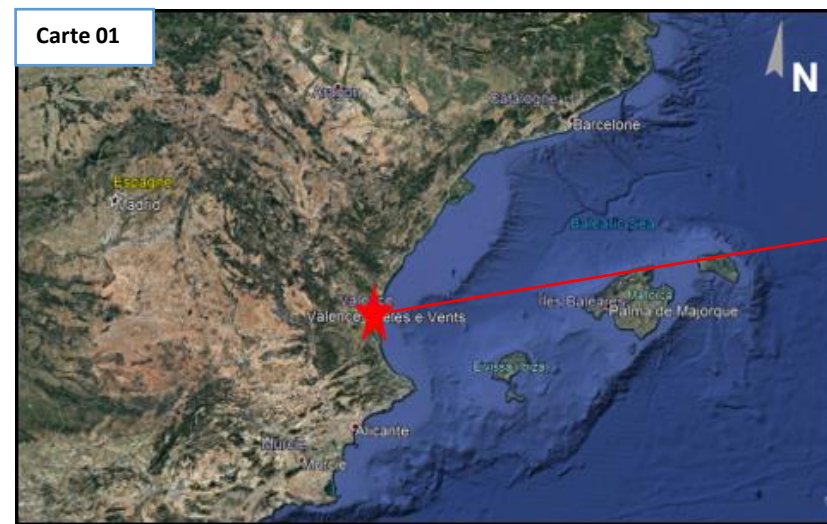
### **-matériaux et techniques de construction :**

Généralement l'utilisation des matériaux de construction suivants ; la pierre taillée, la brique, le béton, béton cellulaire, le verre, la tuile et le bois en évitant l'utilisation de l'acier (problèmes de la corrosion).

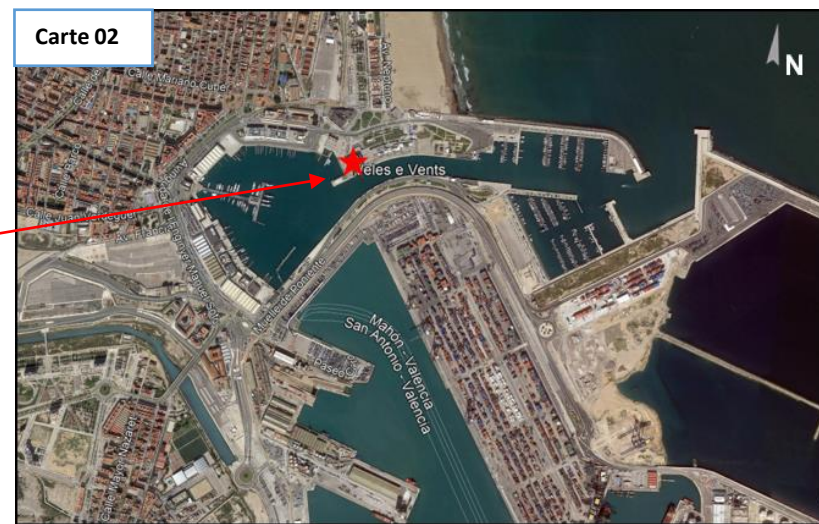
Le *blanc* et le *bleu* sont les couleurs les plus utilisées dans l'architecture balnéaire en réponse aux exigences climatiques (notamment la protection solaire).

Etude d'exemple : Cas de Bâtiment « voiles et vents » : Valence, Espagne :

Figure 16: Vue sur le bâtiment voiles et vents Valence, Espagne.



Source : Google Earth, traité par auteurs



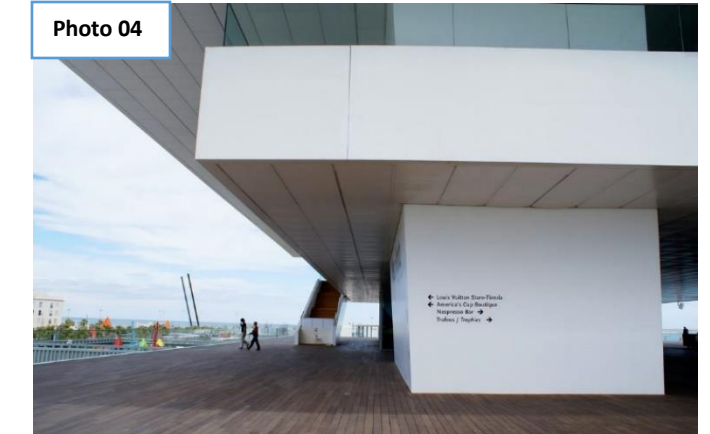
Source : Google Earth, traité par auteurs



Source : <https://fr.wikiarquitectura.com/b%C3%A2timent/voiles-et-vents/#lg=1&slide=10>



Source : <https://fr.wikiarquitectura.com/b%C3%A2timent/voiles-et-vents/#lg=1&slide=0>



Source : <https://fr.wikiarquitectura.com/b%C3%A2timent/voiles-et-vents/#lg=1&slide=20>

La situation géographique du projet à l'échelle méditerranéenne est présentée par la carte 01, et la carte 02 montre son insertion dans son environnement.

**Implantation, forme et orientation :** Le bâtiment Veles y Vents connu aussi par le nom de construction Fore Deck (référence à un navire) est la pièce maîtresse de la réorganisation du port industriel de Valence, cet équipement est établi comme base pour toutes les équipes en Coupe et sponsors de l'Amérique et accueil aussi les spectateurs des compétitions.

Il a été construit à côté de la plage populaire de la Malva-ros, à une extrémité du nouveau bassin du port de Valence, Espagne. Il est accessible depuis une route fixe pour les voitures et les piétons. L'édifice est orienté vers le Nord-est avec une façade principale donnant sur le port qui communique avec la mer par un canal. (Photo 01 qui est une vue sur le Bâtiment voiles et vents depuis l'autre bout du canal)

La forme du bâtiment (photo 02) est une métaphore aux bateaux selon l'architecte concepteur : « *Nous désirons donner une impression forte, liée à l'événement et aux bateaux.* »

David Chipperfield, architecte

**Traitement des façades :**

Les façades du bâtiment révèlent une composition d'un raffinement extrême, la figure présente les façades, de formes simples et linéaires ainsi que les détails parfaitement épurés des larges vitres en verre reflétant la mer. (Photo 03 façades principales du bâtiment « voiles et vents »)

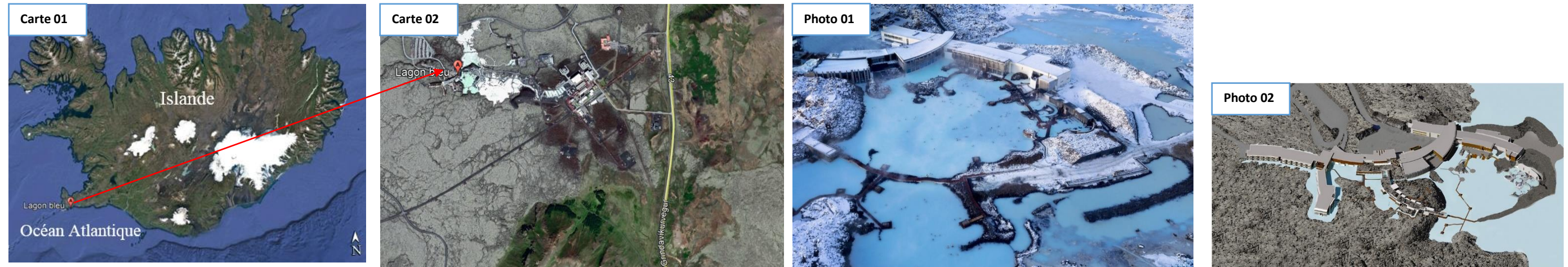
**Matériaux et techniques de construction :**

Béton, acier, verre. Les finitions extérieures sont en acier peint en blanc aux extrémités de la structure en béton, les plafonds sont couverts de panneaux de métal blancs, et les sols intérieurs de résine blanche. Ce blanc omniprésent contraste avec des meubles de couleurs vives. Les sols extérieurs sont revêtus de bois, rehaussant la ressemblance de l'édifice avec un navire. (Photo 04 et 5).



Etude d'exemple : Cas du Lagon Bleu Spa géothermal, Islande :

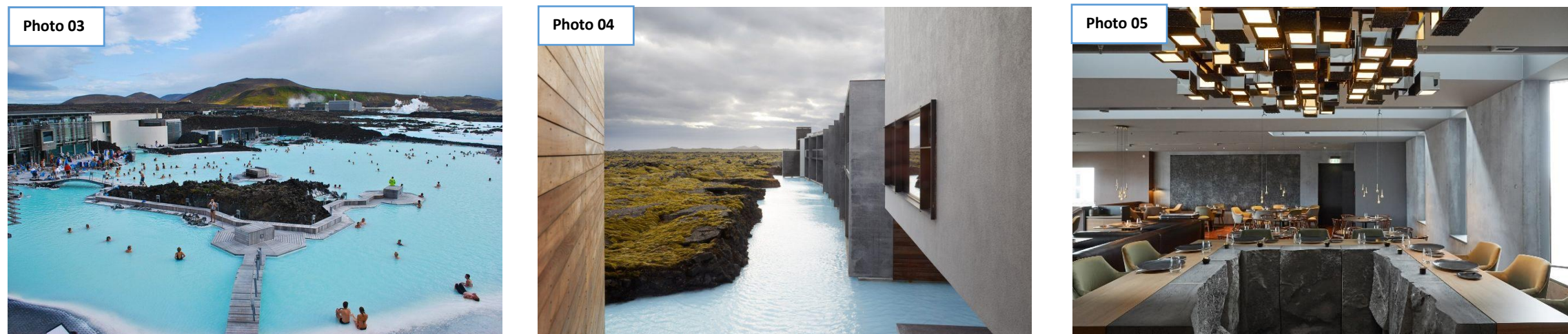
Figure 17: Vue sur le bâtiment Lagon Bleu spa géothermal, Islande.



Source : Google Earth, traité par auteurs

Source : Google Earth, traité par auteurs

Source : <https://guidetoiceland.is/fr/le-meilleur-de-l-islande/blue-lagoon-islande-le-guide>



Source : <https://www.dezeen.com/2018/07/15/retreat-at-blue-lagoon-iceland-basalt-architects-architecture>

**Situation géographique**

Le lagon bleu est situé au sud-ouest de l'Islande (océan atlantique comme le montre la carte 01), c'est un gigantesque **Spa Géothermal** où la température de l'eau est en moyenne de 40°C, entouré de pierres volcaniques et de plages de sable noir, il est riche en silice et en sel.

**Implantation, forme et orientation :**

Les installations de ce **Spa** font partie d'un vaste plan d'aménagement qui devait répondre aux nouveaux besoins du public et des services de santé. Grâce à sa richesse en silices, minéraux et algues, le lagon est d'un bleu extraordinaire, et le complexe comme la vapeur blanche qui s'en dégage, semble tout droit sorti d'un autre univers. Les architectes ont laissé les ressources naturelles dicter leur plan, le milieu environnant est tenu en haute estime et l'accent est mis sur l'équilibre entre les bâtiments et la nature. La conception vise à tirer parti de la beauté naturelle du lagon et à minimiser l'impact du bâtiment sur ses environs. Une analyse approfondie des fissures qui composent ce paysage volcanique a permis d'établir le tracé du plan.

**Traitement des façades, matériaux et techniques de construction :**

Le bâtiment se fond parfaitement dans l'environnement et intègre certaines des caractéristiques naturelles. "Nous voulions que la lave, la mousse, l'eau soient omniprésentes, créant une architecture tissée avec les éléments naturels", ont expliqué les architectes. La palette de matériaux utilisée tout au long du projet a été choisie pour compléter les teintes et les textures du paysage, le béton brut, le bois et la lave du site étant tous utilisés pour s'harmoniser avec l'environnement naturel. Le béton exposé est traité pour créer des murs avec différentes textures et tons évoquant la silice blanche ou la lave grise.

Les façades et les écrans faits sur mesure dans le spa et l'hôtel présentent une teinte gris foncé et un motif perforé qui rappelle la surface aérée de la roche ignée solidifiée.

## B. Cas de la ville littorale algérienne :

L'Algérie, a adopté, après son indépendance, une politique d'aménagement faite dans l'urgence et ceci pour des considérations politiques (loger le plus grand nombre possible de travailleurs des zones industrielles) ce qui a engendré une urbanisation anarchique qui n'est en aucun moment pensée pour profiter d'un tel précieux élément naturel, qui est la mer, et ceci comme réponse aux besoins de la population.

**Figure 18:** Vues sur l'urbanisme et l'architecture de l'algérie avant et après l'indépendance



-La photo 01 : A Alger les aménagements ont été conçus en prenant en considération la mer (façade maritime, percées vers cette dernière, balcons urbains orientés vers celle-ci...) et l'utilisation des matériaux et de techniques et couleurs spécifiques au milieu littoral, par contre nous remarquons qu'au niveau de Blida (la photo 02) le traitement des parois de la place 1er novembre est différent, elle en possède 4 fermées sur la place, tandis que la quatrième paroi des places dans les villes littorales est orientée vers la mer.

-Les photos 03 et 04 confirment ce qui a été énoncé, nous remarquons que les deux architectures au niveau de deux différents milieux (Bejaia et Blida) dont chacun se distingue par des caractéristiques propres à lui, sont identiques à plusieurs niveaux, le traitement de façades, le gabarit, le choix de couleurs et de matériaux de construction utilisés.

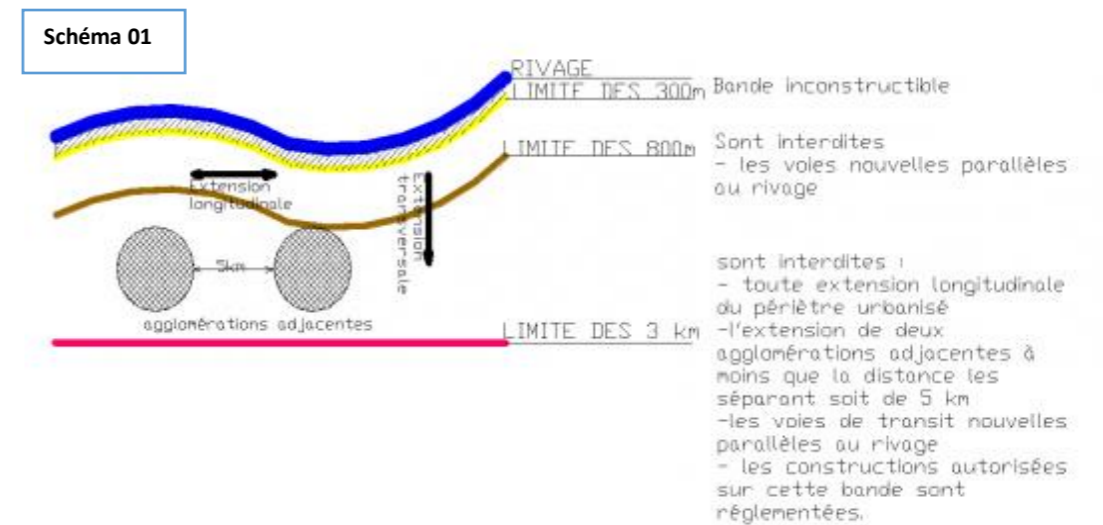


- À l'état actuel, les autorités algériennes ont pris conscience de l'importance de considérer et de valoriser les diverses spécificités que présente le littoral algérien ; ceci à travers la conception des nouveaux projets (réalisés ou au cours de réalisation) nous citons :

Figure 19: Vues sur le projet du réaménagement de la baie d'Alger.



Source des photos : <http://www.arte-charpentier.com/fr/projet/la-baie-dalger>



Source : communication Kacemi, M sur le droit de l'urbanisme littoral, 2014, p. 10.

- Les photos 01 et 02 montrent la reconquête des espaces portuaires à travers la délocalisation des activités industrielles et commerciales vers un nouveau port en eau profonde d'Alger et l'aménagement paysager qui prévoit de redonner l'accès à la mer au algérois, à travers plusieurs promenades (principalement celle du front de mer) avec des activités de loisirs et de plaisance.
  - Les photos 03 et 04 montrent le réaménagement de l'Oued El-Harrach avec l'aménagement des piscines et la promenade des « sablettes », la réhabilitation de ce dernier a déjà commencé.
  - La photo 04 montre le projet de « ALGER MEDINA », un pôle d'affaires et de loisirs par excellence avec des centres commerciaux, des marinas, des parcs de loisirs...
- Ces projets déclinent les ambitions du plan stratégique du réaménagement de la capitale algéroise qui visent à créer un équilibre entre cohésion et attractivité, développement et durabilité, tradition et modernité..., la mise en œuvre de ces nouveaux plans d'aménagement prend en considération les spécificités de ces zones littorales.
- Le schéma 01 : ce n'est qu'en février 2002 qu'une loi spécifique au « littoral » a été promulguée. Il s'agit de la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral. Cette loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

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

- **La ville littorale touristique :**

Le tourisme se présente comme un élément moteur de l'aménagement et le stimulateur d'une nouvelle urbanité dans les villes et les métropoles d'aujourd'hui, et ceci par l'apport d'une dynamique urbaine et architecturale qui contribue à la transformation du paysage de ces dernières par le traitement des espaces publics, infrastructures et structure de loisirs et de détente, ce qui permet aux visiteurs de vivre une expérience satisfaisante mais aussi contribue à l'amélioration de la qualité de vie des populations locales ( offre d'emploi, sensibilisation à la protection de l'environnement, développement culturel...)

L'une des formes de tourisme les plus répandues est le tourisme en zone côtière. Il s'appuie sur une combinaison unique de ressources, permise par l'interface entre la terre et la mer, où l'on trouve des atouts comme l'eau, les plages, la beauté des paysages, la richesse de la biodiversité terrestre et marine, un patrimoine culturel et historique varié, de la nourriture saine et une bonne infrastructure en général.

**Figure 20:** Vues sur les aménagements touristiques des cinq terres, Italie.



Le paysage architectural et urbanistique de la ville touristique est caractérisé par :

- La domination de l'habitat individuel pour accueillir les touristes «la nouvelle tendance de tourisme » photo 01.
- La présence de l'infrastructure touristique « complexe, hôtels, port de plaisance ...etc. », photos 02 et 03.
- La présence des espaces de détente « promenades, Plages, stations balnéaires... » Photos 04 et 05.

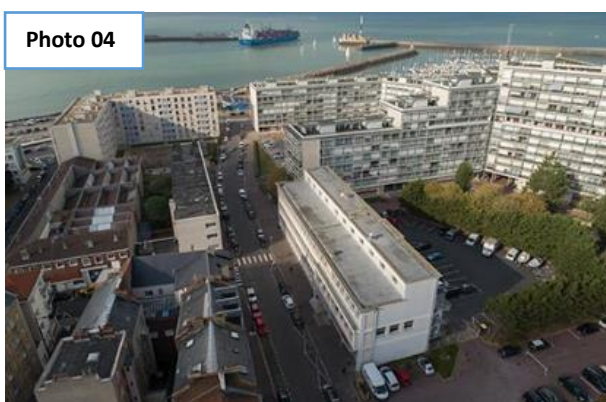
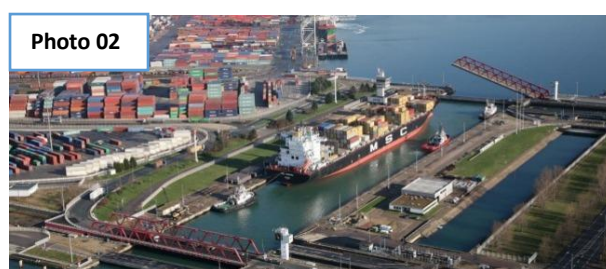
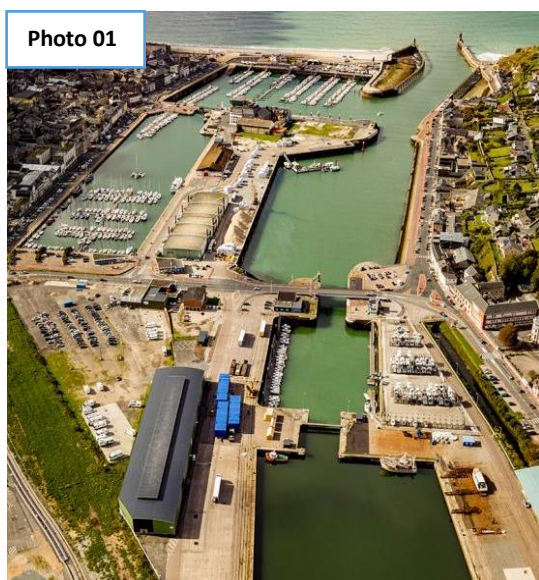
Source des photos:

[https://www.tripadvisor.fr/Tourismg194863Positano\\_Amalfi\\_Coast\\_Province\\_of\\_Salerno\\_CampaniaVacations.html#photos:geo=187779&detail=194863&ff=393998446&albumViewMode=hero&aggregati onId=101&albumid=101&baseMediaId=393998446&thumbnailMinWidth=50&cnt=30&offset=-4&filter=7&autoplay](https://www.tripadvisor.fr/Tourismg194863Positano_Amalfi_Coast_Province_of_Salerno_CampaniaVacations.html#photos:geo=187779&detail=194863&ff=393998446&albumViewMode=hero&aggregati onId=101&albumid=101&baseMediaId=393998446&thumbnailMinWidth=50&cnt=30&offset=-4&filter=7&autoplay)

- **La ville littorale industrielle et commerciale :**

Les activités économiques d'une ville ont toujours été le baromètre du développement de celle-ci, surtout dans les villes littorales où ces activités (portuaires principalement) ont un impact dans tout développement de la ville dans différents domaines, de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port, ce dernier est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures et des superstructures réunissant les conditions physiques et d'organisation permettant l'accueil des navires pour qu'ils s'y abritent, y accostent, y effectuent les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises ou des passagers, s'y approvisionnent ou y effectuent des réparations. Le port peut être de commerce, de pêche, de plaisance, d'industrie, ou de plusieurs de ces activités à la fois. Nous nous intéressons dans cette partie aux villes littorales aux vocations industrielles et commerciales où nous allons voir l'impact qu'a la dominance de ces activités sur le paysage urbain et architectural des villes qui les accueillent.

**Figure 21:** Vues sur les aménagements de la ville du Havre au caractère industriel et commercial.



Source des photos 01 et 02  
<http://www.transportinfo.fr/wp-content/uploads/2015/11/le-Havre-2-cre%CC%81dit-photo-Port-autonome-du-Havre-650x276.jpg>

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



Les photos sélectionnées nous montrent que dans les villes où les activités commerciales et industrielles dominent plus précisément la ville du Havre, on remarque :

- La présence d'un port commercial ou pétrolier. (Photos 01 et 02).
- La dominance des espaces de stockages et de dépôts et d'une infrastructure de transport « ligne ferroviaire, autoroute...etc. » (photo 03.)
- La dominance des socles d'habitat collectif. (Photo 04).

Source : <https://www.havre-developpement.com/fr/le-mag-eco/une-liaison-ferroviaire-reliant-le-port-du-havre-la-suisse>

- **La ville littorale agricole :**

Les paysages ruraux des villes littorales méditerranéennes n'ont cessé de se diversifier avec le temps, ces transformations ont commencé avec la mise en culture d'un certain nombre d'espèces végétales, La mise en culture de ces espèces a exigé un effort de l'évolution technique et des aménagements variés pour les adapter aux conditions physiques du milieu, Les premiers aménagements ont été réalisés par les paysans pour améliorer la mise en culture sur des terrains au relief montagneux. Depuis l'Antiquité des terrasses à Muret et des banquettes ont été construites sur de nombreux versants de collines ou de monts pour permettre d'améliorer la profondeur du sol sur la pente et d'en réduire l'érosion et de maîtriser son régime en eau qu'il soit sec où irrigué, un peu plus tard apparait l'aménagement de serres agricoles. Les activités agricoles liées à la présence ou à la proximité de la mer produisent des paysages particuliers (les fermes, les étables ...etc.), des villages agricoles (où on retrouve prépondérance de l'habitat individuel et l'absence de l'habitat collectif). Mais cette activité est en voie de déclin à cause de l'empiétement et l'extension tentaculaire urbaine sur les terres agricoles.

**Figure 22:** Vues sur le village agricole de la ville littorale de Damous à Tipaza.



Source : Photo aérienne prise de Google Earth, traitée par les auteurs.



Source : [https://www.vitamedz.com/le-village-dedamous/Articles\\_15429\\_141655\\_42\\_1.html](https://www.vitamedz.com/le-village-dedamous/Articles_15429_141655_42_1.html)

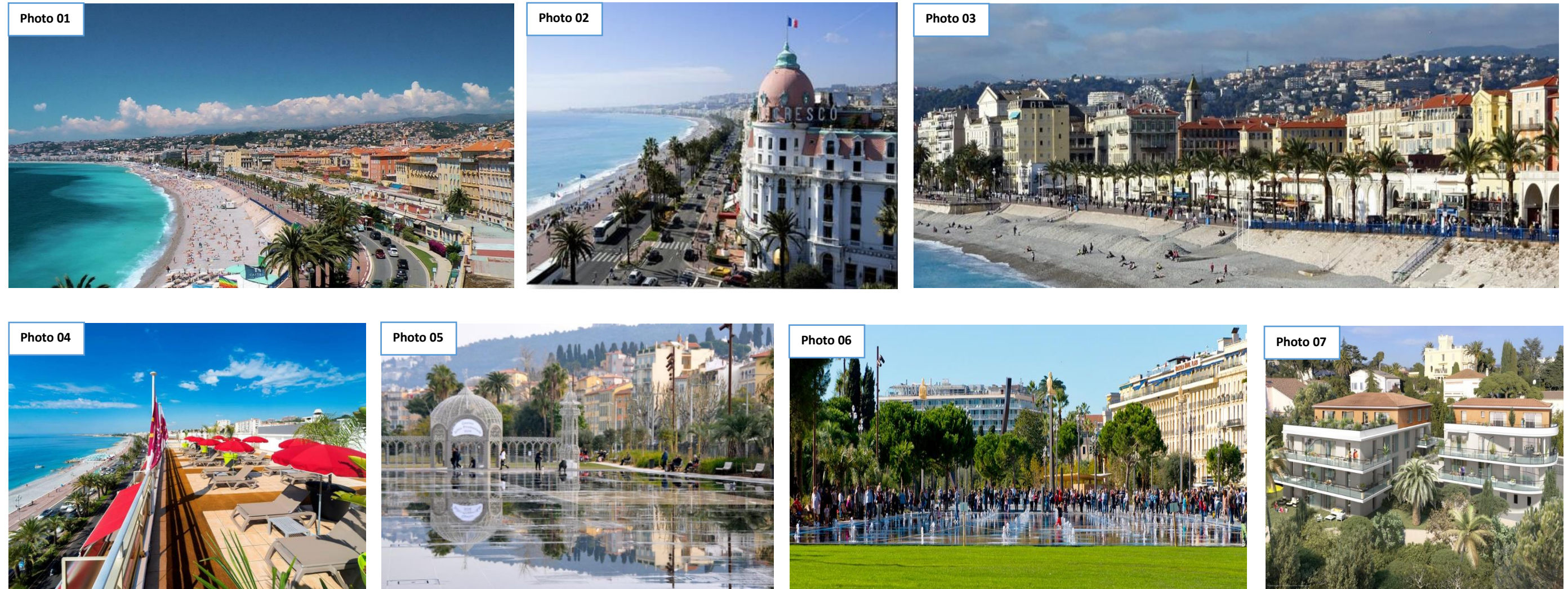


Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Damous#/media/Fichier:Damous.JPG>

La photo 01 représente une vue aérienne du village agricole de Damous qui se situe à Tipaza, qui vit principalement de l'agriculture et de l'élevage sur de larges parcelles de terre fertile (cultures céréalières et d'arbres fruitiers). Les grandes étendues de l'oued Damous, baptisées jadis « La Plaine » ont été très sûrement des grands domaines à blé et source de richesse pour ces habitants, ceux-ci habitent dans des maisons individuelles à caractère paysans (dont l'architecture est simple et modeste, (photos 02)), où ils exercent leurs métiers d'élevage et de culture d'où la présence d'étables, de fermes et de serres créant ainsi un paysage architectural et urbain spécifique à ces villes littorales. (Photo 03).

-En plus des villes à vocations citées auparavant, nous ajoutons le cas où ces dernières possèdent plus d'une activité dominante, qu'on appelle : villes à double vocation, nous citons l'exemple :

**Figure 23:** Vues sur les aménagements de Nice, une ville touristique et agricole.



Source des photos : [https://www.tripadvisor.fr/Attraction\\_Review-g187234-d3458276-Reviews-Les\\_Ponchettes-](https://www.tripadvisor.fr/Attraction_Review-g187234-d3458276-Reviews-Les_Ponchettes-)

**-Photo 01 :** *Une ville pour la promenade*, La ville de Nice possède plusieurs promenades qui permettent de profiter des bienfaits du climat et constituent un espace de vie sociale et mondaine et qui façonnent aujourd'hui le paysage urbain principalement la « Promenade des Anglais », voie littorale dédiée à la promenade, construite de 1822 à 1824 à l'initiative des Britanniques, aménagée par des commerces et des espaces de consommation.

**-Photo 02 :** *Des architectures dédiées à l'accueil*, la ville de Nice se caractérise, en termes de typologie de l'habitat, par une prédominance de la « résidence riche ». Toutefois, cette même fonction d'accueil touristique a favorisé la construction d'autres types d'édifices qui attestent également cette vocation touristique, notamment les lieux de culte. L'évolution de la fonction d'accueil depuis la fin du XVIIIe a peu à peu enrichi la typologie des formes d'hébergement, de l'hôtel particulier loué par les patriciens niçois aux hivernants (tendance actuelle), jusqu'aux résidences en copropriété aujourd'hui.

**-Photo 03 et 04 :** *Commerces et lieux de loisirs d'accompagnement* : La présence des hivernants a entraîné la création à Nice de nombreux commerces qui visaient cette clientèle, dont plusieurs subsistent encore « grands magasins » selon le modèle parisien (Galeries Lafayette, la Riviera...). Parmi les lieux de loisirs, outre la façade préservée du casino du Palais de la Méditerranée, on peut mentionner l'Opéra, le kiosque à musique du jardin Albert 1<sup>er</sup>, le restaurant « la Réserve » ... Mais il est certain que ce type de bâtiments, dont la plupart sont apparus seulement à la fin du XIX<sup>e</sup>, soumis à l'évolution des modes, ont souvent été remplacés. On peut relever également un élément de patrimoine immatériel qui s'intègre dans cet ensemble : le Carnaval de Nice.

**-Photo 05 et 06 et 07 :** *Une ville-parc*, l'urbanisation du paysage agricole qui constituait la campagne niçoise au XVIIIe siècle, a préservé le plus possible la présence d'une végétation perçue comme essentielle pour l'attractivité de la ville : au paysage jardiné succède à partir du XIXe « une ville parc ». Les modalités de cette végétalisation sont multiples. De plus, le tissu urbain niçois présente un trait spécifique : l'intégration du jardin à l'immeuble résidentiel. Contrairement au schéma urbain habituel chaussée-trottoir-bâtiment, on a à Nice, très souvent, entre le trottoir et le bâtiment, une avant-cour plantée, visibles de la rue et servent d'ornement à la voie publique. Devenir une référence en matière d'écologie et la ville verte de la Méditerranée est aujourd'hui une priorité

## Section 02 : Thématique spécifique

### « L'aménagement des zones portuaires »

#### II.1. Introduction de la section 02 :

Comme nous l'avons évoqué dans l'introduction générale de ce mémoire, la recherche est une étape fondamentale avant tout travail établi.

Il est essentiel d'établir un état de connaissance sur le thème du projet choisi, à travers les recherches bibliographiques et l'analyse de cas similaires à notre cas d'étude.

Pour la suite de cet état de connaissances, dans sa deuxième section, nous allons nous pencher sur un thème que nous avons jugé très intéressant pour la suite de notre intervention sur le site d'étude choisi qui est la ville de Bejaia, à savoir l'aménagement des zones portuaires.

*« Les évolutions récentes des relations entre la ville et le port sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines ».* Claude Prelorenzo

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes littorales sont nées de la présence d'un port.

Le port, élément majeur du développement de la ville littorale, a constitué avec celle-ci un système de combinaison et de complémentarité entre leurs fonctions, et cela pendant très longtemps.

Les villes portuaires (ville dotée d'un port), sont des lieux d'essence économique, fondées sur le commerce international, la défense nationale et/ ou la pêche. Leur développement a été porté par le progrès des échanges internationaux et soumis aux grands mouvements de l'histoire, qui ont redistribué en permanence la donne géopolitique mondiale.

Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/Port a connu des moments difficiles. Logiques nationales et fonctionnelles se sont alors conjuguées pour faire des ports des enclaves techniques et logistiques excluant la vie urbaine.

Après une période de relatif immobilisme, voire de désintérêt ou de résignation, les structures portuaires héritées des siècles passés apparaissant inadaptées aux impératifs du commerce maritime moderne. Depuis une trentaine d'années, les choses sont toutefois en train de changer, les villes portuaires sont en pleine mutation. Les projets de revitalisation des espaces portuaires délaissés constituent un nouvel enjeu pour ces villes et ses habitants, qui cherchent à retrouver une façade maritime, à renouer avec leur histoire. Cette revitalisation s'inscrit dans une nouvelle forme de développement urbain de la ville appelée le « renouvellement urbain », qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières, et a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain.

Les anciens quais et bassins contigus au cœur des villes qui ont parfois évolué vers des espaces marginalisés, véritables friches portuaires, plaies béantes, offrent de nouvelles opportunités. Leur requalification apparaît comme un nouvel enjeu urbain, qui va redonner vie à la ville.

## II.2. Présentation des zones portuaires :

Comme on a déjà vu dans la section 01 de cet état de connaissances, il existe quatre types de zones portuaires bien distinctes selon les fonctions qu'assurent les ports à partir des quels elles sont aménagées. Dans la présentation qui suit, nous allons les illustrer par des exemples, et cela afin de mieux connaître les aménagements qui sont propres à chacune de ces zones et identifier le paysage urbain et architectural particulier des zones portuaires au sein des villes littorales.

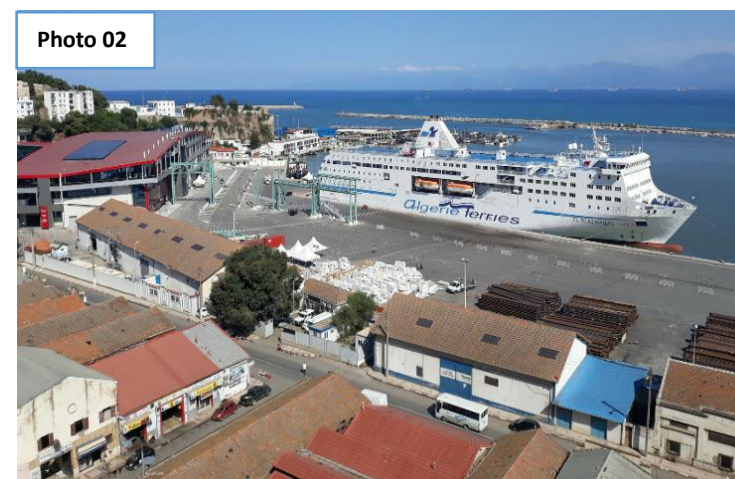
- **Zones portuaires aménagées à partir des ports commerciaux et industriels :**

Elles constituent des dispositifs territoriaux de grande envergure, qui occupent des surfaces souvent plus étendues que les villes dont ils portent le nom, monopolisent des kilomètres de littoral (ou de berges), et exercent une emprise économique, industrielle, écologique sur de vastes arrière-pays. Ils entretiennent donc des relations nombreuses, complexes, déterminantes avec la région géographique où elles sont situées. Elles servent à des fins industrielles (chargement et déchargement des marchandises à travers les différents navires, transport hydrocarbures...), elles sont constituées d'infrastructures en relation avec leurs activités dominantes : gares maritimes, terminaux, sécurité maritime ainsi que les infrastructures routières et ferroviaires, mais elles comprennent aussi des installations portuaires (espaces de stockage, hangars engins de transport, grues...) ce qui implique le changement du paysage urbain et architectural des villes qui les accueillent, créant ainsi une rupture (physique, visuelle...) entre la ville et ces zones, conditionnant l'accès qui est réservé au personnel privant ainsi la ville de profiter pleinement de son front de mer.

**Figure 24:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports commerciaux et industriels.



Source : photo prise par les auteurs



Source : photo prise par les auteurs



Source : <https://www.marseille-port.fr/fr/Page/16787>

Les photos 01 et 02 montrent les zones portuaires de la ville de Oran et Bejaia, elles sont dotées d'espaces de stockage, hangars dont l'état est dégradé, des gares maritimes, les navires de transport de marchandises et de voyageurs constituant ainsi un paysage propre aux activités portuaires qui présente une architecture industrielle sommaire, elles sont clôturées et destinées au personnel négligeant la relation avec leurs arrière-pays.

La photo 03 montre une vue de ciel des bassins du port commercial de Marseille en France où nous constatons la présence des différents équipements liés à l'activité portuaire (la tour administrative CMA-CGM (B), la gare maritime...).

- **Zones portuaires aménagées à partir des ports de pêche :**

Les ports de pêche sont les ports les plus nombreux dans le monde, les activités exercées dans ces derniers contribuent au changement du paysage urbain et architectural des villes qui les accueillent, ces derniers créent une attraction touristique, car en plus des espaces aménagés pour les activités de la pêche, ces zones accueillent aussi des aménagements de loisirs et de distraction. Leurs dimensions varient selon les bateaux qu'elles accueillent et l'infrastructure est plus simple par rapport à celle des ports de commerce (citées auparavant), nous retrouvons quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement et les marchés pour la vente de poisson à leur proximité, éventuellement un chantier de réparation navale et entretien du matériel de pêche.

**Figure 25:** paysage architectural et urbain des zones portuaires aménagées à partir des ports de pêche.



Source : [www.tripadvisor.com](http://www.tripadvisor.com)



Source : [https://www.tripadvisor.fr/LocationPhotoDirectLink-g207350-d1326723-i288404662-Le\\_Mogador-Royan\\_Charente\\_Maritime\\_Nouvelle\\_Aquitaine.html](https://www.tripadvisor.fr/LocationPhotoDirectLink-g207350-d1326723-i288404662-Le_Mogador-Royan_Charente_Maritime_Nouvelle_Aquitaine.html)



Source : [https://www.bernezac.com/Royan\\_port.html](https://www.bernezac.com/Royan_port.html)



Source : <https://www.sudouest.fr/2012/09/12/le-joyau-discret-du-port-818157-1510.php>

Les photos montrent les activités d'accompagnement qu'on retrouve au niveau du port de pêche de Royan en France, il englobe : une promenade au bord du port (photo 01), on retrouve tout au long de celle-ci des espaces de consommation et des terrasses offrant les plus belles vues sur le port, (les restaurants sont souvent spécialisés en poisson), mais aussi cette promenade permet aux visiteurs et aux touristes, la découverte des différentes techniques de pêche (moderne et artisanale), les sortes de poissons (sur les bateaux ou exposés au marché), histoire des bateaux, la réparation navale... (Photos (03 et 04)), cette multitude d'activités offre au paysage architectural et urbain animation et harmonie entre ces zones là et les villes qui les accueillent.



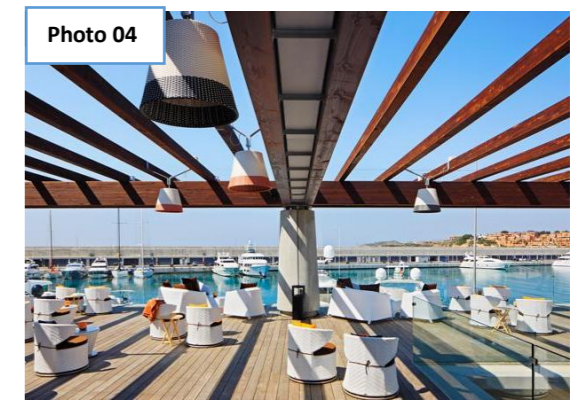
- **Zones portuaires aménagées à partir des ports de plaisance :**

Les ports de plaisance, sont des ports réservés aux bateaux de plaisance à voile et à moteur. Les zones portuaires aménagées à partir des ports de plaisance comprennent des aménagements qui varient selon les typologies de ces derniers. D'après Bernard (2005), la typologie des ports de plaisance dépend de leur site d'implantation, c'est-à-dire de leur position vis-à-vis de la ville. Ainsi, on distingue :

- Des « ports en site naturel » ou en « semi-léger » ; abris naturels qui n'exigent pas beaucoup d'infrastructures terrestres.
- Des ports de plaisance réalisés dans des infrastructures existantes en remplacement d'activités portuaires traditionnelles ou en déclin (pêche, industrie, commerce ou port militaire) bénéficiant des équipements en place (digues, bassins, quais, ...) et situés le plus souvent au cœur de la ville,
- Des structures portuaires lourdes réalisées en avant du trait de côte, très fonctionnelles conçues spécialement pour la plaisance,
- Des ports de très grandes capacités d'accueil, réalisés en retrait du trait de côte, souvent d'anciens marais maritimes, bien protégés et conçus au sein d'un vaste ensemble immobilier de type « Marina », devenant de véritables pôles touristiques autonomes.

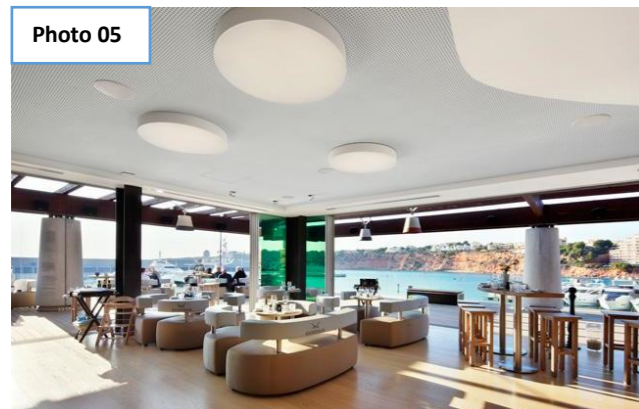
La présence d'un port de plaisance en pleine ville constitue un point d'ancrage maritime (visites en mer, navigation) et terrestre (découverte du patrimoine, architecture urbaine, évènements, restauration, ...). Par leur dimension, ces zones portuaires constituent de véritables plates-formes touristiques, des lieux de vie et d'activités (sportives, culturelles).

**Figure 26:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports de plaisance.



Source : <https://www.casafari.com/area-guide/spain/mallorca/calvia-property/port-adriano-el-toro-property/>

Source : <https://arqa.com/en/architecture-en/port-adriano-the-new-marina-designed-by-philippe-starck.html>



Source : <https://www.whitelinhotels.com/journal/spain/philippe-starcks-mallorca>

Source : <https://www.shutterstock.com/fr/search/algeria+port>

La photo 01 est une vue d'ensemble du port Adriano, l'un des ports de plaisance les plus modernes d'un grand design en Méditerranée. Etant une base exceptionnelle pour les super yachts avec une gamme de services premium, il est situé dans un environnement hautement fonctionnel. Il est bien plus qu'un simple port où sont amarrés des bateaux et des yachts, c'est un endroit familial et convivial. On peut y trouver une grande variété de bars et de restaurants (photos 03, 04, 05), allant de la cuisine méditerranéenne à la haute cuisine. Outre le grand boulevard d'affaires situé sur son quai, (photo 02) on trouve une sélection de boutiques de mode et de boutiques exclusives de marques internationales haut de gamme. Port Adriano propose de nombreux concerts et événements tout au long de l'année, qui inspirent les résidents de premier plan et les visiteurs étrangers. Les photos 06, 07 et 08 présentent des vues sur le port de plaisance de Sidi Fredj à Alger.

- **Zones portuaires aménagées à partir des ports militaires :**

Les ports militaires (ou ports de guerre, bases navales) sont aménagés pour accueillir les navires de guerre. Les zones aménagées à partir de ces ports disposent d'un rempart coté terrestre, parfois datant de plusieurs siècles, un grand quai pour l'accostage est également présent avec des bâtisses militaires en arrière-plan. Elles comportent généralement un arsenal, une école navale, un chantier de réparations et de construction navale, des moyens de ravitaillement, des logements et des espaces d'entraînement pour les équipages. La plupart des zones portuaires aménagées à partir des ports militaires sont fermées et interdites au public pour des raisons de sécurité.

**Figure 27:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports militaires.



Source : <https://www.tracesofwar.com/sights/103296/Where-is-Former-Naval-Base-Mers-El-Kebir.htm>

La figure ci-dessus présente un exemple de zone portuaire aménagée à partir d'un port militaire et les aménagements qui lui sont spécifiques.

La photo 01 est une vue sur la zone portuaire aménagée à partir de la base militaire navale de Marsa Elkbir à Oran, en Algérie, où est interposé l'essentiel du matériel militaire de la marine militaire Algérienne. Cette infrastructure participe réellement de la défense côtière et maritime car elle permet aux navires de s'armer en toute sécurité (grâce à la bulle de protection anti aérienne et physique constituée par les flancs de la Montagne elle-même) avant de reprendre la mer.

La photo 02 représente le fort de la base navale de Marsa Elkbir,

La photo 03 est une vue sur l'une des principales installations du port de Marsa Elkbir, l'Etablissement de Construction et de Réparation Navales (ECRN), qui est une entité militaire, à caractère industriel et économique, et a pour fonctions : l'accomplissement des missions de conception, de réalisations navales, de réparation, de rénovation et de modernisation de la flotte militaire, ainsi que le développement des prestations de services dans le domaine de l'industrie navale.

### **\*Aménagement ville port à travers l'histoire**

Les « villes et les ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter ».

Cette relation a pris des formes diverses dans le temps long de l'histoire des territoires, nous allons voir dans ce qui suit un bref aperçu sur cette relation à travers l'histoire.

#### **Ville-port avant le XIXe siècle :**

Pendant longtemps, le bord de mer était considéré comme un lieu inhospitalier, à tel point que les villes lui tournaient le dos. Sur ce bord de mer urbain, le port était perçu comme un espace

Jusqu'à 1800 environ, les villes et les ports étaient étroitement liés, le port représentait le symbole économique du développement de la ville portuaire et la prospérité des deux éléments était très associée. Les habitants étaient majoritairement des pêcheurs et l'activité principale des ports était de stocker les marchandises pour la ville.

L'importance du transport par navire justifiait la localisation des villes à proximité immédiate des voies de navigation, et cela s'est traduit à travers leur le tissu urbain et dans les modes de vie.

#### **Ville-port pendant le XIXe siècle :**

Suite à la révolution industrielle, et avec l'arrivée de la machine à vapeur, puis du chemin de fer apparaissent les premiers changements des rapports entre ville et port. Des navires plus rapides et plus grands, marchandises plus abondantes nécessitant des améliorations au niveau de l'accès et du stockage. Le port initial, s'éloigne de la ville et devient de plus en plus autonome, il continue de représenter le symbole du développement économique mais, d'une échelle d'importance dépassant la ville.

Par ailleurs, le grand développement industriel des ports, connaît des avantages et des inconvénients. D'une part, une croissance des emplois dans les ports et de la population dans les villes, ainsi qu'une concentration des investissements mènent à une hausse du revenu régional par habitant ; d'autre part, la pollution de l'air et les nuisances, accompagnent ce développement. De plus, à cause des espaces requis par les implantations industrielles dans les ports, souvent sans aucun lien avec les villes anciennes, des « villes nouvelles » apparaissent pour accueillir les travailleurs, menant souvent à un déséquilibre démographique et urbain.

Cette période correspond également à la mondialisation où les échanges internationaux augmentent d'une manière significative ; le transport maritime y devient important. L'évolution des nouvelles techniques, la manipulation avec des conteneurs notamment, impose souvent une évolution spatiale des ports et leur donne une fonction purement de transport ; l'échelle des nouvelles infrastructures s'adapte difficilement au contexte local.

Par ailleurs, les séjours brefs des navires dans les ports, ainsi que les passages rapides de marchandises sans utilisation de main d'œuvre, changent significativement l'ambiance traditionnelle des ports.

**Ville port après la révolution industrielle :**

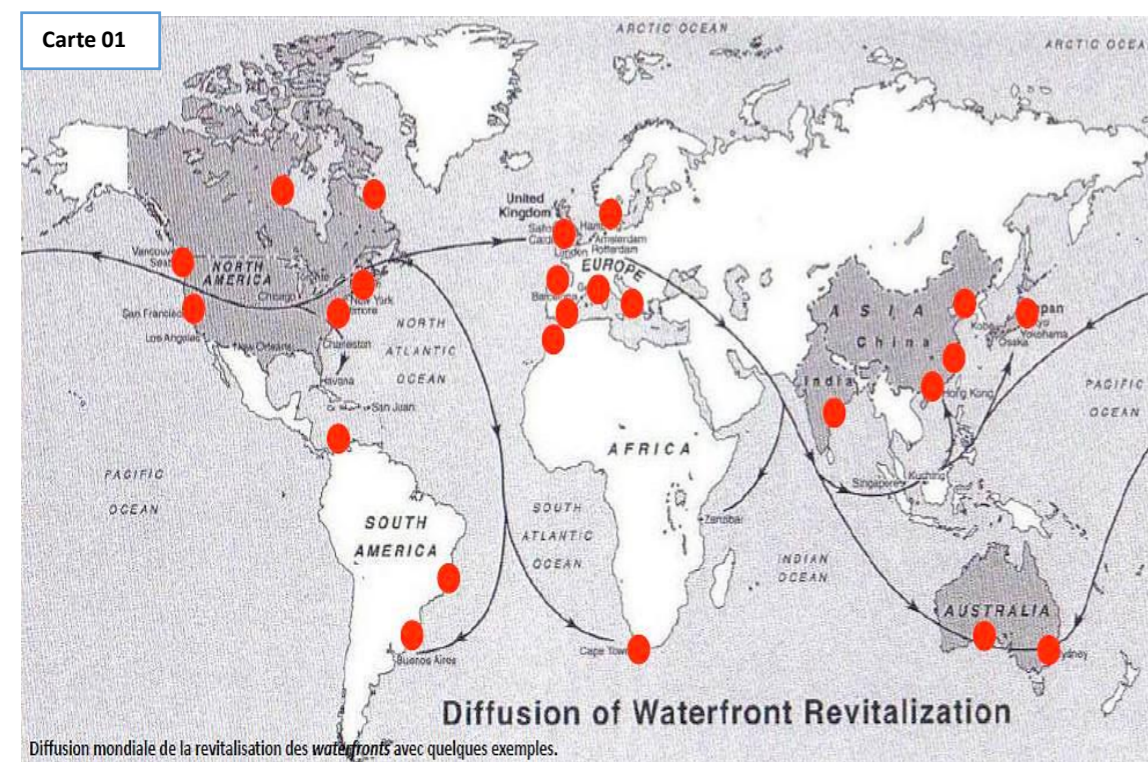
Depuis les dernières décennies, la chute de l'industrie lourde a causé la fermeture des anciennes usines, le système intégré ville-port est brisé par le gigantisme naval de la deuxième moitié du XXe siècle, la délocalisation des activités portuaires hors de l'enceinte urbaine matérialise la séparation entre la ville et le port, remplaçant ce qui était encore, jusqu'à la moitié du XXe siècle, une juxtaposition, par une disjonction des deux entités, tout cela a entraîné l'apparition des espaces obsolètes, délaissés sans fonction appelés friches portuaires.

On assiste ici à un phénomène appelé clivage ville/ port dont les causalités peuvent être liées à trois aspects principaux de la révolution industrielle : l'évolution technologique des transports (le terrestre et le maritime), la rationalisation des marchés (séparation entre les lieux de production et de consommation), et la nouvelle place qu'occupe le port dans cette nouvelle économie.

**\*Le mouvement du réaménagement de l'interface ville - port :**

Depuis les années 1950, les villes portuaires ont connu un déclin et se sont métamorphosées. Les ports autrefois situés au cœur des villes, se sont déplacés ou délocalisés vers leurs périphéries, ils n'étaient plus adaptés à l'accueil des navires (porte conteneur, pétroliers...) dont la taille n'a cessé d'augmenter avec le développement des échanges liés à la mondialisation. Ainsi d'immenses espaces portuaires ont été abandonnés sur les fronts d'eau urbains et sont restés à l'état de friche pendant plusieurs décennies en attente d'une reconquête. Ce phénomène est récurrent dans les villes portuaires et ces friches se distinguent des autres espaces délaissés, à la fois par : leur surface importante, leur situation exceptionnelle à proximité du centre-ville, mais aussi par leur durée d'abandon, leur emplacement sur le front d'eau en fait une particularité car c'est une zone d'interface, de rencontre entre l'eau et la terre que l'on ne retrouve pas dans les autres friches, c'est de plus un sujet d'actualité, car après avoir connu différentes phases de reconversion plus ou moins réussies les fronts d'eau urbains abandonnés sont aujourd'hui en pleine mutation. Ce phénomène est un mouvement de recomposition de l'espace portuaire et la ville (Villes portuaires des États-Unis (Boston, Baltimore, San Francisco...)). Le modèle qui va s'imposer est une réaffectation de l'interface basée sur de nouvelles valeurs d'usages des sites. Les activités portuaires sont pour la plupart délocalisées et les espaces sont récupérés et transformés pour abriter de nouvelles fonctions dans le prolongement des centres villes. Le caractère attractif de cette frange maritime (waterfront) est alors utilisé pour établir une valorisation foncière et attirer des programmes immobiliers plus ou moins prestigieux tirant partie d'une implantation au bord de l'eau : tertiaire de bureaux, commerce, activités touristiques, habitat haut de gamme... A travers cette reconversion et cette ouverture sur l'eau, l'objectif est de redynamiser les centres villes, de rehausser l'image de marque de la cité et offrir des activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux (tourisme, congrès...). Ce mouvement qualifié de Waterfront Revitalisation va progressivement se diffuser en Amérique du Nord puis dans le reste du monde où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires au cœur des villes.

**Figure 28:** vues sur le réaménagement des villes portuaires à travers le monde.



Source : Ville et port « city and port ciudad y puerto, octobre 1997.



Source des photos : cours typologie urbaines et architecturales en milieu littoral, 2017/2018, Mr Aouissi B.K.

La carte 01 nous montre la propagation du mouvement de recomposition de l'interface ville port dans le monde.

Les photos 01 et 02 nous montrent les premiers modèles de réaménagement des fronts d'eau établi au niveau de Baltimore et San Francisco qui visaient à introduire de nouvelles activités (citées auparavant) qui respectent l'intérêt général et qui répondent aux attentes et aux besoins de leurs communautés.

La photo 03 nous montre un autre exemple de revitalisation du front de mer, le projet « Tanja Marina Bay International » de la zone portuaire de Tanger qui a pour objectif de transformer l'ancien port industriel en un port touristique de plaisance haut de gamme visant à accueillir les bateaux de croisières sillonnant la mer Méditerranée.

### II.3. Etude de cas :

En menant une réflexion à l'échelle du quartier, de la ville et du territoire avec un regard d'architecte urbaniste, plusieurs questions se posent alors, que peut-on faire sur ces espaces délaissés ? Comment peuvent-ils être revitalisés et être une source de revitalisation urbaine de la ville portuaire ? Et dans quelles mesures peuvent-ils permettre à celle-ci de renouer avec son paysage portuaire ? Pour répondre à ces questions nous allons étudier deux cas de réaménagement réussis de villes portuaires méditerranéennes à savoir la ville de Barcelone en Espagne et la ville de Gênes en Italie.

« *Les transformations des lieux les plus symboliques des façades Urbano-portuaires barcelonaise et génoise à l'occasion de l'organisation des Jeux olympiques et de l'exposition internationale Christophe Colomb, marquent l'adoption généralisée d'une « water front attitude » par les villes de l'Europe du Sud* » (Rodrigues-Malta, 2001).

#### ❖ Cas de la zone portuaire de la ville de Barcelone en Espagne :

Jouissant d'une position stratégique au sein de la mer Méditerranée, la ville de Barcelone s'est imposée à travers les siècles pour devenir la grande métropole européenne qu'elle est aujourd'hui. Rattachée aux valeurs catalanes et méditerranéennes, elle se distingue par une forte identité, qui découle de son histoire et de son processus de transformation au cours du passé. Sur le pourtour méditerranéen, la reconversion du vieux port de Barcelone en « port urbain » constitue un temps fort dans l'histoire contemporaine des relations ville-port.

**Figure 29:** vue sur l'état actuel de la zone portuaire de Barcelone, en Espagne.



Source : carte google earth traitée par les auteurs

- **Contexte général :**

Au début des années 1980, l'Espagne connaît une forte crise économique, de nombreuses usines ont cessé de fonctionner, les petits ateliers comme de grands entrepôts barcelonais ont vu fermer leurs portes. Aucun de ces établissements ne répondait aux lois de l'offre et de la demande.

Le déplacement des activités commerciales du port Vell (le vieux port) ; qui est la partie la plus ancienne de Barcelone, vers le sud-ouest de son site originel pose la question du devenir des emprises et des équipements obsolètes localisés au centre de la ville ; une zone portuaire délabrée, avec des entrepôts vides, des gares de triage et des usines portuaires.

A l'époque, la capitale catalane souffrait de graves manques ; il n'y avait pas de périphérique et la mer n'était pas accessible.

De grands événements ont permis à cette ville de réconcilier avec son port. En 1986, les jeux olympiques sont attribués à la ville de Barcelone. De tels exceptionnels événements permettent de remodeler la ville qui va leur perdurer ; à Barcelone il s'agissait avant tout de récupérer le rivage isolé depuis le XIXe siècle par le chemin de fer et les hangars du port.

**Figure 30:** vue sur l'état du vieux port de Barcelone en 1998.



Source : rapport annuel du port de Barcelone 1988.

La figure ci-dessous présente l'état du vieux port de Barcelone avant sa rénovation, où on remarque l'état délabré des entrepôts qui occupaient le port qui forment une pollution visuelle et créent une rupture entre la ville et la mer.

-L'élection de Barcelone en tant que « Ville olympique », a favorisé la formulation d'une opération à l'échelle de l'ensemble du vieux port. Mais c'est selon un scénario différent que cette nouvelle intervention a été projetée. En effet, l'évolution récente de la jurisprudence espagnole en matière de domaniaité portuaire ; avec notamment l'accord aux ports autonomes des compétences pour la rédaction de leur plan d'aménagement, a permis au port de Barcelone de décider pleinement des finalités de l'opération.

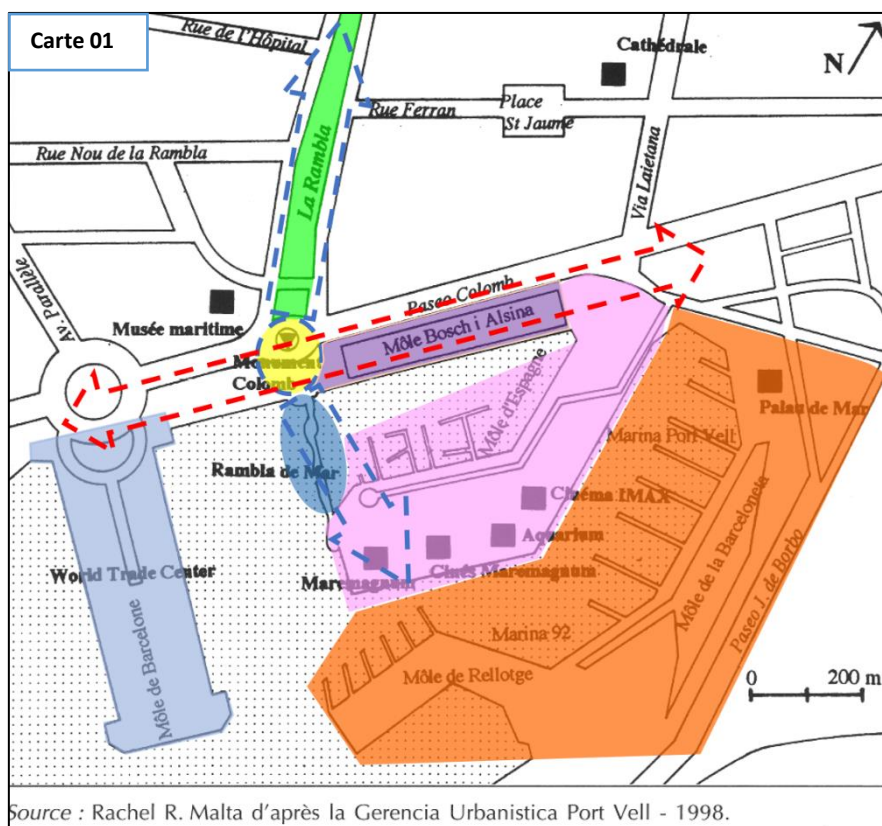
En mars 1988, le port entreprend la rédaction d'un plan d'aménagement de la zone qu'il publie en mai 1989, soit un temps record au regard de l'envergure des transformations et du nombre d'acteurs concernés. Le plan d'aménagement concerne la transformation de 55,6 hectares du vieux port.

-La première intervention concerne la destruction de la ceinture portuaire et la transformation du môle de Bosch i Alsina en promenade maritime piétonnière. Symbole d'ouverture de la ville sur la mer, cette opération, au terme d'une entente entre la ville et le port, accorde une priorité absolue à l'usage collectif avec la création d'un « balcon sur la mer » et la hiérarchisation souterraine du trafic automobile.

En effet, la rénovation du bord de mer sera un facteur touristique important pour la suite. Avant 1992, Barcelone vivait complètement le dos tourné à la mer.

-Le Vieux port est la partie la plus ancienne de l'actuel quai de Barcelone. Il commence à la Colonne Christophe Colomb, où naît La Rambla et s'étend jusqu'au quartier de la Barceloneta. D'un côté, près de l'Avinguda Parallèle, on trouve les Arsenaux Royaux qui abritent sous leurs voûtes le Musée maritime de Barcelone et sa collection d'objets, documents, modèles et embarcations.

**Figure 31:** schéma de principes d'aménagement du vieux port de Barcelone.





### 🚦 Quai de Bosch i Alsina (moll de la Fusta) :

L'aménagement du Moll de la Fusta représente le premier élément du projet de remodelage de l'ancienne partie du port en « port urbain », en continuité directe avec la Barceloneta et le nouveau front de mer du Village Olympique. C'est un tronçon de voie de ceinture du littoral, aménagé comme voie civique et promenade.

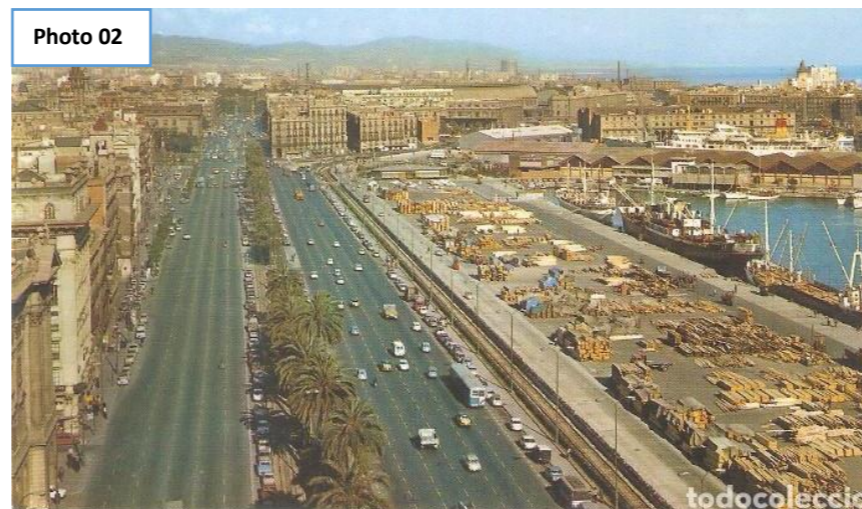
Débutée en 1982, par l'architecte Manuel de Solà-Morales, cette autoroute urbaine a été construite pour deux principaux objectifs :

- Ouvrir la ville sur la mer, avec la création d'un grand espace public.
- Résoudre l'achalandage routier important sans créer de rupture urbaine. Le réaménagement des voies de circulation ne constitue pas une barrière ; la voirie a résolu à la fois les problèmes de circulation locale et a permis le passage de la voie de circulation rapide de la ceinture littorale.

Cet espace fut pendant des siècles le premier port de la ville, quand Barcelone était romaine. Plus tard, comme l'indique son nom populaire, le Moll de la Fusta eut pour fonction le dépôt et l'arrimage du bois. Aujourd'hui, après avoir été réaménagé dans le contexte des Jeux olympiques de 1992, c'est une agréable promenade le long de la mer, parfaitement intégrée à la ville.

Sa construction achevée en 1987 a permis à la vieille ville de réunifier le centre historique et le vieux port qui avaient été séparés. Les piétons ont ainsi retrouvé leur facilité à se déplacer sans avoir à traverser de grands obstacles. Le projet est entièrement construit sur des terrains publics (57,6 % appartenant à la Ville de Barcelone, 39,1 % au Port autonome et 3,3 % constituant une servitude de la compagnie de chemin de fer), il a impliqué la suppression de la voie ferrée, qui séparait précédemment le Passeig de Colom du Moll de la Fusta.

**Figure 32:** vue sur l'aménagement du quai de Bosch i Alsina.



Source des photos : <https://bonjourbarcelone.fr/barceloneta-quartier/>

La figure ci-dessus est une vue sur l'aménagement du quai Bosch i Alsina, qui a constitué un temps fort de la réintégration des quartiers anciens à la ville.

La photo 01 est une vue sur l'état actuel de l'ensemble du projet du quai qui se compose de trois parties parallèles à la mer, la première est le passeig de Colom, une voie civique large de six voies. La seconde, qui est divisée en deux parties, soit l'esplanade-promenade, une terrasse surélevée voisine au passeig de Colom, et, au niveau inférieur, un stationnement ainsi qu'une autoroute large de six voies. En outre, avec le niveau supérieur, en tout quatorze voies sont aménagées pour offrir une circulation plus fluide. Enfin, la troisième partie est l'esplanade située vers la mer, partie qui porte le nom proprement dit le Moll de la Fusta.

La photo 02 présente l'état du quai avant sa réhabilitation et la rupture que causait celui-ci entre la ville et la mer vu qu'il était utilisé jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle pour stocker le bois avant l'embarquement. Ce quai est devenu un secteur très dynamique, idéal pour organiser des événements de grande envergure, il propose des infrastructures spacieuses et peut accueillir un public nombreux. Ses accès sont très pratiques et un parking est disponible sur le Passeig de Colom (photo 03).

**-La promenade de Colomb :**

**Figure 33:** vue sur l'aménagement de la promenade de Colomb.



Source: <https://fr.depositphotos.com/77012593/stock-photo-port-vell-in-barcelona-spain.html>

La figure ci-dessus illustre l'aménagement de la promenade de Colomb.

Le Passeig de Colom est traité comme une voie civique, qui relie comme auparavant le Parallèle (à l'ouest) et le Passeig Picasso (à l'est), aux limites de la Ciutat Vella. Il comporte six voies (trois dans chaque sens), encadrées par deux rangs de palmiers, dont certains ont été plantés il y a cent ans, sur le premier tracé. Ces voies passent de part et d'autre d'un espace central aligné sur le monument de Christophe Colomb (situé à l'extrémité ouest), où l'on retrouve les deux voies de bus ; cet espace central hérité de l'ancien boulevard — avec ses balustrades, ses bancs et ses lampadaires — est traité dans le style du début du siècle.

La terrasse légèrement surélevée, adjacente au Passeig de Colom, a deux fonctions bien distinctes. Du niveau supérieur, conçu comme une esplanade-promenade, agrémentée de bancs de céramique colorée (dans la tradition de Gaudí), de pergolas et de petits kiosques (où des restaurants ont été aménagés en 1988), la vue s'offre sur la mer, le port et la Barceloneta, ainsi que sur l'esplanade en contrebas, à laquelle la terrasse est reliée par des passerelles rappelant la forme des structures métalliques qu'on voit dans le port. Au niveau inférieur sont logés un stationnement souterrain et six voies rapides ; quatre voies sont couvertes par l'esplanade, deux sont à ciel ouvert et desservent exclusivement le port. Avec les voies du niveau supérieur, l'ensemble est constitué de quatorze voies. Dans le projet plus vaste du Port urbain, des connections sont aménagées avec le Secteur Oriental de la Ciutat Vella et la Barceloneta (prolongement des voies et grande place du Portai de Mar). Quant à la vaste esplanade au bord de l'eau (le Moll de la Fusta proprement dit), elle est plantée de manière régulière de deux espèces de palmiers, l'une haute et élancée, l'autre basse et touffue. La plantation aligne plusieurs rangées (espacées de 17 mètres), offrant l'image d'un ordre global. Le mobilier est simple : trois types de lampadaires de style finXIXe siècle, et des bancs de bois regroupés. Le pavé existant de roches basaltiques a été nettoyé et rénové et l'herbe pousse aux jointures. Le projet comporte également une série de sculptures, dont celle de Roy Lichtenstein, qui occupe une position stratégique à l'extrémité est du Passeig.

### 🚩 Le quai d'Espagne :

Situé en plein cœur du Port Vell, le moll d'Espanya est un ancien quai du vieux port, qui était jadis occupé par des entrepôts, réaménagé en zone d'attraction majeure de la ville. Il est relié au Moll de la Fusta par une passerelle en forme de vague, la Rambla de Mar, qui pivote pour permettre aux bateaux d'entrer dans la marina située derrière.

À partir de friches industrielles ; deux ports de plaisance ont été créés qui englobent une péninsule avec un grand complexe de divertissement. Le plan d'aménagement partait d'une conception axée sur des usages essentiellement publics et récréatifs.

Cet espace dispose de zones bien distinctes : la place de la Odisea, la place d'Itaca et le mirador du Port Vell, où il est possible d'organiser des présentations ou des expositions, ou bien de spectaculaires défilés au bord de la mer. Son offre culturelle et de loisirs est variée : le Maremagnum et l'Aquarium. Il dispose d'un parking de près d'un millier de places.

**Figure 34:** vue sur l'aménagement du quai d'Espagne.



Photo 01

Source des photos : <https://www.luxurychartergroup.com/fr/post.php/charter-show-myba-317/>



Photo 02

Source des photos : <https://welovebarcelona.de/maremagnum/>



Photo 03

Source des photos : [https://dovoogo.fr/espagne/barcelone\\_c/aquarium-barcelone\\_v](https://dovoogo.fr/espagne/barcelone_c/aquarium-barcelone_v)

La photo 01 est une vue d'ensemble du quai d'Espagne, qui regroupe la marina port velle détaillée en exemple dans la section 01, le maremagnum et l'aquarium.

À la fin de Moll d'Espanya se trouve le complexe de boutiques, restaurants et divertissements de Maremagnum, (photo 02) mais l'attraction principale est L'Aquarium, avec son tunnel de requins de 80 m de long. (photo 03)

Le Maremagnum est un centre commercial de taille moyenne situé au cœur du vieux port de Moll d'Espanya. Il est accessible par le pont piétonnier en bois. Il a été créé en 1992 aux Jeux Olympiques. Vous y trouverez d'excellents magasins de mode et des bijouteries telles que le Bico, également magasin de supporters du FC Barcelone. Il existe également des restaurants McDonalds ou Starbucks, ainsi que de très bons restaurants. Le centre commercial est également ouvert le dimanche et les jours fériés. En face du Maremagnum, il y a souvent des événements musicaux et artistiques gratuits. Ici, vous avez également une vue magnifique sur le port et les grands navires de croisière.

Discothèque et cinéma.

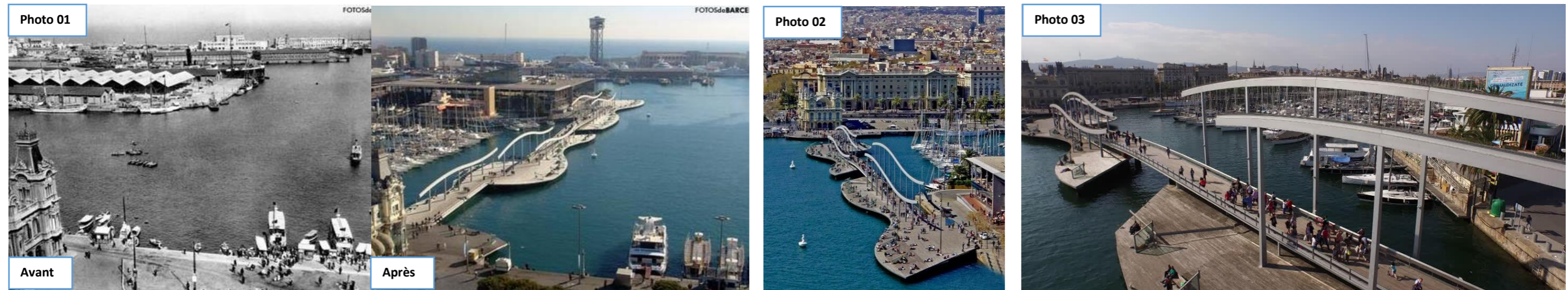
A côté, le cinéma IMAX avec son immense écran de 600m<sup>2</sup> vous invite à d'incroyables voyages autour de notre planète qui stimuleront vos sens. Le long du complexe Maremagnum avec ses boutiques, bars et restaurants, on peut rejoindre la promenade du port de Barcelone par le pont tournant en bois le long de la Rambla Mar.

### 🚩 La Rambla de Mar :

La création de Maremagnum au milieu des années 90 a relancé le front de mer de Barcelone et a permis au Quai de Bosch i Alsina de s'unir au Quai d'Espagne par une passerelle. Ce pont, appelé Rambla de Mar, se caractérise par une conception de vague, parce qu'il pivote sur son centre pour laisser la place aux navires entrant ou sortant du port de plaisance de la ville.

Elle est une sorte de pont sur la mer, un lien symbolique entre vieille ville et quartiers récents. C'est une promenade urbaine portuaire aménagée sur les eaux du Port Vell (vieux port) en tant que prolongation naturelle de la Rambla historique. Elle représente un nouveau symbole de la ville commerciale et ludique permettant aux touristes de prolonger leurs pas vers la mer et son centre commercial le Maremagnum.

**Figure 35:** vue sur l'aménagement de la Rambla de Mar.



La photo 01 est une vue sur l'état du vieux port d'avant et d'après la construction de la Rambla de Mar.

La transformation la plus évidente du front de mer de Barcelone est le port vell, la ville a transformé la zone en réfléchissant au potentiel urbain des entrepôts et hangars délaissés, il est même la force de cette reconversion et ce en réorientant la rue la plus célèbre de la ville la rambla. Cette relation a été habilement exploitée, ainsi une extension de la rambla a été construite et s'étend jusqu'à la fin du port. De plus l'autoroute du littoral, séparant la rambla du port vell a été enterrée, offrant aux piétons vue et accès au front de mer (photo 02).

La Rambla de Mar est conçue comme une abstraction de la plage où il est possible de profiter de la vue et du repos par le mobilier urbain orienté vers la mer et l'horizon. En ce sens, la qualité paysagère du port est révélée. Des sculptures en forme de vagues permettent d'entretenir la perception continue du mouvement de la foule et celle des vagues. Les matériaux de bois et d'aciers offrent la possibilité de s'imaginer dans ou sur la mer sans toutefois se rendre compte d'une plateforme de béton. Son système de surélévation et de partage en deux de l'avenue pour laisser passer des bateaux de plaisance offre un spectacle attrayant et captivant entre le mélange de structures métalliques et bâtiments avant-gardistes. L'utilisation du bois (teck) et de l'acier rappelle l'industrie navale, les formes ondulées, les vagues. La mer et la ville s'y offrent en spectacle au passant, résident ou touriste. (Photo 03).

### ✚ Le quartier de la Barceloneta :

La Barceloneta ; ancien quartier de pêcheurs de classe ouvrière et marins, constitue un tout à Barcelone. Il est de nos jours l'un des quartiers les plus visités et les plus populaires de la capitale catalane.

Autrefois coincé à l'est par deux usines, à l'ouest par des quais commerciaux, au nord par des voies ferrées et au sud par la mer ; le quartier connaît une grande mutation quand Barcelone préolympique commença sa métamorphose en 1988. La transformation des barrières qui bloquaient le quartier a entraîné d'importants changements qui ont progressivement reformulé ce dernier en une importante attraction touristique.

Les entrepôts au bord de l'eau, les anciens restaurants-buvettes situés sur la plage, les bains orientaux, et le brise-lames ont été démolis. Le brise-lames, en particulier, était un site important de loisirs et d'intimité pour les habitants, compte tenu de la taille extrêmement réduite des appartements dans le quartier, d'une superficie moyenne de 30 mètres carrés.

Le quartier s'est transformé selon un processus d'ouverture sur la mer et de modernisation d'un espace qui a fait des plages le principal attrait pour ceux qui se promènent dans le front de mer du quartier.

Lors de la création d'une promenade le long d'une plage récemment entretenue, le port de La Barceloneta a également été réaménagé. Le tourisme a été privilégié par rapport aux utilisations industrielles existantes. Les activités de pêche historiques du quartier ont été réduites et les docks ont été démolis. Alors que d'autres docks ont été relocalisés derrière la montagne de Montjuïc, l'activité de pêche et de réparation de bateaux a été reléguée dans un coin pratiquement caché du port. Dans un vaste projet de restructuration urbaine Port Vell, la Barceloneta et ses plages ont été transformées pour ouvrir la ville jusqu'à la mer.

**Figure 36:** vue sur le quartier de la Barceloneta.



Photo 01

Source des photos : <https://www.elle.be/fr/247730-7-activites-insolites-a-faire-a-barcelone.html>

La photo 01 montre l'état actuel du quartier de la Barceloneta où on remarque l'aménagement d'une promenade tout au long du front, ainsi que des plages, des hôtels et des équipements d'accompagnement touristiques. La photo 02 est une vue sur l'état de ce quartier avant sa réhabilitation.

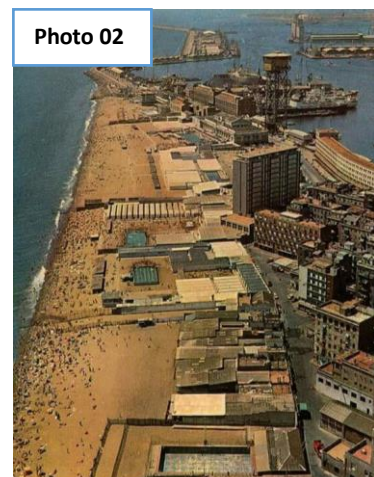


Photo 02

### 🚦 Quai de Barcelone :

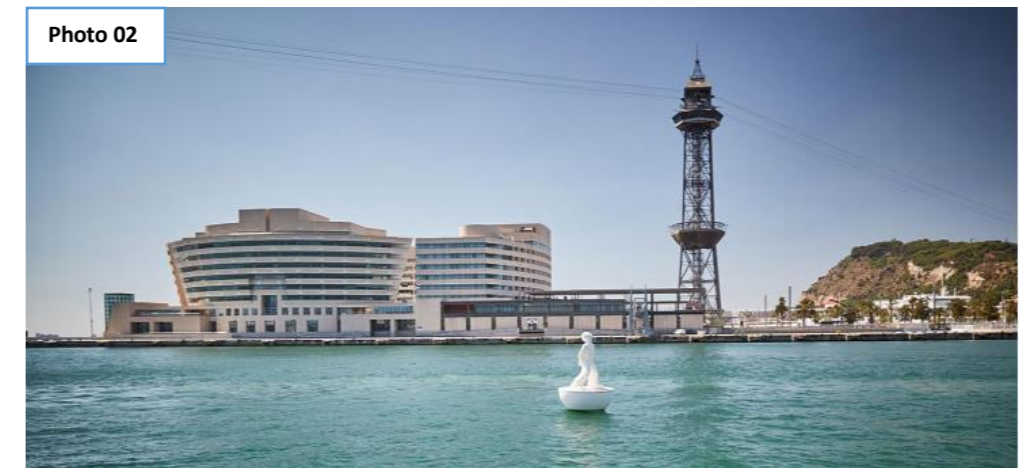
Le premier projet urbain barcelonais des années 1980 a proposé des solutions à la fois esthétiques et comptables de la gestion de son port d'escale à travers l'événement urbain catalyseur des Jeux olympiques de 1992, dans le but d'entretenir et développer le tourisme de croisière et bénéficier des aménagements pour le bien commun de toute la population, cela est visible au niveau du port de croisière dit « quai de Barcelone ».

Le quai de Barcelone regroupe le World Trade Center de Barcelone, deux terminaux de croisières, un hôtel 5 étoiles grand luxe et le téléphérique du Port. C'est le lieu idéal pour organiser des manifestations destinées à attirer l'attention du public et des entreprises. Il dispose d'un parking de 750 places. C'est un terrain conquis par le Port de Barcelone pour permettre de dégager des espaces suffisant à la gestion des touristes de croisières et de donner aux visiteurs de la ville une promenade. C'est le fait de transmettre une impulsion pour redynamiser le centre des affaires et de petits congrès donnant sur le port de Barcelone qui implique une redéfinition des voiries et des emplacements des paquebots. Ce ne sont plus les pêcheurs ni les baigneurs du début du siècle qui dictent la destinée des infrastructures, mais l'arrivée massive des touristes au débarquement et embarquement à partir du quai.

**Figure 37:** Vue sur l'aménagement du quai de Barcelone.



Source : <http://fotosdebarcelona.com/wp-content/uploads/2013/05/CV115-oldbig.jpg>



Source : <https://www.barcelonabusturistic.cat/fr/world-trade-center>

La photo 01 présente l'état d'avant et d'après la réhabilitation du quai de Barcelone, où on remarque clairement la disparition des hangars qui sont remplacés par de grandes infrastructures tels que le World Trade Center,

La photo 02 est une vue d'ensemble sur le World Trade Center, qui a été construit au milieu des années 1990 sur le quai historique de la ville pour permettre une connexion entre le port et la colline de Montjuich par le téléphérique et sa grande tour de l'exposition internationale de 1929, tout en offrant un lieu et des locaux propices aux marchés internationaux. Le World Trade Center Barcelone (WTCB) est un parc d'activités, conçu par l'architecte Henry N. Cobb, le bâtiment s'inspire de la forme d'un bateau entouré par la mer Méditerranée. Le parc s'organise autour de 4 bâtiments disposés en forme de cercle, au milieu duquel se trouve une place centrale avec la zone consacrée aux commerces et restaurants.

Les architectes Jordi Herich et Olga Terrasó proposèrent de créer une plateforme de 75 m de long connectant le complexe du World Trade Center à la ville. Cet espace public est une grande place se composant d'une promenade centrale piétonne de 39,5 m de large et de deux bandes latérales de 10 m réservées pour le stationnement des véhicules et taxi ainsi que les bus de ville. (Photo 03)

L'idée principale est de créer un espace de contemplation et de dégager des perspectives sur la mer, les bateaux et l'entrée monumentale de la Porte d'Europe. La combinaison d'éléments structurant la vision vers l'horizon de jour comme de nuit offre un belvédère sur la mer et son trafic avec des enchainements de lampadaires monumentaux, des éclairages avec divers densité lumineuse et surtout un mobilier urbain et végétation appropriés permettant des lignes de fuites et d'horizon vers le WTC. Le but est d'aussi de concevoir par la grande tour du téléphérique, un édifice de transport surtout touristique, une qualité de disposition de bâtiment se découpant ainsi : une grande place, un mur point de convergence, la vue sur la mer et une flèche avec la tour et tout autour la circulation automobile et des bateaux sur l'eau.

L'année 2000 marque la mise en service de deux autres terminaux inaugurés, enfin, l'année 2010 permis l'inauguration du terminal E pour dépasser les 2 millions de touristes via l'interface maritime.

Enfin, les impératifs de sécurité et croissance du trafic imposent le fait d'avoir créé la Porte d'Europe, pont se scindant en deux pour permettre l'entrée dans les nouveaux terminaux des navires de croisières en toute sécurité. Cette dernière infrastructure majeure est une animation du port, une œuvre d'art permettant de mettre en parallèle les efforts d'une ville pour accueillir ses touristes et les efforts d'un port pour paraître le plus moderne possible, attractif et créateur d'une ambiance urbaine et maritime de qualité.



Source : <https://www.barcelonabusturistic.cat/fr/world-trade-center>

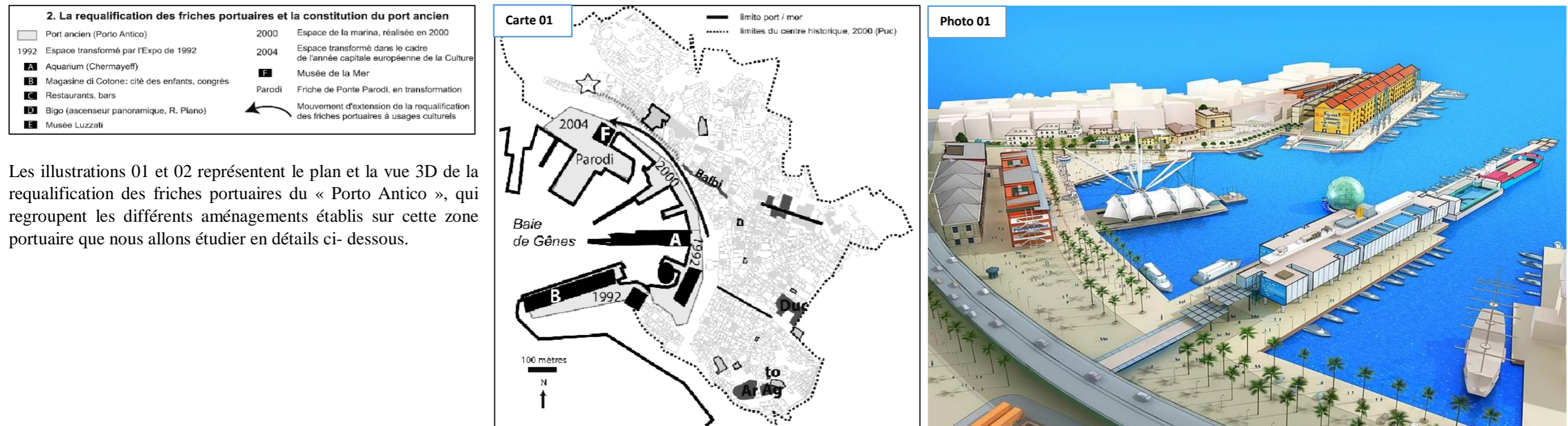
❖ **Cas de la zone portuaire de la ville de Gênes, Italie :**

Dans les années 1980, la crise industrielle a fragilisé l'activité portuaire de Gênes : résultats des faillites et des licenciements, des friches sont apparues sur le front de mer. Avec le pont routier qui vient couper le centre-ville du port, la fracture entre les deux espaces était forte. Pour redynamiser cet espace, la ville s'est engagée dans une stratégie de renouvellement urbain et a décidé de faire du port le fer de lance d'une économie touristique où se mêle culture et fêtes. Et pour cela, rien de mieux que de confier ce chantier à un enfant du pays, l'architecte Renzo Piano.

• **Présentation du projet :**

La restructuration de la zone du Porto Antico, commencée dans la deuxième moitié des années 80 pour la manifestation fêtant l'illustre navigateur, la ville historique a redécouvert son ouverture naturelle sur la mer, longtemps interdite par les barrières de la douane qui empêchaient ce rapport naturel avec le bassin du port qui est pourtant à la base de la physionomie urbaine ; ces travaux ont, ainsi, également résolu le paradoxe d'une ville de bord de mer qui ne pouvait y accéder. Les travaux de réhabilitation ont permis de conserver une grande partie des édifices construits, au cours de l'histoire de la ville, dans le port et liés, depuis toujours, à ses activités traditionnelles. Une conservation qui a été accompagnée de la reconversion et revitalisation de ces bâtiments à l'intérieur du nouveau contexte socio-économique de la ville à l'aube du vingt-et-unième siècle.

**Figure 38:** éléments de la reconversion du porto Antico, Gênes.



Les illustrations 01 et 02 représentent le plan et la vue 3D de la requalification des friches portuaires du « Porto Antico », qui regroupent les différents aménagements établis sur cette zone portuaire que nous allons étudier en détails ci-dessous.

### ✚ Réhabilitation de l'entrepôt de coton :

L'Entrepôt du Coton est un bâtiment industriel du début du XXe siècle, construit avec une modularité précise liée au système de construction en charpente mécanique. D'une longueur de 391 m, d'une largeur de 30 m et d'une hauteur d'environ 20 m, il est constitué de modules assemblés en série.

**Figure 39:** Vues sur l'entrepôt du coton réhabilité.



Le bâtiment a été restructuré dans sa partie d'origine (les 9 premiers modules) afin d'aménager un espace de grande flexibilité fonctionnelle « la Cité des enfants » (photos 02 et 03). Les trois derniers modules, plus récents et présentant des caractéristiques de construction différentes, ont été démolis afin d'aménager les espaces nécessaires au Centre des Congrès.

### ✚ L'ascenseur Bigo :

**Figure 40:** l'ascenseur Bigo au port de Gênes

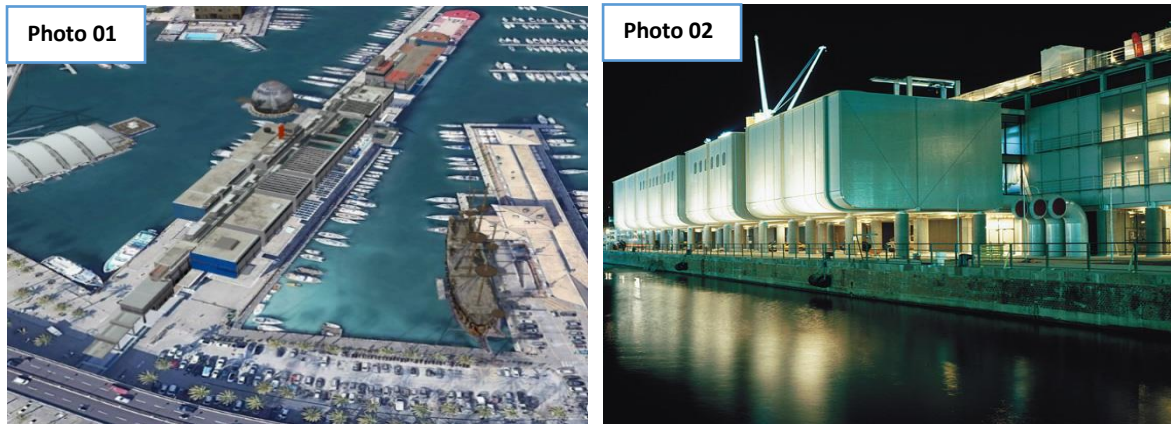
Il s'agit d'un grand mât de charge composé d'énormes bras en acier creux, de section circulaire et effilés aux extrémités, qui partent d'une base commune située au niveau de la mer. Sept d'entre eux avancent vers l'extérieur autour d'un élément central vertical ; les bras les plus courts étayent les câbles de soutien des bras les plus longs, tandis que le bras le plus important soutient un ascenseur panoramique qui, tout en montant, tourne lentement sur son axe. Deux autres bras soutiennent les éléments à partir desquels rayonnent les câbles de traction des supports incurvés d'une structure tendue, qui couvre la Piazza delle feste : une portion du quai de 2000 m<sup>2</sup> transformée en espace multispectacles. L'espace est éclairé naturellement grâce aux côtés ouverts et à la toiture transparente, et grâce aux lumières plafonniers en verre qui laissent entrevoir la structure de soutien supérieure.





✚ L'Aquarium :

**Figure 41:** Vues sur l'aquarium de Gênes.



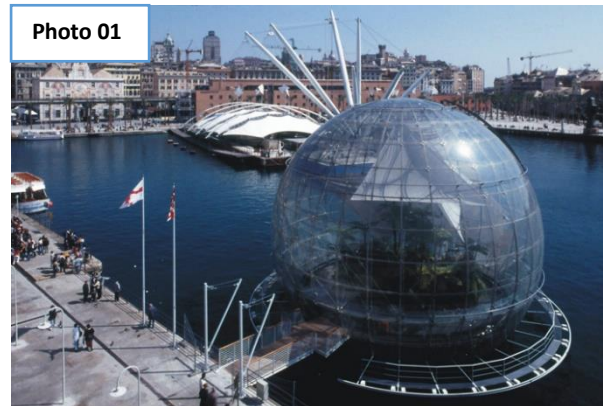
L'Aquarium s'étend sur la géométrie d'origine du pont Spinola, sur une longueur d'environ 200 m. En creusant derrière les brise-lames, on a créé un vaste niveau souterrain pour contenir les machines des installations. Le bâtiment est constitué de deux volumes principaux soulevés de terre, reliés par une épine centrale qui abrite aux différents niveaux le parcours de visite, les services, les escaliers de secours et les installations. Sous les deux étages de l'aquarium, maintenu soulevé par des piliers circulaires en béton, on a restauré le niveau du quai, accessible aux visiteurs et abritant des locaux publics, des services et des points d'échange. Les piliers en béton soutiennent aussi les éléments en acier de la structure apparente. Ceux-ci portent à leur tour les unités préfabriquées de revêtement en béton, qui constituent les parois longitudinales les plus externes. Sur ces points, la structure est en porte-à-faux, de même que les piliers, et son intrados est tourné vers le haut en se transformant dans les parois extérieures.

Sur le plan, les deux niveaux de l'aquarium sont organisés en cinq bandes linéaires de différentes largeurs, longueurs et fonctions. La bande centrale gère tous les mouvements verticaux des personnes et des services, et contient les escaliers (y compris les escaliers extérieurs à chaque extrémité du bâtiment), ainsi que les nombreux conduits et les ascenseurs. D'un côté, une large bande destinée à la circulation du public s'étend linéairement tout le long du bâtiment, de la porte d'entrée à la sortie. Les bassins sont aménagés de manière à pouvoir être vus depuis les deux niveaux de la bande de circulation : l'effet est, au niveau inférieur, une vue sous-marine et, au niveau supérieur, la vue de la surface éclairée par la lumière naturelle grâce au toit vitré. L'aquarium a été agrandi avec un nouveau grand bassin destiné à l'accueil des dauphins, qui est inauguré en avril 2013.

✚ **Construction de la bola :**

Figure 42: Vue sur la Bola, port de Gênes

La « Bulle », une biosphère réalisée en 2001 sur une plate-forme flottante face à l'Aquarium. La structure sphérique est constituée de 32 méridiens et 11 parallèles. Les jonctions moulées sont au nombre de 330. La coque extérieure est en plaques de verre feuilleté à double bombage, fixées avec des rivets traversant à double retenue. La structure, qui a un volume de plus de 4000 m<sup>3</sup>, ne pèse que 14 tonnes. La superficie du niveau d'exposition est de 200 m<sup>2</sup>, et accueille environ 100 personnes.



**Le port de plaisance :**

La régénération du vieux port en port de plaisance concède au secteur une ouverture autant physique que visuelle et vient, du même fait, le rendre très perméable. La différence du vieux port de Gênes avec ceux des autres villes à travers le monde est la connexion entre celui-ci et sa ville. Un des défis courants des espaces riverains en milieu urbain est de tisser des liens entre eux, souvent coupés par ses changements d'usages à travers les époques et par ses nouvelles infrastructures telles que les autoroutes. Dans le cas de Gênes, l'autoroute est à la fois soulevée et enterrée à l'endroit du vieux port pour justement permettre une perméabilité au niveau piétonnier. Il y a tellement peu d'interventions bâties sur le site qu'il devient presque complètement perméable. Or, de cette perméabilité, il perd toute structure pouvant aider aux parcours.

Figure 42: Vue sur le port de plaisance de Gênes.



✚ **Ponte Parodi :**

Le projet du centre commercial est conçu comme une terrasse sur la mer qui rendra à l'usage des citoyens et des touristes l'espace le plus stratégique de Porto Antico. Grâce à un parvis piétons, le pont Parodi est facilement et directement accessible depuis la ville, la position stratégique de ce dernier en fera un lieu à la croisée des flux touristiques et une destination idéale depuis le centre-ville pour profiter du front de mer. L'architecture crée des lignes en pentes douces qui portent le visiteur à explorer chaque niveau avec une visibilité et une accessibilité naturelle aux activités de loisirs, culturelles et commerciales, et au terminal de croisières. Cet ensemble véritablement multifonctionnel s'imposant dans le Skyline du port portera notoriété et modernité à la ville de Gênes toujours plus accueillante aux touristes.

**Figure 43:** Vues sur le projet de Ponte Parodi.



Source : <https://www.designboom.com/architecture/unstudio-ponte-parodi/>

✚ **La promenade Porto Antico :**

La promenade du bord de mer des génois était réalisée entre les deux guerres et restructurée pendant les années quatre-vingt-dix, à chaque heure elle est fréquentée par les gens qui se promènent, à pieds, à vélo et en patins. Côté mont, on peut admirer les splendides villas et les immeubles d'Albaro alors que côté mer, dans le lointain, se dessine le mont de Portofino.

**Figure 44:** Vues sur la promenade maritime du Porto Antico .



Source : [https://www.tripadvisor.fr/Restaurant\\_Review-g187823-d2101904-Reviews-Eataly\\_Genova-Genoa\\_Italian\\_Riviera\\_Liguria.html](https://www.tripadvisor.fr/Restaurant_Review-g187823-d2101904-Reviews-Eataly_Genova-Genoa_Italian_Riviera_Liguria.html)

Le long de la promenade on trouve divers restaurants et cafés dont la gastronomie se varie, des chapiteaux d'expositions à différents thèmes (évènementiels) en plus de toutes les infrastructures touristiques citées auparavant. (Photo 02).

**-Conclusion :**

La réhabilitation du port (anciens entrepôts de coton convertis en cinéma ou en cité des enfants) et la construction d'ouvrages phares comme : la Biosfera (une serre futuriste), le Bigo qui offre une vue panoramique sur la ville ou l'Aquarium (un des plus grands d'Europe), ont permis de retisser des liens entre la ville et son berceau historique, Porto Antico est ainsi devenu un des principaux centres d'attraction touristique de la ville.

## II.4. Conclusion :

La recomposition des espaces portuaires délaissés est un exercice de transformation et de valorisation de l'espace en fonction d'un contexte socio-économique précis. Ainsi, les villes portuaires modernes vont déployer sur l'interface de nouveaux usages révélateurs d'une société de services, du temps libre et de la consommation. Les nouvelles fonctions liées à un environnement maritime, qui n'ont qu'une relation indirecte subjective avec la proximité de l'eau, vont s'organiser autour de grands thèmes correspondant aux modes de valorisation et aux valeurs actuelles :

**-L'environnement et les loisirs** : Les préoccupations environnementales et paysagères constituent un enjeu urbain essentiel. Comme toutes les villes, les villes portuaires doivent répondre à des attentes et à une forte demande des habitants pour une amélioration de leur cadre de vie, le réaménagement est l'occasion de valoriser un territoire central jusqu'ici plutôt répulsif. Dans les recompositions, un soin particulier est donné à la constitution des espaces ouverts, à la qualité esthétique du traitement architectural, aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de « consommer » l'environnement. L'eau est largement utilisée pour servir de décor naturel et agréable propice aux loisirs contemporains : promenades piétonnes et cyclistes au bord de l'eau parcs, restaurants, commerces, complexes cinématographiques aquariums. Parfois l'eau sert aussi de support pour accueillir des fonctions portuaires renvoyant un environnement maritime apprécié : marinas, quais et gares maritimes pour l'activité de croisières.

**-La culture** : les activités culturelles participent à la nouvelle dynamique des villes portuaires à la fois comme pôle d'attraction touristique et comme outil économique, les villes portuaires ont tout intérêt à faire valoir leur spécificité culturelle pour attirer des flux et ne pas devenir des métropoles régionales indistinctes. Pour cela, elles peuvent s'appuyer sur leur passé industriel et maritime pour valoriser un patrimoine : réhabilitation de bâtiment et de matériel, musées maritimes, centre de culture maritimes et portuaire les espaces portuaires délaissés, à travers leurs histoires et leur vacuité, sont aussi le support de diverses manifestations culturelles et des forums privilégiés de la création architecturale.

**-Les fonctions tertiaires** : Leur nombre important et leur concentration sont synonymes pour la ville de commandement économique de puissance. Les implantations de directions administratives, les sièges sociaux, les palais de congrès, de centres commerciaux doivent permettre à la ville portuaire d'accroître son influence, d'attirer des flux (tourisme) et de renforcer une vocation régionale nationale ou internationale.

**-La recherche et la technologie** : Les villes se doivent d'abriter de secteur technologique importants en relation avec les secteurs tertiaires et industriels, pour conforter leur dynamisme, leur modernité leur capacité d'innovation. Les activités scientifiques, de recherche, d'enseignement supérieur peuvent-être regroupées dans des technopôles intégrés à la nouvelle centralité.

### III. Références bibliographiques :

- **Ouvrages :**

Becet, J-M. (2002). Le droit de l'urbanisme littoral, Presses Universitaires Rennes.

CAUDERT Elisabeth, le littoral méditerranéen ; un espace convoité revue aménagement et nature, numéro 121, p33

PASKOFF, Roland. Les littoraux-impact des aménagements sur leur évolution. Masson 1993

- **Articles :**

Article de Mme. Malika Meghfour Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », le 07 février 2013  
 BECET J.M « l'aménagement du littoral », P.U.F éd. coll. " Que Sais-je ? " n° 2363, Paris, 1987.

Dr. ICHEBOUBENE Youcef « Extrait du programme master Architecture en Zones Urbaines Littorales : Présentation du Master ».

- **Mémoires et thèses de doctorat :**

-Mémoire de licence présenté par Magali Henry Villes portuaires en mutation -Les nouvelles relations ville-port à Marseille.

- **Sites Internet :**

<http://rpf.ice.spill.net/project/112/renovation-du-vieux-port-de-genes/articles/>

<https://www.seine-maritime-tourisme.com/fr/je-decouvre/10-lieux-incontournables/le-havre/le-port-du-havre.php>

<https://fr.calameo.com/read/001697068609a7fdea232>

<https://duportgenes.wixsite.com/duportgenes>

[https://issuu.com/zeinebsellami/docs/150916\\_medinamer-re\\_ame\\_nagementp](https://issuu.com/zeinebsellami/docs/150916_medinamer-re_ame_nagementp)

<https://journals.openedition.org/rives/4043>

<https://fr.calameo.com/read/000541801598fa61489cd>

<https://www.yumpu.com/fr/document/read/33501373/ponte-parodi-altarea-cogedim>

**IV. Liste des figures :**

**Figure 1:** Vue sur le développement urbain de la ville de Monaco, France..... 14

**Figure 2:** Vue sur le développement urbain de la ville de Tanger, Maroc. .... 15

**Figure 3:** Vue sur le développement urbain de la ville de Marseille, France..... 16

**Figure 4:** Vue sur l'aménagement des percées visuelles vers la mer. .... 17

**Figure 5:** Vues sur les aménagements qui animent la percée de la Rambla à Barcelone. (partie 1)..... 18

**Figure 6:** vues sur les aménagements qui animent la percée de la Rambla à Barcelone. (Partie 2)..... 19

**Figure 7:** Aménagement des percées à Alger. .... 20

**Figure 8:** Vue sur 'aménagement des places et des balcons. .... 21

**Figure 9:** Vues sur les différentes typologies de zones portuaires. .... 22

**Figure 10:** Exemples d'aménagements de marinas. .... 23

**Figure 11:** l'aménagement de la marina Port Vell à Barcelone. .... 24

**Figure 12:** La gare maritime de croisière de la Major, Marseille, France..... 25

**Figure 13:** l'aménagement de la promenade de Marbella en Espagne. .... 26

**Figure 14:** Exemples d'aménagements des solariums de front de mer. .... 27

**Figure 15:** Aménagement des piscines naturelles de mer. .... 28

**Figure 16:** Vue sur le bâtiment voiles et vents Valence, Espagne..... 30

**Figure 17:** Vue sur le bâtiment Lagon Bleu spa géothermal, Islande. .... 31

**Figure 18:** Vues sur l'urbanisme et l'architecture de l'algérie avant et après l'indépendance ..... 32

**Figure 19:** Vues sur le projet du réaménagement de la baie d'Alger. .... 33

**Figure 20:** Vues sur les aménagements touristiques des cinq terres, Italie. .... 34

**Figure 21:** Vues sur les aménagements de la ville du Havre au caractère industriel et commercial. .... 35

**Figure 22:** Vues sur le village agricole de la ville littorale de Damous à Tipaza. .... 36

**Figure 23:** Vues sur les aménagements de Nice, une ville touristique et agricole. .... 37

**Figure 24:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports commerciaux et industriels. .... 39

**Figure 25:** paysage architectural et urbain des zones portuaires aménagées à partir des ports de pêche. .... 40

**Figure 26:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports de plaisance. .... 41

**Figure 27:** paysage urbain et architectural des zones portuaires aménagées à partir des ports militaires. .... 42

**Figure 28:** vues sur le réaménagement des villes portuaires à travers le monde..... 45

**Figure 29:** vue sur l'état actuel de la zone portuaire de Barcelone, en Espagne. .... 46

**Figure 30:** vue sur l'état du vieux port de Barcelone en 1998. .... 47

**Figure 31:** schéma de principes d'aménagement du vieux port de Barcelone. .... 48

**Figure 32:** vue sur l'aménagement du quai de Bosch i Alsina..... 49

**Figure 33:** vue sur l'aménagement de la promenade de Colomb. .... 50

**Figure 34:** vue sur l'aménagement du quai d'Espagne. .... 51

**Figure 35:** vue sur l'aménagement de la Rambla de Mar. .... 52

**Figure 36:** vue sur le quartier de la Barceloneta. .... 53

**Figure 37:** Vue sur l'aménagement du quai de Barcelone.....54  
**Figure 38:** éléments de la reconversion du porto Antico, Gênes.....55  
**Figure 39:** Vues sur l'entrepôt du coton réhabilité.....56  
**Figure 40:** l'ascenseur Bigo au port de Gênes .....56  
**Figure 41:** Vues sur l'aquarium de Gênes. ....57  
**Figure 42:** Vue sur le port de plaisance de Gênes. ....58  
**Figure 43:** Vues sur le projet de Ponte Parodi. ....59  
**Figure 44:** Vues sur la promenade maritime du Porto Antico .....60



## **ANNEXE**

### **Rapport explicatif du PFE**

**THEME :**

**Aménagement des zones portuaires**

**« Pour une meilleure attractivité touristique de la ville de Bejaia »**

**PROJET :**

**Espaces de loisirs et de distraction**

**Objectif de la phase :**

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

**Table des matières :**

- I. Motivation du choix du site d'étude : la ville de Bejaia
- II. Présentation de la ville de Bejaia
- III. Constat
- IV. Plan d'actions
- V. Schéma de principes
- VI. Plan d'aménagement de la partie centrale du front de mer :
- VII. Intervention

## **I. Motivation du choix du site d'étude : la ville de Bejaia**

Dans le but d'approfondir notre étude et de proposer des solutions à un type de problématique que posent les villes littorales algériennes, nous devons établir un choix de site judicieux qui remplit certaines conditions et permet d'appréhender le plus de facettes et de mutations, afin d'assurer une lecture conforme à l'analyse de cette problématique.

Présentant un potentiel historique, économique et touristique, architectural et urbanistique, la ville de Bejaia répond pertinemment à nos besoins.

Nos motivations se présentent comme suit :

-Le désir de renforcer l'attractivité touristique de la ville et ceci par le biais de notre intervention.

-Bejaia recèle des potentialités touristiques avérés qui constituent des atouts indéniables, ces potentialités se confinent dans les sites naturels (sites balnéaires, forêts ...).

-Le littoral de la région de Bejaia renferme l'un des plus beaux golfs au monde (golf de bougie) la cote de la région s'entend sur une distance dépassant les 100km ce qui procure à cette dernière un flux de tourisme balnéaire important.

## II. Présentation de la ville de Bejaia :

### 1. Situation géographique

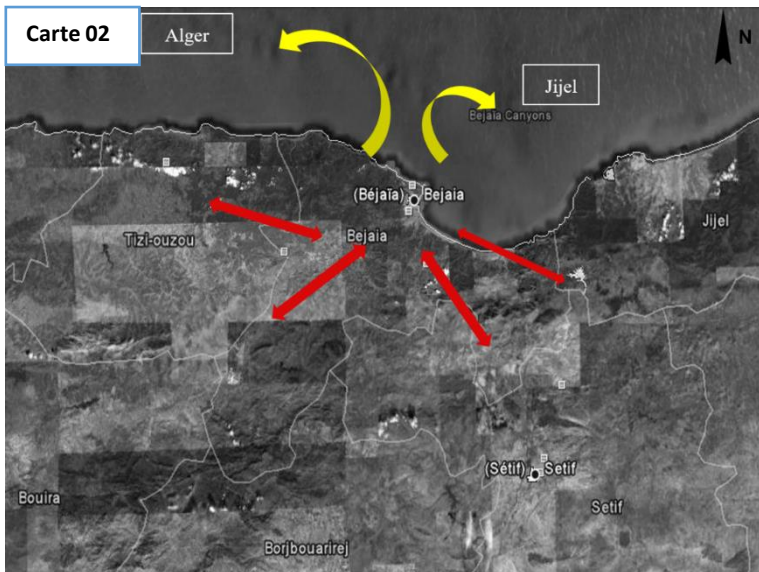
**Figure :** cartes qui montrent la situation géographique de Bejaia à l'échelle méditerranéenne et l'échelle régionale.

-À l'échelle méditerranéenne :



Bejaia est une ville qui se situe sur le littoral méditerranéen, située à 250Km à l'est de la capitale Alger ; elle jouit de relations économiques importantes avec les pays du bassin méditerranéens (Italie, France, ...).

-À l'échelle régionale :



Bejaia se situe dans une région stratégique vis les échanges effectués avec les autres régions du pays (commerce, tourisme).

## 2. Accessibilité :

**Figure :** l'accessibilité vers la ville de Bejaia.



Carte 01



Photo 01



Photo 02

Bejaia dispose de toutes les infrastructures de desserte et de communication nécessaires au bon fonctionnement d'une ville. On peut accéder à la ville par ses :

- Réseaux routiers (carte 01)

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

Ou bien par :

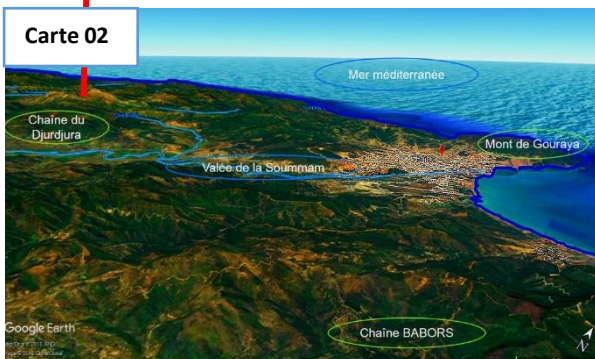
- La voie ferrée.
- La voie aérienne (aéroport à vocation internationale, présenté dans la photo 01).
- La voie maritime. (À partir de la gare maritime présentée par la photo 02).

### 3. Délimitation du périmètre urbain :

**Figure :** la délimitation du périmètre urbain de la ville de Bejaia.

Notre périmètre urbain (carte 01) est délimité par :

- Le mont de Gouraya au nord (Photo 01)
- La mer méditerranée à l'est.
- L'aéroport ABBAN Ramdan au sud (photo 02).
- Le massif de Djurdjura à l'ouest (carte 02).

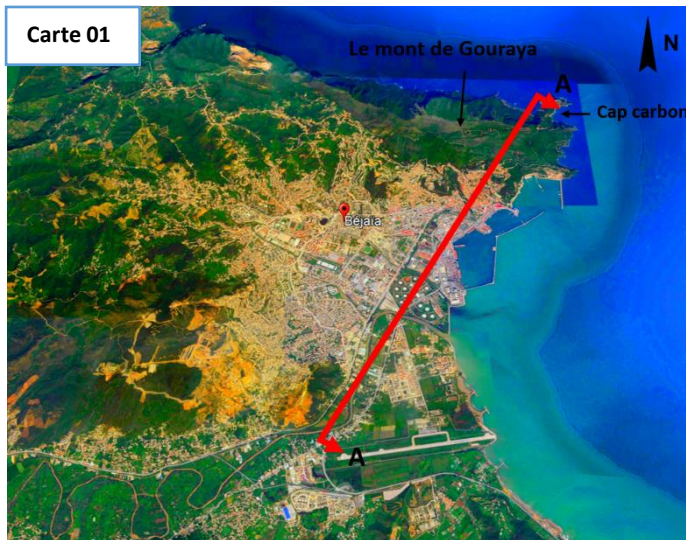


#### 4. Relief

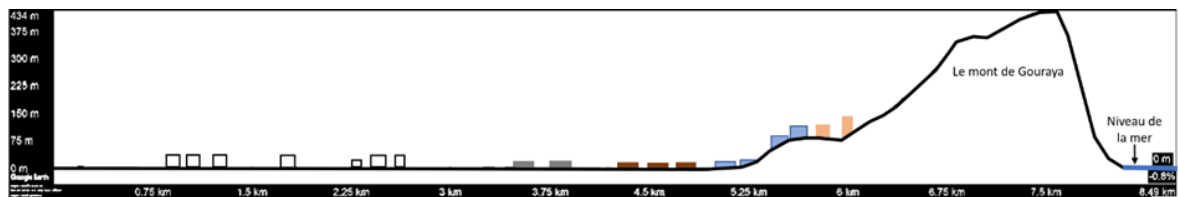
Adossée au flanc méridional du mont Gouraya, la ville présente une morphologie globale en étages, tel un amphithéâtre. Elle s'étage du piedmont de la montagne de Gouraya au Nord vers son golfe maritime au sud (la mer méditerranéenne).

Le site s'étale d'Est en Ouest et en Sud-ouest sur la partie Nord du golfe en forme semi elliptique.

**Figure :** vue sur la topographie de la ville de Bejaia.



- Cette partie du territoire est comprise entre le cap Carbon à l'Est et Ighzer N'Themelaht (emplacement de l'aéroport) à l'Ouest et elle est prise telle une bande entre la mer et le relief montagneux raide et élevé.



### III. Constat :

Après la présentation de la ville de Bejaia, un bref rappel du constat établi selon l'étude et l'analyse du site en M1, est nécessaire avant de passer à l'intervention.

Nous avons constaté que la ville de Bejaia se compose de deux situations distinctes, qui sont :

Situation 01 : le front de mer

Situation 02 : le reste de la ville

**Figure :** vues sur les situations qui composent la ville de Bejaia



Pour la suite de notre travail, nous avons opté pour la situation du front de mer, en raison de sa complexité, dans le but de créer la relation perdue entre la ville et son front de mer, cette situation regroupe les différents éléments de composition : naturels, historiques, urbanistiques et architecturaux. Elle se compose de trois situations, qui sont :

- La sous-situation nord du front de mer : (qui regroupe le parc national de Gouraya PNG, la promenade de la brise de mer et les aiguades).
- La sous-situation centre du front de mer : (elle comprend le noyau historique-particulièrement la situation de la place Gueydon et le port-).
- La sous-situation sud du front de mer : (elle regroupe la zone industrielle et le quartier sidi Ali lebhah).



**-Constat établi (partie centrale du front de mer)**

Cette partie est un secteur à sauvegarder d'une grande valeur historique, qui se compose de monuments et de sites historiques qui pourraient être utilisés à meilleur escient. Elle représente le principal espace d'accueil de la ville de Bejaia (par le biais de la RN24, la voie maritime et la voie ferrée). C'est le centre urbain de la ville où se regroupent toutes les activités tertiaires (tourisme, administrations, pêche...).

Cette partie de la ville possède un tissu urbain bien structuré, une architecture qui prend en considération la spécificité du milieu littoral ; un traitement spécifique des façades : des ouvertures et des terrasses qui permettent de profiter de la vue sur la mer et l'utilisation du bleu et du blanc.

L'intérêt porté à la mer est lisible non seulement au niveau de l'architecture des bâtiments, mais également au niveau des espaces publics, leur orientation et leur organisation spatiale. On remarque aussi l'existence de percées visuelles vers la mer, et la place Gueydon qui représente un balcon urbain donnant vers la mer.

Dans cette partie se trouve le vieux port de la ville (dédié à la pêche) qui n'est pas bien exploité et souffre de manque d'équipements d'accompagnements. Les baraquements et les hangars qui occupent ce côté du front de mer créent une rupture physique entre l'ancienne ville et la mer. On retrouve aussi : une gare ferroviaire offrant un minimum de services et de confort et une gare maritime récemment inaugurée.

**Figure :** vue sur l'état actuel de la partie centrale du front de mer



Le balcon est caractérisé par une ambiance unique et offre une vue vers la mer mais les baraquements de la partie portuaire visibles à partir de la place engendrent une pollution visuelle.



-Les actions à mener sur la sous-situation choisie et les principes d'aménagement, ainsi que son plan d'aménagement sont réfléchis suite au constat établi sur celle-ci, et selon les principes de notre thématique générale et de notre option AZUL, suivant les particularités architecturales et urbanistiques du littoral.

#### IV. Plan d'actions :

**Action :**

**Réaménagement** de la gare ferroviaire en gare multimodale par l'introduction de nouveaux moyens de transports.

**Objectifs :**

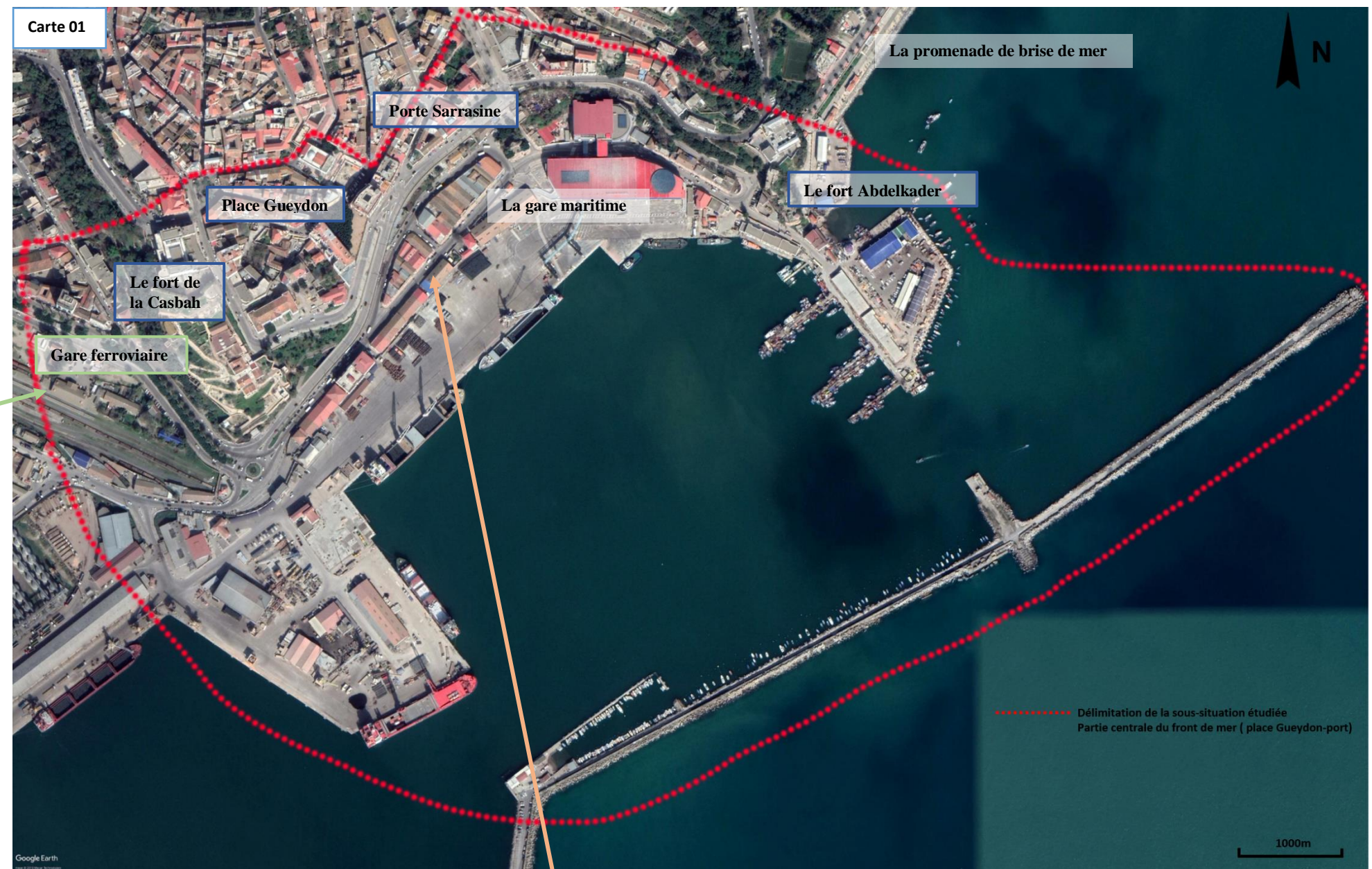
Désengorger la ville et améliorer l'accessibilité et la mobilité à l'intérieur de celle-ci.

**Action :**

**Réhabilitation** des monuments historiques (le fort de la Casbah, la place Gueydon, la porte Sarazine...)

**Objectifs :**

Mettre en valeur la richesse de l'histoire de la ville de Bejaia.



**Actions :**

**Restructuration et rénovation** de la zone portuaire (partie nord-ouest de la ville)

**Objectifs :**

Mettre fin à la rupture existante entre la ville et son front de mer, accentuer le caractère maritime de cette dernière, redonner à la ville une façade maritime attractive (nouvelles fonctions, nouveaux visiteurs).

**V. Schéma de principes :**

**Articulation :**

Articuler cette partie de la ville avec la mer et accentuer la relation déjà existante à partir des percées ouvertes vers la mer et à partir du balcon urbain place Gueydon.

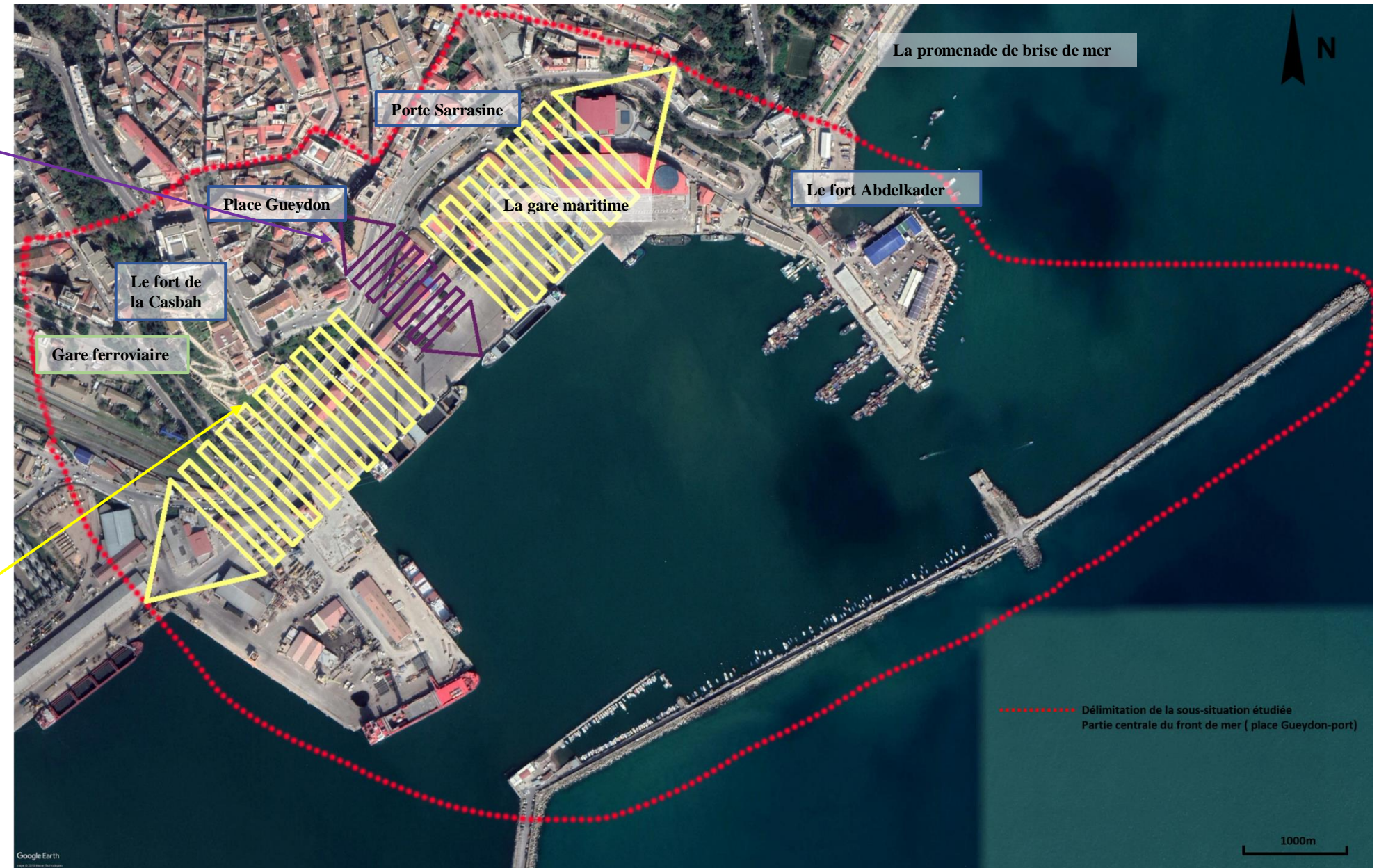
Plusieurs balcons urbains vers la mer seront aménagés en différents niveaux comme une continuité de la place Gueydon pour la mettre en valeur.

**Articulation et mise en scène :**

- a. Mettre en scène le front de mer et articuler entre ses différentes parties.
- b. Articuler cette partie avec le parc national de Gouraya, la brise de mer et le reste de la ville.
- c. Mettre en valeur le patrimoine culturel et architectural de la ville et ses points structurants.

Ainsi un circuit culturel touristique sera créé :

Le circuit débute de la gare ferroviaire (qui sera convertie en gare multimodale); passe par les points structurants ( le fort de la Casbah; la place Gueydon; la porte Sarrasine; la gare maritime; le fort Abdelkader) et continue jusqu' à la promenade de brise de mer.



## VI. Plan d'aménagement de la partie centrale du front de mer :

-Aménagement d'un parcours touristique valorisant les dimensions culturelle et historique que possède la ville,

-Aménagement d'une gare multimodale regroupant différents moyens de transport (train, tramway, transport doux...) dotée d'un parking ceci pour faciliter la mobilité à l'intérieur de la ville et minimiser les impacts nocifs à l'environnement, cette dernière est dotée de terrasses aménagées regroupant des espaces de consommation (buvettes, cafés...) et de loisirs,

-La projection d'une passerelle depuis la terrasse de la gare multimodale aménagé et nous mène vers une terrasse que nous avons aménagée auprès du fort de la casbah par le biais d'une passerelle, ceci permet aux usagers de découvrir le fort de la casbah tout en profitant des vues panoramiques vers le mont de gouraya et la mer.

-La création de la rampe de la place Guyedon permet de relier ce balcon urbain aux esplanades de notre projet celles-ci regroupent des activités de loisirs et de distraction en plus des espaces de consommation.



## VII. Intervention :

### Choix et motivation de l'aire d'intervention :

Pour la suite de notre intervention, notre choix s'est porté sur cette partie centrale du plan d'aménagement, car elle présente une situation complexe et intéressante particulière.

Figure : vue sur l'état actuel de l'aire d'intervention



-Plan d'aménagement de l'aire d'intervention :

*POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE LA VILLE DE BEJAIA*

## PLAN D'AMENAGEMENT DE L'AIRE D'INTERVENTION (PLAN D'ESPLANADES)



**Le projet :**

(Espaces de loisir et de distraction ; ensemble d'esplanades et espaces sous esplanades)

Le projet fait partie du plan d'aménagement de la partie centrale du front de mer du centre-ville de Bejaia, qui vise à revitaliser sa zone portuaire.

Après la délocalisation des activités du vieux port, et la démolition des entrepôts et les hangars délabrés, nous proposons l'aménagement de l'espace récupéré en ajoutant un espace public de qualité qui va constituer une destination idéale, un pôle d'attraction public majeur dans la ville. Le projet va tendre le centre-ville vers le front de mer et permettra à la ville de retisser liens avec sa zone portuaire (donc son front de mer) à partir de la place Gueydon. Ce passage de la ville vers la mer est assuré par une rampe d'une pente de 10% permettant ainsi à toutes les catégories d'usagers (y compris les personnes à mobilité réduite) de profiter de l'extension de ce balcon urbain vers la mer, le but de ce choix est de permettre à ceux qui l'empruntent de marcher à une cadence qui permet de contempler les magnifiques vues panoramiques qu'offre le site, jusqu'à aboutissement aux esplanades du projet. Situé dans une position clé dans le centre historique de la ville, entre le port de commerce, la gare multimodale proposée et la nouvelle gare maritime, notre projet constitue un point de convergence de deux points structurants de la ville, le fort de la casbah et la place Gueydon, créant un point de rencontre et d'échange pour les différents utilisateurs de la ville.

La conception des esplanades a été faite de manière à respecter les gabarits, l'architecture environnante ainsi que la topographie du site (site accidenté) et ceci par l'usage de la dégradation des niveaux des esplanades, dans le but d'assurer la continuité visuelle. Ces esplanades regroupent les activités suivantes : espaces de consommation (terrasses de cafés ou de restaurants couverts par des pergolas), espaces de loisirs, de distraction (aires de jeux pour enfants et adultes) en plus des aires de repos. Nous avons utilisé une alternation de la disposition de ces espaces afin de faire profiter les usagers des deux potentialités de la ville qui sont la vue dégagée vers la mer notamment la vue vers la ville et le mont de Gouraya.

Pour des raisons sécuritaires les espaces de jeux dédiés aux enfants sont positionnés à un niveau plus bas que les terrasses de consommation, afin de permettre aux usagers de veiller sur ces derniers.

**Forme et implantation :**

L'implantation du bâtiment est faite suivant la forme des hangars et entrepôts existants, cette réflexion exprime le principe du renouvellement urbain qui désigne la reconstruction de la ville sur la ville (Ville renouvelée sur elle-même, ville dense...) sa croissance se fait par mutation du tissu urbain (démolition/reconstruction, réutilisation du patrimoine ou construction dans les friches portuaires ou industrielles...) et ceci pour une meilleure intégration au site.

**Circulation :**

La circulation entre les esplanades se fait par des escaliers et des rampes, les usagers ont également la possibilité d'accéder aux espaces du projet situés sous les esplanades par des coursives longeant ces espaces qui permettent de maintenir le principe de la vue sur mer et

les activités qui se déroulent à l'extérieur se choix contribue à l'animation et la mise en scène du projet et son environnement.

**Programme :**

Le projet accueille des espaces de commerces de marque (de grande surface avec un système structurel mixte assurant de grandes portées et des espaces dégagés), des cafés et des restaurants panoramiques aux spécialités culinaires variées et qui desservent les terrasses, un parc public sur le toit à fin de conforter la trame verte de la ville (le parc national de Gouraya, forêts...) et renforcer la biodiversité existante, des programmes culturels et artistiques (ateliers d'exposition de savoir-faire kabyle, des galeries d'expositions culinaires locales, galeries artistiques, salle de musique et de chant kabyle polyvalente et événementielle) au rez-de-chaussée, cette dernière est en relation avec l'extérieur où nous avons aménagé un grand théâtre d'accueil en plein air en face de la gare maritime, depuis ce dernier les piétons ont la possibilité de circuler autour du projet empruntant les galeries en arcades ou la promenade piétonne aménagée par des espaces d'exposition artisanale, des espaces d'exposition culturelle (en relation avec l'histoire de la ville de Bejaia), des espaces de repos et de détente animés par des jets d'eau, de la verdure ce qui contribue à l'animation et la mise en scène de cet espace portuaire et a pour but de créer un grand espace public piétonnier de qualité. Notant aussi que du côté du quai du port le bâtiment abrite un parking dédié au grand public et des fonctions en relation avec ce dernier (bureaux dédiés aux ports, espaces de stockage et de maintenance...).



Dossier graphique :

-PLAN DU REZ DE CHAUSSEE





Plan du R+1 (bloc 1)



**Plan du R+2 (bloc 1)**

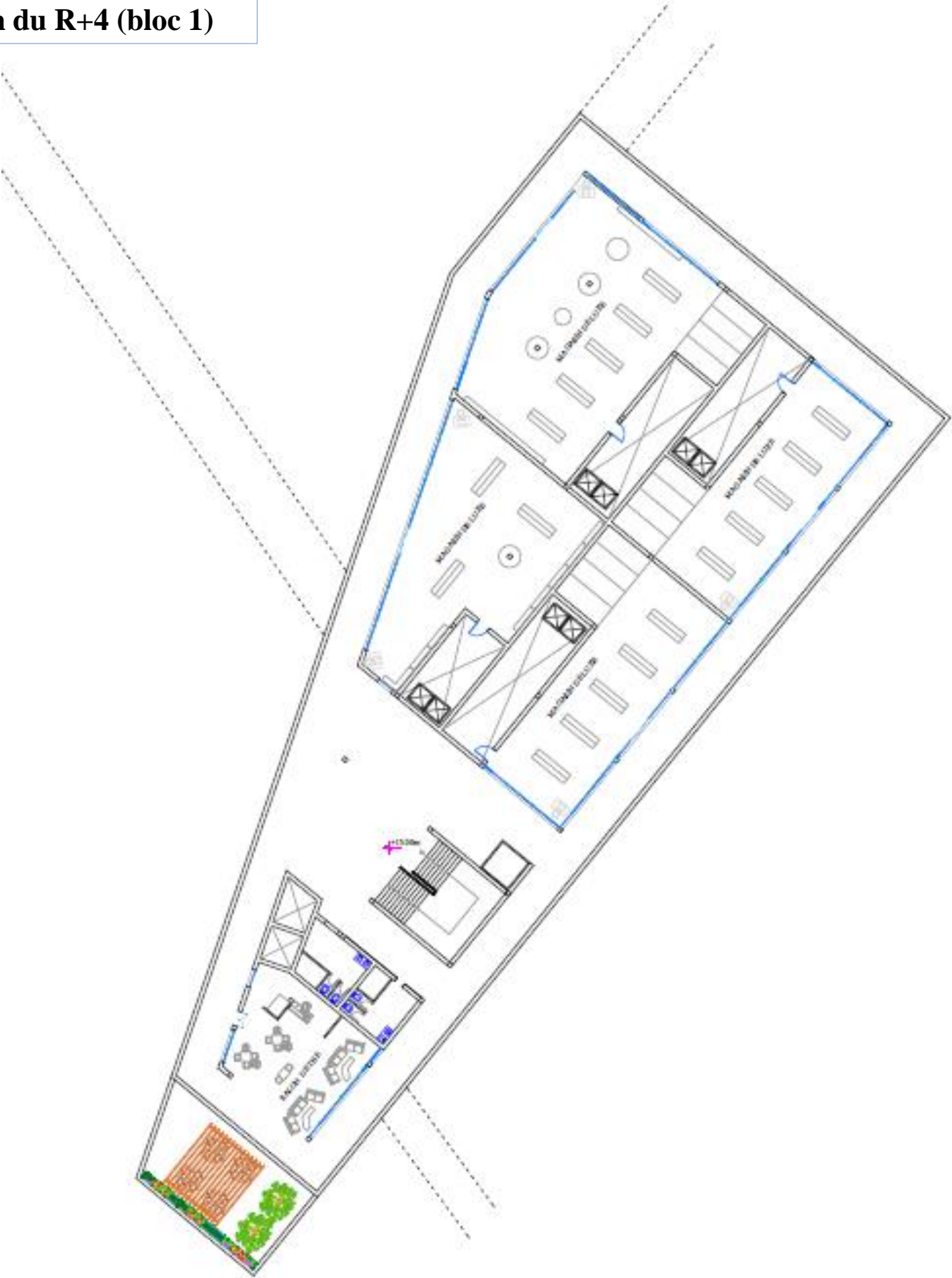


Plan du R+3 (bloc 1)





Plan du R+4 (bloc 1)

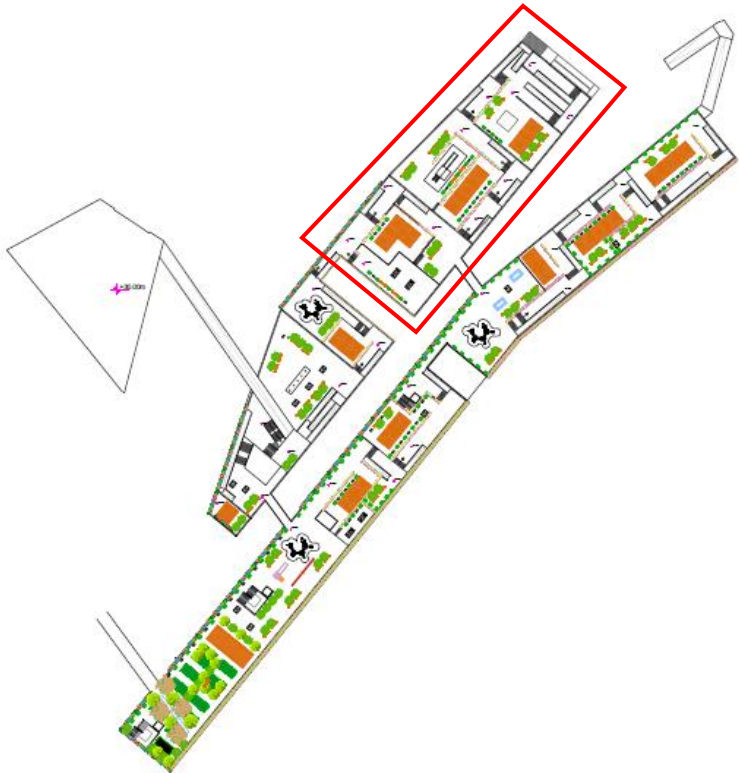




Plan du R+5 (bloc 1)



Plan du R+1 (bloc 2)



Plan du R+2 (bloc 2)





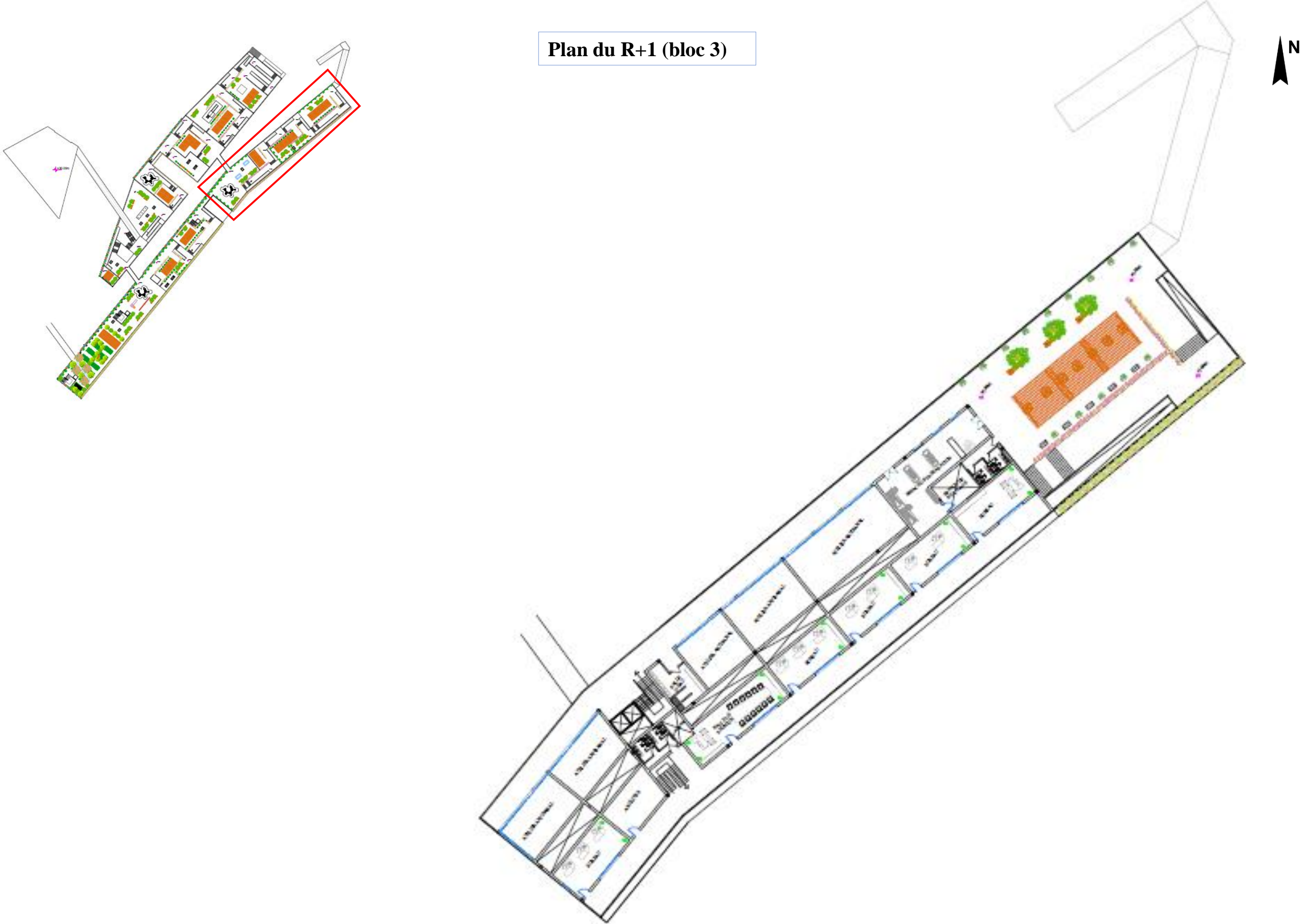
Plan du R+3 (bloc 2)



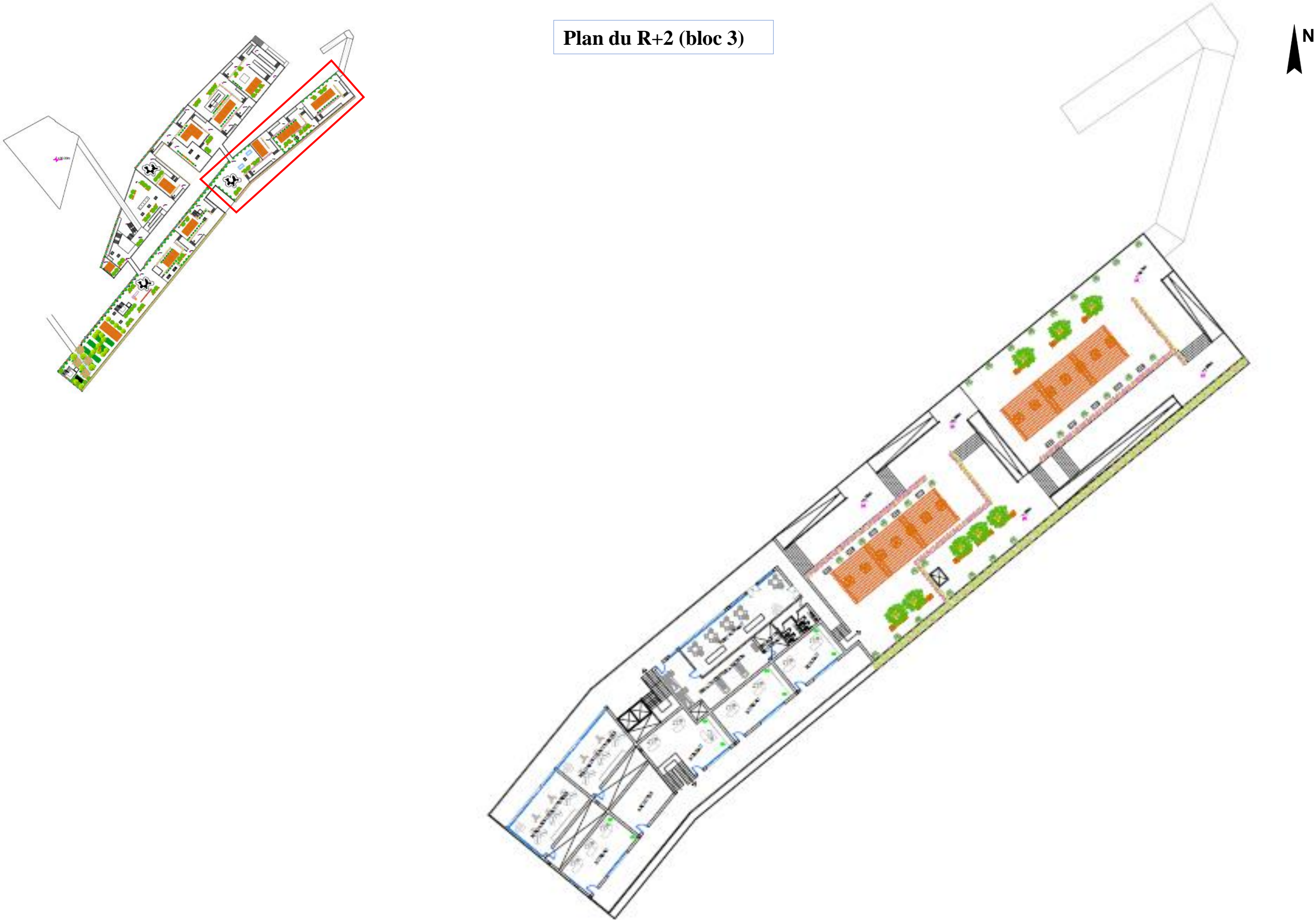
Plan du R+4 (bloc 2)



Plan du R+1 (bloc 3)



Plan du R+2 (bloc 3)



Plan du R+3 (bloc 3)



Vues 3d :



Vue sur la rampe de la place Gueydon





Vue sur l'ensemble des esplanades



Vue sur l'aménagement des esplanades



Vue sur l'aménagement extérieur de la voie piétonne coté porte sarrasine



Vue sur l'aménagement des esplanades



Vue sur la relation entre la place Gueydon, la terrasse de la casbah et le projet assurée par des passerelles piétonnes



Vue sur la rampe de la place Gueydon



Vue sur la façade maritime