

République algérienne démocratique et populaire

Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique



Université Saad Dahlab Blida

Département architecture et d'urbanisme



Mémoire de master classique II

Option : Architecture en milieu urbain littoral (AZUL)

Thème :

L'articulation ville mer à travers les aménagements des Fronts de mer

**Etabli par :
Mebrek Aicha Imene**

**Promoteur du master :
Monsieur Ichebouben Yousef**

**Encadreur du master :
Monsieur Ahmed Chaouch Nabil**

Année 2017-2018

DÉDICACES

*A cœur vaillant rien d'impossible
A conscience tranquille tout est accessible
Quand il y a la soif d'apprendre
Tout vient à point à qui sait attendre
Quand il y a le souci de réaliser un dessein
Tout devient facile pour arriver à nos fins
Malgré les obstacles qui s'opposent
En dépit des difficultés qui s'interposent
Les études sont avant tout
Notre unique et seul atout
Ils représentent la lumière de notre existence
L'étoile brillante de notre réjouissance
Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal
Nous partons ivres d'un rêve héroïque et brutal
Espérant des lendemains épiques
Un avenir glorieux et magique
Souhaitant que le fruit de nos efforts fournisse
Jour et nuit nous mèneront vers le bonheur fleuri
Aujourd'hui, ici rassemblés auprès des jurys,
Nous prions dieu que cette soutenance
Fera signe de persévérance
Et que nous serions enchantés
Par notre travail honoré FST*

✿ je dédie ce mémoire à ... ✍

A ma très chère maman Boucherit Fatiha, aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que tu mérites pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance, durant mon enfance et même à l'âge adulte.

À , mon père Bencherki , mon mari Sahel Salah, et mes sœurs Adila et Ihsen et mon frère Amine. Et à nassima une dédicace spéciale pour ce qu'on a vécu ensemble.

Remerciement

Je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donné le courage, la santé, et m'a accordé son soutien durant les périodes les plus difficiles. Je remercie vivement mon directeur de thèse, monsieur Ahmed Chaouch Nabil ainsi que Mr Ychebouben d'avoir accepté d'encadrer ce travail et d'avoir surtout cru au sujet, je le remercie pour sa compréhension, ses encouragements, son soutien moral et scientifique accordé tout au long de ce travail. Qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude. Mes remerciements vont enfin aux personnes qui ont contribué, par la mise à ma disposition des informations, à l'élaboration de ce travail. Il me reste à ne pas oublier de remercier tant de personnes, que je ne peux nommer, de peur d'en oublier ; que toutes sachent qu'elles sont bien présentes dans mon esprit et dans mon cœur.

Résumé

La ville et la mer ont longtemps vécu en harmonie. Ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité. Ils formaient un espace d'échange, de valorisation et de production tourné vers le commerce maritime. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/mer a connu des moments difficiles. On met en évidence par ce travail les principaux facteurs de développement urbain et architectural de la ville littorale, suites aux spécificités de ces facteurs d'origine, portée sur ces causes, disparités entre pays et côtes.

En s'intéressant aux interactions entre l'urbanisation côtière et l'aménagement la frange littorale car depuis une trentaine d'années, les choses sont toutefois en train de changer. « La nouvelle vision, à travers le monde tend vers la mondialisation et l'attractivité des centres villes côtières par des aménagements adéquats et répondent à cette exigence. La Réconciliation de la ville avec La mer passera obligatoirement par un projet qui prendra En charge cette relation étroite mais conflictuelle entre deux entités en contact et créer des lieux côtiers qu'ils illuminent la vitrine urbaine de la ville littorale et rayonnent sur toute sa périphérie.

Alors, une opération de renouvellement urbain du Centre pourrait préconiser La Conquête des friches urbaines, et instaurer un dialogue direct entre la ville et la mer à travers des aménagements urbains propre à ces lieux.

Abstract

The city and the sea have long lived in harmony. They have formed a system based on interweaving and complementarity. They formed a space for exchange, enhancement and production focused on maritime trade. In the years following the Second World War, this alliance seemed less solid and the relationship between city and sea experienced difficult moments. This work highlights the main factors of urban and architectural development of the coastal city, following the specificities of these original factors, focused on these causes, disparities between countries and coasts.

By focusing on the interactions between coastal urbanization and coastal fringe development, because over the last thirty years, however, things have been changing. "The new vision, throughout the world, tends towards globalization and the attractiveness of coastal city centres through appropriate development and meets this requirement. The Reconciliation of the city with the sea will necessarily involve a project that will take charge of this close but conflictual relationship between two entities in contact and create coastal areas that illuminate the urban window of the coastal city and shine throughout its periphery.

Then, an urban renewal operation of the Centre could recommend The Conquest of Urban Wasteland, and establish a direct dialogue between the city and the sea through urban development's specific to these places.

Sommaire :

Dédicace	1
Remercîments	2
Résumé	3
I-Introduction générale	
I-1- Présentation du master.....	6
I-2- Choix de l'option	6
II- Etat de connaissance	9
Section I : Thématique générale : architecture et aménagement urbain en milieu littoral	
1- Introduction	10
2-Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural	
2-1- Cas général :	
2-1- 1- particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique.....	12
2-1-1-1 Forme de développement de la ville parallèle à la mer.....	12
2-1-1-2 Forme de développement de la ville perpendiculaire à la mer.....	14
2-1-1-3 Forme de développement de la ville satellitaire	16
2-1-1-4 Les aménagements spécifiques à la ville littorale.....	17
2-1-2- particularité de la ville littorale sur le plan architectural.....	20
2-2- Cas de la ville littorale Algérienne	24
2-2-1- particularité de la ville littorale algérienne sur le plan urbanistique.....	25
2-2-2- particularité de la ville littorale algérienne sur le plan architectural.....	26
2-3- Conclusion.....	27
Section II : Thématique spécifique : L'articulation ville - mer à travers les aménagements du front de mer	
1-Introduction.....	28
2-Définition des concepts	29
2-1 le front de mer	29
2.2 L'aménagement urbain	30
3-Types d'aménagements en front de mer et leurs impacts sur la ville.....	31
Les aménagements portuaires	32
Les aménagements touristiques	32
Les aménagements culturels	33
4-Enjeux des aménagements liés au littoral.....	35
5- Etude d'exemples	35

5-1- Cas de la ville de Nice	35
Evolution de la promenade de Nice.....	36
Ville d'aujourd'hui	38
Impact de la promenade des Anglais sur la ville de Nice	39
5-2- Cas de la ville de Tunis projet Tapârura.....	39
Objectif du projet	40
Le principe d'aménagement du projet Taparura	40
Impact sur la ville	41
5-3- Cas de la ville d'Alger	42
Evolution urbaine et architecturale de la baie d'Alger.....	43
Stratégie d'aménagement de la baie d'Alger	47
Objectifs du projet de la promenade de la baie d'Alger	49
La promenade des Sablettes	51
Les attentes du projet de réaménagement de la baie d'Alger	53
6-Conclusion de la section.....	54
III- Conclusion générale	55
Bibliographie	56
Liste des figures	60

I- Introduction générale :

I-1- Présentation du master

Le master vise à former des architectes opérationnels, il contribue aussi à développer les connaissances des étudiants dans un domaine de recherche qui touche à toutes les disciplines voisines à l'architecture comme le paysagisme, la géographie, la sociologie, tout en répondant aux questionnements issus de ce dialogue par une posture architecturale.

Enfin ce master, permet particulièrement dans sa démarche à ses détenteurs, une initiation à la préparation d'une thèse de doctorat. Il saura comment réfléchir une intention de recherche – meilleure réflexion sur la complexité du thème choisi, poser de manière judicieuse la problématique et les hypothèses du sujet choisit, pour cette raison que je me suis intéressée au master II.

I-2- Choix d'option:

Un bon projet architectural est celui qui met en valeur son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. Plusieurs architectes ont mis l'accent sur ce rapport dans la réflexion de leurs conceptions, il est nécessaire d'intégrer le projet dans son environnement. Comme l'a mentionné Jean NOUVEL, « ... chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture ».

Le Corbusier, qui a toujours travaillé sur les sites, que ce soit à Chandigarh que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. (Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993) prétendent : « qu'un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat ».

L'option A.Z.U.L (architecture en Zone urbaine littorale) prend en considération tous les thèmes architecturaux tels que l'habitat et le projet urbain, seulement dans la zone littorale qui donne sur mer ; elle traite aussi la relation site- projet selon les contraintes et les situations du projet du site en matière des particularités et caractéristiques du site par rapport à la ville.

Ces facteurs sont si nécessaires dans notre manière de penser et de comprendre la ville et l'espace, l'architecte doit contribuer dans la mise en valeur du site afin d'améliorer la qualité architecturale et urbanistique du milieu urbain.

Penser la ville sur un lieu tel que le littoral nécessite de porter une réflexion particulière sur les enjeux urbains tenant compte des caractéristiques géographiques et de l'environnement de ce milieu, mais aussi des activités qui y sont liées. L'aménagement du littoral est tiraillé entre besoin de développement et mise en valeur de son territoire,

Par son poids économique et la concentration des hommes et de leurs évolutions sur ses espaces, la ville littorale a toujours constitué un des thèmes les plus complexes en matière de gestion de l'environnement et du développement. Cette extrême fragilité et cette grande

vulnérabilité des espaces littoraux nous amènent à placer la réflexion et l'action pour l'entretien et la gestion de ces villes. Une gestion qui devrait prendre en considération la complexité et les interrelations des dimensions écologiques, économiques, sociales et culturelles.

La forte concentration de l'urbanisation du littoral n'a cessé de s'accroître d'une manière anarchique, le taux d'urbanisation est passé de 26 % en 1962 à 59,4 % en 1998. Cette urbanisation s'est développée au détriment du foncier naturel, qui présente des atouts indéniables favorables à l'activité touristique. Depuis l'indépendance, et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différentes politiques de développement. En réalité, il n'existe aucune politique qui vise à gérer et à promouvoir le tourisme.¹

Face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu réfléchies, l'architecture front des fronts de mer étant le portail de la ville 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 la ville. 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 ailleurs, les particularités si significatives de nos villes littorales, sont peu, prises en considération dans la manière de penser nos espaces de vie. L'Algérie c'est intéressé à son littoral qu'après l'indépendance en effet, l'état Algérienne s'est mis à valoriser son patrimoine littoral qu'en 2002 après la situation alarmante de ces territoires, elle a mis en place un programme d'aménagement des fronts de mer par plusieurs stratégies comme le plan bleu pour embellir l'image de l'Algérie.

Les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique, 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.

La structuration de notre travail dans ce mémoire qui sera composé de deux sections essentielles :

La première phase est l'état connaissances des villes littorales nous entamerons par une introduction générale du mémoire et le choix de l'option AZUL

Aussi, nous entreprenons dans cette phase sur présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique ainsi sur le plan architectural avec l'appui des exemples.

1 : Espace littoral et décisions d'aménagement limite et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques exemple du littoral atlantique français ». Université de Nice, 19 -sept-2005.

Et enfin dans cette phase nous allons élaborer le cas d'Algérie en tant que ville littorale à l'époque après son indépendance sur le plan urbanistique et architectural.

Nous entamerons la deuxième partie la thématique spécifique avec une introduction sur les aménagements du front de mer et l'évolution de ces derniers par rapport à plusieurs époques, aussi nous établirons une définition des principaux concepts dictés dans ce mémoire.

Cette section sera appuyée par une étude d'exemples, nous allons prendre deux exemples d'aménagement des villes méditerranéennes et le comparé à un exemple d'Algérie et enfin une conclusion générale.

II-ETAT DE CONNAISSANCE :

Dans ce chapitre nous allons essayer de récolter le maximum de connaissances sur les villes littorales leurs fonctionnements, leurs organisations spatiales, de déterminer leurs spécificités et leurs caractéristiques par rapport aux autres villes, cette analyse va nous initier sur l'impact de l'architecture de la ville sur le littoral.

Nous allons nous intéresser à la ville littorale dans le bassin méditerranéen vu sa richesse naturelle et les problématiques abordées à son égard, illustrer à travers des exemples nous abordons par la suite la ville algérienne comme ville littorale, celle-ci qui s'est récemment passionnée au littoral et pris des envergures dans les années 90 pour le protéger, nous allons voir comment elle s'est évoluée et quelles sont les mesures prises sur le terrain dans le développement de son urbanisme local cette étape s'applique dans l'approche de la thématique générale.

Dans l'approche de la thématique spécifique et après avoir fait le tour sur les villes littorales leurs formations et leurs espaces, nous allons aborder une problématique sur les aménagements des fronts de mer et leur intégrité et leur relation avec l'arrière-pays illustrée par des exemples locaux et internationaux.

Section I : Thématique générale architecture et aménagement urbain en milieu littoral :

1- Introduction :

Cette section est spécialisée dans la présentation des villes littorales sur le plan urbanistique et architectural, mais avant un aperçu sur la définition du littoral et leur particularité

L'article 07 de la loi 90 stipule que « *le littoral englobe l'ensemble des îles et ilots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur de 800 mètres longeant la mer et incluant les versants de collines et de montagnes, visibles de la mer et n'étant pas séparés du rivage par une plaine littorale, les plaines littorales de moins de 3 km de profondeur à partir des plus hautes eaux maritimes, l'intégralité des massifs forestiers, les terres à vocation agricole, l'intégralité des zones humides et leurs rivages dont une partie se situe dans le littoral à partir des plus hautes eaux maritimes, tel que défini ci-dessus., et les sites présentant un caractère paysager, culturel ou historique* ». Le littoral, au sens de l'article 7, fait l'objet de dispositions générales. Comprenant une zone spécifique qui fait l'objet de dispositions particulières de protection et de valorisation, dénommée zone côtière (art 08), constituée par le rivage naturel, les îles et les ilots, les eaux intérieures maritimes, le sol et le sous-sol de la mer territoriale. La zone côtière comprend donc une zone terrestre et une zone maritime (la mer territoriale).²

Le littoral est un espace urbain à géométrie variable avec une concentration d'un certain type de population et de bâti à caractère permanent ou temporel sur des sites côtiers.

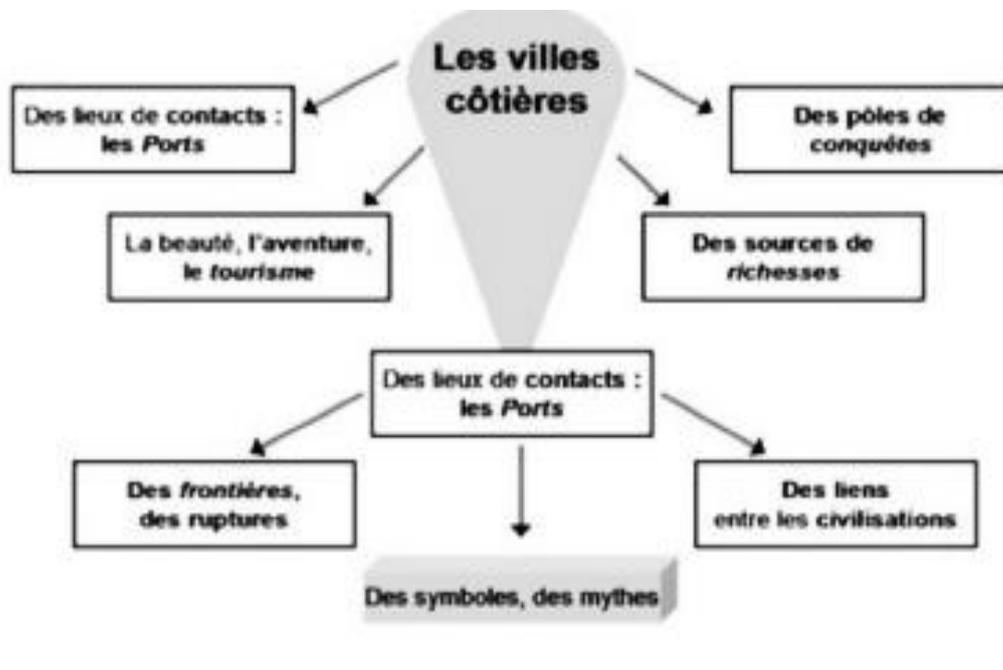
« *Les littoraux constituent des environnements fragiles dans lesquels se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes* » (Paskoff, 1993).

Il peut être défini aussi comme un territoire compris entre une étendue maritime et un continent (ville), il est souvent dédié au tourisme, toute fois il ne présente pas les mêmes particularités suivant sa position géographique et son orientation. Ce qu'on peut retenir de toutes ces définitions que la ville côtière est un comble de multiples enjeux sociaux, économiques, touristiques, industriels comme démontre la figure 1.

2 : http://www.enssmal.dz/fr/images/Relementation_milieux_marin/Decret_executif_07-206_etude_d_aménagement_du_littoral.pdf

Figure1 : La figure illustre les différents composants de la ville côtière à voir le facteur naturel, le facteur humain et le bâti et comment ces derniers sont liés au littoral.

Source [https:// sites.google.com/site/geographievilleenguerre/la-guerre-la-ville-et/la-guerre-la-ville-et-la-mer](https://sites.google.com/site/geographievilleenguerre/la-guerre-la-ville-et/la-guerre-la-ville-et-la-mer)



2-Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique et architectural

Selon **RENÉ DANGER** « *L'urbaniste ne doit prendre son crayon qu'après avoir terminé son enquête de monographie locale et l'avoir judicieusement conduite : un problème bien posé est déjà près d'être résolu...* »³

HENRI PROST fait allusion sur la l'urbanisation et son environnement dans son écrit « *Faire l'urbanisme, c'est savoir où il ne faut pas construire* ».

Toutes ces définitions nous mènent à dire que le littoral est un espace complexe il est une partie de son entourage qui est la ville qui l'englobe, étudier le littoral veut dire qu'on doit se soucier de sa ville. D'où vient la difficulté de définir la ville par rapport à ses caractéristiques : une taille, une forme, mais également à ses fonctions diverses. Pour le géographe **Pierre George**, la ville « *est un groupement de populations agglomérées défini par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale* ». L'urbanisation des villes littorales ne se développe pas de la même manière qu'une ville industrielle ou agricole, elle suit deux critères la dimension taille petite, grande ou moyenne ou la transformation de ses

3 : Jean Charles Depaul, Philippe Panérai, Marcelle Demorgon analyse urbaine, édition Parenthèses

espaces au fil du temps, la plupart des villes se sont développées en rapport à la mer, que ce soit le long d'une côte que le meilleur exemple qui illustre cette hypothèse soit le pourtour méditerranéen, suivant trois formes possibles : parallèlement à la mer, perpendiculairement à la mer ou bien tout simplement en forme satellitaire en constituant plusieurs pôles, notre objectif à travers cette étude est de comprendre les facteurs à l'origine du développement de celle-ci.

*La ville littorale n'est pas une ville autosuffisante ou autarcique. Elle est tributaire de son environnement, du milieu agricole, industriel et touristique qui s'étend en dehors de la ville. Elle est tributaire de son patrimoine historique et écologique, ainsi que de sa relation avec les autres villes.*⁴

2 -1- 1-Particularité de la ville littorale sur le plan urbanistique

Cette partie concerne l'étude des spécificités sur le plan urbain et architectural de la ville littorale en s'appuyant sur des exemples.

2-1- 1-a- Forme de développement de la ville parallèlement à la mer :

Ces villes doivent presque toujours leur croissance à la présence d'un port économique ou bien touristique, schématiquement, l'implantation de la ville commence par un boulevard qui sert à la fois de protection contre la mer et de support à la promenade. En retrait de ce boulevard, souvent conçu des constructions alignées au boulevard, ainsi la croissance de la ville sur un site pareil se fait parallèlement à la côte en adoptant un tracé linéaire la morphologie de ces sites souvent plats constitue un avantage pour la dominance des activités portuaires et touristiques à travers des terrasses et balcons donnant sur mer. L'exemple qui illustre parfaitement cette forme urbaine est l'exemple de la ville de Nice et Marseille.

Le cas de la ville de Nice :

Nice est une ville française s'est marquée par son port et s'est développé principalement parallèlement à la mer ; Nice a pris croissance par rapport à un grand boulevard et à son port économique comme le montre la figure 2

La ville de Nice a fait l'objet d'une planification urbaine très précoce, à partir de la seconde moitié du XVI^e siècle. Le modèle de cet urbanisme prémoderne fut inspiré de la ville de Turin.

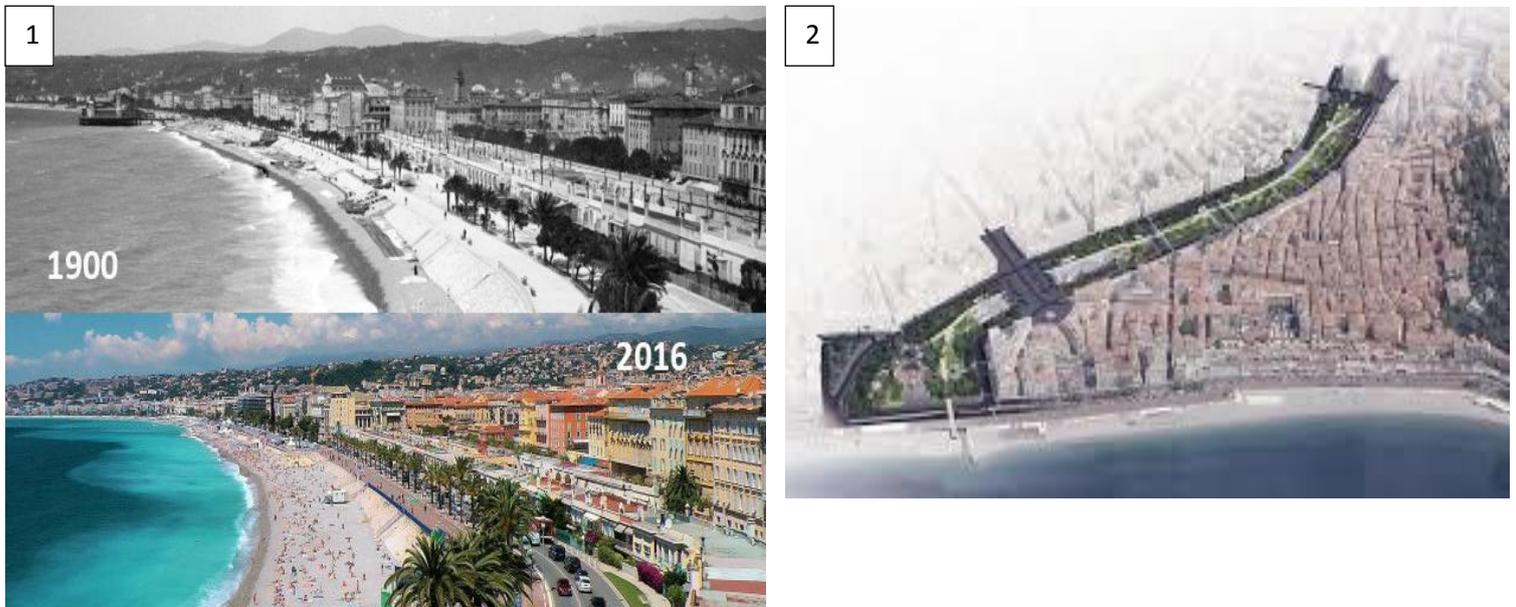
Dans l'urbanisme niçois, la conception des espaces publics constitue le point de départ de toute extension de la ville. Rues et places (et, plus tard, jardins, boulevards et promenades) déterminent un ordre urbain dans les espaces de nouvelle urbanisation, capable de structurer l'édification des îlots qu'elles interconnectent. Or, ce modèle urbanistique assigne un rôle particulier aux places et aux rues, selon leur importance relative au sein du tissu urbain. Des règles formelles régissent leur disposition au sein de l'espace urbain, tout comme les configurations de leurs possibles agencements. La prise en compte de ces règles de

⁴ : Allocution de Mme Faïza KÉFI, discours d'ouverture, P20, Développement urbain durable en zone côtière, 21 - 24 juin 1999, Mahdia, Tunisie

Planification et de composition urbaine est ainsi nécessaire pour comprendre le contexte urbain de très nombreuses places conçues à Turin et à Nice jusqu'à la fin du XIXe siècle⁵.

Figure n° 02 tracé de la ville de Nice

Source : <https://edito.seloger.com/lifestyle/visite-privee/nice-d-autrefois-et-nice-d-aujourd-hui-article-9283.html>



L'image 01 montre la comparaison entre la ville entre les deux époques 1900 et 2016

L'image 02 montre le tracé urbain de la ville actuellement et que les boulevards sont les axes les plus dominants de cette urbanisation

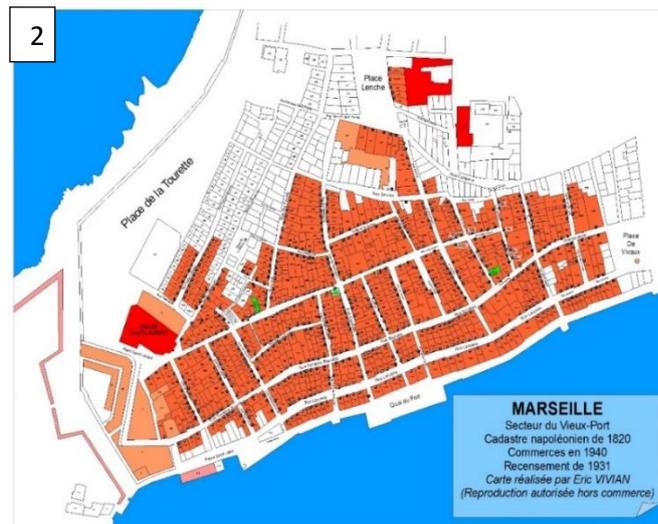
Cas de la ville de Marseille, France :

Le deuxième cas pris dans cette étude est le cas de Marseille :

Marseille est devenu le premier port de France au cours du XIX, son tracé s'est développé au tour de la zone portuaire et s'étend sur le long du front de mer elle passe du vieux port aux activités industrielles en donnant naissance à un tracé dominant et fort celui parallèle à la mer. Un autre facteur de cette croissance aussi est la morphologie naturelle de l'assiette qui a aidé à s'incruster en longueur le long du rivage créant de grands boulevards sillonnant la ville.

5 (Comoli-Mandracci 1983, Graff 2000, Graff 2007)

Figure n° 03 Evolution du tracé de la ville de Marseille
 Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisme_à_Marseille



L'image 1 montre le développement de la ville de Marseille XVIe siècle avant qu'elle soit le premier port de France

L'image 2 illustre le développement de la ville au XIXe siècle après l'étalement de la ville en longueur suivant la forme parallèle à la mer.

2 -1- 1-2-la forme du développement perpendiculaire à la mer :

Cette forme est le résultat de plusieurs facteurs qui sont à l'origine de cette croissance, le facteur social économique de ces villes joue le rôle primaire du développement de son tissu perpendiculairement à la mer est l'envie d'alléger le problème de circulation, d'agrandir la voie et desserte et d'aérer les grands boulevards sillonnant la ville.

Un autre facteur majeur est pris l'or de l'exécution de cette urbanisation est belle est bien le facteur morphologique de la ville pour préserver les lignes de côtes et avoir une admiration de la mer.

Le modèle des villes littorales à tracé perpendiculaire présente le double avantage d'offrir une bonne exposition au soleil à toutes les habitations et de favoriser la circulation de l'air par les percées, les deux cas pris sont le cas de la ville de Barcelone et celui de Salerne, Italie

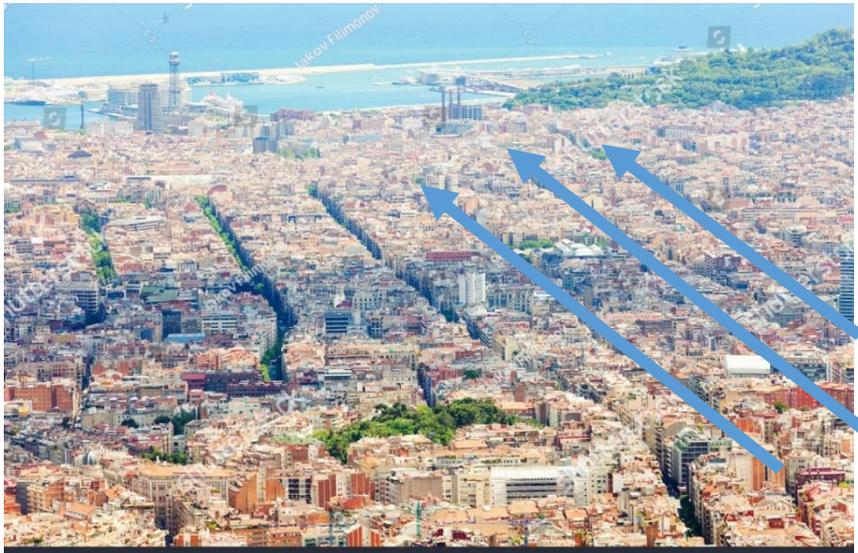
Le cas de la ville de Barcelone :

Barcelone est une ville à caractère touristique, du point de vue de l'occupation de l'espace, ce territoire se caractérise par une urbanisation dense et presque continue le long du cordon littoral, éparpillé dans l'arrière-pays.

Son tissu urbain est l'habitation vu que les habitants de cette ville préfèrent les maisons de vacances ce qui a fait de cette ville une ville touristique par manque de terrain, la ville s'est développée en arrière-plan pour englober tous les terrains avec une forme orthogonale

Figure4 : développement perpendiculaire par rapport à la mer on distingue clairement les percés en perpendiculaire par rapport à la mer.

Source : <https://lepetitjournal.com/vivre-a-barcelone/barcelone-5e-ville-au-monde-ou-il-fait-bon-vivre-248204>



L'image montre les percées perpendiculaires vers la mer de la ville Barcelone

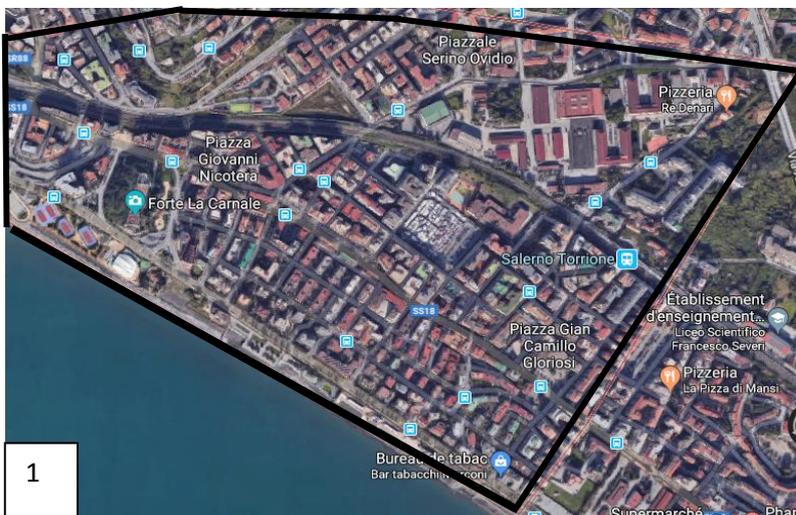
Ville de Salerne, Italie :

La ville italienne est une ville balnéaire avec un caractère historique, son tracé urbain perpendiculaire fortement dominant est dû à la morphologie montagneuse du site. Elle existe depuis l'antiquité, habités par des Grecs, cette ville avait un caractère de de guerre les premières constructions étaient sur les plaines et montagnes, après 1860, la ville commença à s'étaler vers la mer en renforçant le facteur économique et son port,

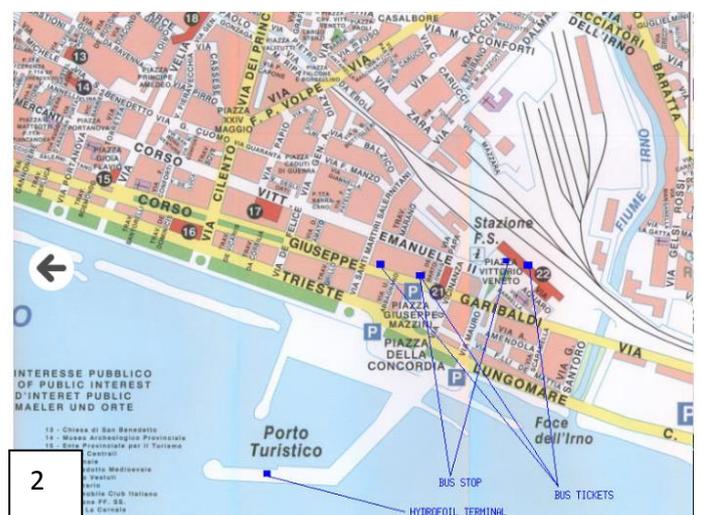
Cette évolution lui a permis d'avoir un tracé orthogonal par rapport à la mer.

Figure5 : ville de Salerne Italie, tracé orthogonal

Source : <https://www.google.com/maps/@40.6551403,14.7745049,7625m/data=!3m1!1e3>



1



2

Image1 de la ville de Salerne

Image 2 montres le tracé urbain de la ville est comment plusieurs percés traversant les boulevards pour atteindre la mer.

2 -1-1- 3- Forme de développement de la ville satellitaire :

Une autre manière de penser la ville avec un type de plan d'urbanisme et mises en œuvre, d'un système satellitaire qui est le résultat d'un freinage de formation de la ville causé par un obstacle engendrant l'apparition de plusieurs pôles que ce soit industriel ou patrimonial.

L'aspect morphologique vient renforcer le facteur économique et social de la ville, la concentration des industries au coin portuaires et l'éloignement des résidences vers l'intérieur de la ville font d'elle une ville satellitaire avec plusieurs pôles économiques et sociaux. Ces obstacles sont généralement naturels montagneux, terres agricoles, cours d'eau.

Les deux modèles de villes qu'on peut choisir pour le cas des villes satellitaires sont le Tarragone en Espagne et Rio de Janeiro en Brésil

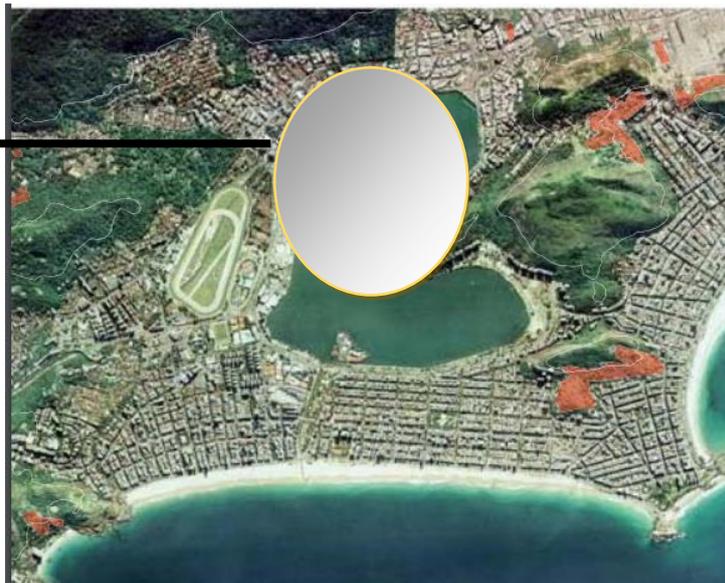
Le cas de la ville de Rio :

Pour la ville de Rio, le développement de la ville s'est établi autour de plusieurs centres à cause de la morphologie montagneuse de la ville et les obstacles naturelles rencontrés l'or de sa construction

Figure n° 06: Organisation spatiale de la ville de Rio

Source <https://www.google.fr/maps/@-22.9667248,-43.5162582,36065m/data=!3m1!1e3>

Un grand lac qui est considéré comme obstacle naturel séparant la ville en deux parties



L'image montre les obstacles naturels qui sont à l'origine du développement de la ville de Rio de Janeiro

Le cas de la ville de Tarragone :

La ville de Tarragone présente un autre facteur dû à son développement c'est la vocation de la ville qui est le facteur à l'origine de son développement la ville s'est développée autour de son port et la concentration de l'industrie sur les rivages a permis de créer plusieurs pôles industriels et plusieurs centres.

Figure n°07 la forme de développement de la ville de Tarragone.

Source : <https://www.alamyimages.fr/photo-image-vue-aerienne-de-lebre-ou-il-traverse-la-ville-de-moll-province-de-tarragone-dans-la-region-du-montsia-appartenant-93774462.html>



A travers ces exemples nous pouvons conclure que les facteurs à l'origine du développement de la ville littorale sont les facteurs morphologiques en premiers lieux liés à sa position par rapport à la mer puis les facteurs sociaux économiques liés à l'activité de l'homme dans cette zone portuaire, ces facteurs forment différentes villes à caractères différents ces connaissances vont nous aider à développer la thématique spécifique de ville littorale.

2-1-1-4- les aménagements urbains spécifiques :

Sur le plan architectural, la forme ville littorale se traduit à travers des aménagements urbains marquants l'identité du lieu spéciale à cette ville.

On peut clairement classer ces aménagements en deux catégories des aménagements selon leurs orientations et selon leurs positions par rapport à la mer

- **Les percées sur mer :**

Le développement perpendiculaire à la mer a donné naissance aux percées pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique exploité par certains types d'aménagement (ruelle, boulevard). Elles aboutissent généralement vers des places aménagées ou monuments historiques. Ils jouent un rôle de ventilation de la ville

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

Le projet de réaménagement du front de mer de la ville française Dieppe s'appuie sur le facteur touristique de la ville.

Le projet comprend des aires de stationnement sur le long de quai en reliant le port à la ville par le biais de routes et axes ainsi qu'une bande végétale pour des espaces de pique-nique orientée vers la mer ; un centre aquatique des skates parqué pour l'attractivité du visiteur.

Figure 08 : Aménagement du front de mer de la ville de Dieppe

Source : https://www.google.com/maps/@49.9269775,1.0711973,3a,75y,82h,88.9t/data=!3m6!1e1!3m4!1s9F9Nyr2-A_IaUKpYJ9Yfw!2e0!7i13312!8i6656



Image1 : Ville de Dieppe vue satellitaire

Image2 : ville de Dieppe (vue panoramique sur le centre aquatique et la pelouse)

- **Les promenades du front de mer :**

Les promenades sur mer offrent un espace libre et dégager pour les piétons, larges d'une dizaine de mètres, agrémentés par du mobilier urbain avec une vue imprenable sur la mer le concepteur de cet espace a profité du facteur climatique du manque d'ensoleillement pour donner aux visiteurs le champ visuel direct sur la mer.

- **Les terrasses :**

Le meilleur projet architectural qui concrétise les terrasses sur mer est bel et bien le projet des terrasses de la falaise située à Boulogne-sur-Mer, France, ce projet en cours de réalisation a pu s'intégrer à la morphologie de la falaise et de ses strates avec des balcons qui ondulent pour créer une forte dynamique sur une dénivelée de **27 m**

Un jardin suspendu, construit sur les toits ouverts au public. Au rez-de-chaussée, l'accès au parking public et des cellules commerciales permettront de densifier le tissu économique en bord de mer. (Voir figure9).

Figure n°09 : projet-terrasse de la falaise : Boulogne-sur-Mer- France

Source : <https://www.ville-boulogne-sur-mer.fr/votre-mairie/grands-projets/les-terrasses-de-la-falaise>



Image 1 et 2 : représentation du projet des terrasses de la falaise

- **Les places :**

Le meilleur exemple des places est celui de la place de Catalogne de Barcelone, cet exemple illustre comment l'architecte à penser à communiquer la ville à la mer par un grand boulevard amenant de la placette jusqu'à la mer animé par des boutiques pour valoriser l'aspect touristique de la ville.

Figure 10: Projet place de Catalogne, Barcelone

Source : <http://www.metrodebarcelone.com/index.php?page=place-de-catalogne&hl=fra>



2-1-2- Présentation de la ville sur le plan architectural :

Afin de comprendre les caractéristiques du projet et sa contribution dans la ville littorale, nous avons pris l'initiative d'étudier un cas d'aménagement urbain en front de mer, l'exemple pris est le musée de la mer et la marine un projet dédié à la mer et la culture dans la ville de Bordeaux

Figure 11: vue du projet musée de la marine

Source : <https://www.france.fr/fr/bordeaux/liste/a-bordeaux-bientot-un-musee-de-la-mer-et-de-la-marine>.



« J'avais ces collections, et l'envie de les partager... La mer et la marine ont toujours été une passion première pour moi. Il y a ce lien, depuis la nuit des temps entre l'homme et la mer. Gamin, j'avais dans ma chambre la maquette d'un cap-hornier. Je l'ai encore. Peut-être est-ce cela qui a éveillé en moi cette passion des bateaux. » »⁶.

Le musée Mer Marine ou musée de la Mer et de la Marine est un projet en construction d'un musée à Bordeaux réalisé sur les plans d'un architecte bordelais, dans la conception du projet et la perspective de sa mise en œuvre, Bordeaux a toujours été l'incontournable lieu d'élection pour l'implantation du musée. Le choix du site s'est porté sur la ville pour son port économique deuxième au monde, la genèse du projet reflète un immense paquebot,

Ce nouveau espace d'animations et d'expositions, de découvertes et de rencontres, de participation culturelle et ludique, de mémoire et de rayonnement, sera entièrement dédié à la mer et à la marine.

Si en France et dans le monde tous les musées et les lieux spécifiquement dédiés à la mer et à la marine ont pour caractéristique commune de se consacrer soit à la mer soit à la

Marine, l'originalité du Musée de la Mer et de la Marine est de traiter les deux thèmes à la fois, aussi bien dans leur histoire et leur réalité individuelles que dans leurs rapports mutuels et leurs interactions.

La réflexion de l'architecte s'est apportée sur des approches historiques et thématiques : L'histoire des bateaux et l'art naval, les explorations, les grandes traversées - Pouvoir et maîtrise des mers - les grandes routes commerciales.

L'architecte reflète plusieurs concepts à travers cet édifice :

- Le premier est la fluidité de l'édifice par des jeux de volumes en hauteur présentant un rythme dynamique.
- Il voulait donner à cet espace l'aspect d'un espace ouvert vers l'extérieur pour le public comme une forme de liberté et offrir une diversité de points de contact avec le littoral. Ces points de contact agissent comme des percées visuelles et physiques qui contribuent à donner à l'usager le plus d'opportunité de profiter de la vue de mer.
- Il participe aussi par son architecture à moduler la perception et l'expérience du visiteur. Des pentes douces permettent l'accès au toit et aux espaces intérieurs. À certains endroits, ces pentes sont modulées comme des marches, offrant ainsi la possibilité de s'arrêter et de contempler le paysage.

De plus le musée souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur culturel au bord de ces Bassins historiques. Il sera à proximité de la Cité du vin, à portée de regard, en une sorte de face à face monumental et culturel où viendront « dialoguer » les deux grandes histoires de Bordeaux : celle du vin et celle de la mer.

Les matériaux utilisés dans ce musée sont :

La moucharabia est utilisée comme un nouveau matériau pour donner un effet de ventilation et de limiter les percées visuelles vers la ville.

Le vitrage face à la mer pour profiter de la vue sur mer

L'opacité pour le musée vu qu'il n'a pas besoin d'un espace ouvert

La couleur l'architecte voulait gagner la simplicité en utilisant la couleur blanche.

Le deuxième exemple que nous avons choisi pour bien expliquer le rôle de l'architecture sur la ville est le musée de Guggenheim Bilbao dans la ville Bilbao d'Espagne, édifié par l'architecte Frank O.Gehry.

Il constitue un magnifique exemple d'architecture d'avant-garde du XXe siècle, il s'érige en un véritable événement architectural grâce à sa configuration audacieuse et à son design innovateur en faisant pieds sur mer.

Forme architecturale :

L'énorme structure de Gehry, bien disposé à respecter l'héritage de Bilbao et ses traditions de ville de pêche évoque une **forme de bateau planant au-dessus de la mer**, il se caractérise par la forme tordue et curviligne et se compose de séries de volumes interconnectés les uns

aux autres. Des formes organiques et d'autres orthogonales liées avec des murs rideaux pour manifester la transparence et profiter de la vue en mer.

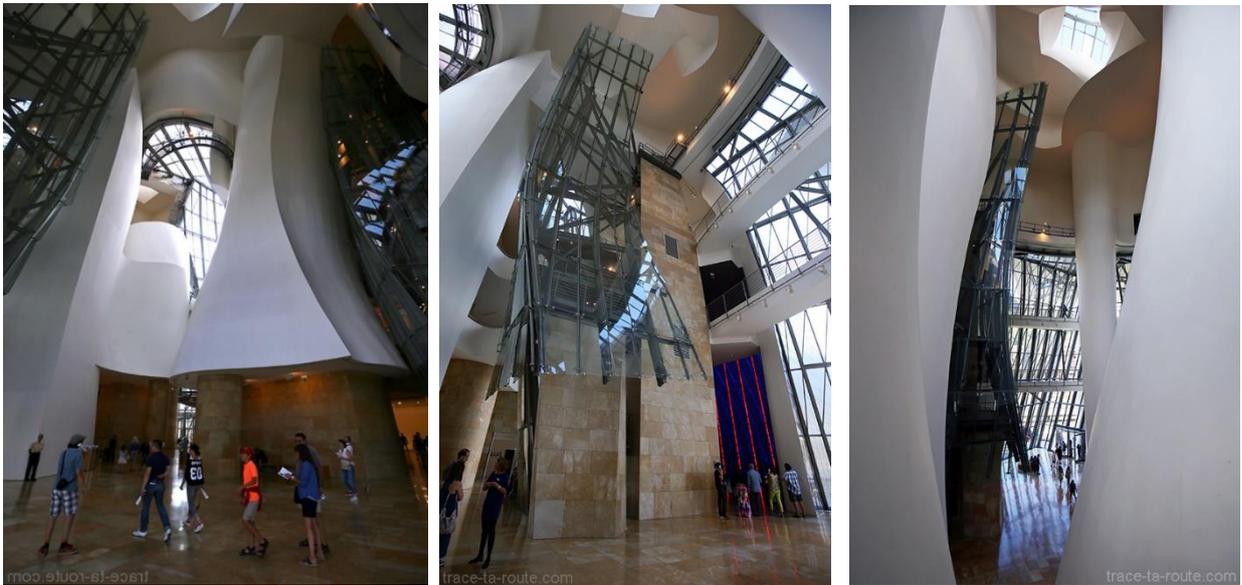
Le bâtiment s'étale sur trois niveaux destinés à l'exposition en premier lieu, mais aussi une salle auditorium de 300 places un restaurant deux cafétérias et des boutiques.

L'architecte a utilisé l'intégration artistique des quatre éléments fondamentaux, la terre, l'eau, le feu et l'air dans la conception globale de l'édifice, donnant ainsi une interprétation, voire un fondement archétypal de l'ensemble architectural qui y puise sa force intrinsèque et qui est donc d'autant plus subtil et efficace à la fois.

« Le Guggenheim de Frank O. Gehry à Bilbao-Bilbo la terre, l'eau, le feu et l'air sont l'essence même des forces de l'univers, les principes cardinaux de leurs interactions, symboles de la vie et de la renaissance où tout n'est que mouvement, où même le feu redonne la vie et purifie. La terre – symbolisée par la pierre en dalles stratifiées, structure le regard des visiteurs du musée, sa couleur repose l'âme et transmet le sentiment de perpétuité. L'eau – le principe même de la vie, en tout élément du musée est présent, /telles l'eau du fleuve et les vagues de l'océan de tout point de vue le musée toujours est changeant, toujours est trépidant. Tout un chacun des symboles de l'eau relie le musée à la vie, à la ville dans laquelle le musée fut construit. Le feu – par l'amour une force créatrice, la force de la jeunesse et du renouveau incarnent même le musée de Bilbao-Bilbo, dans le feu, par le titan et ses reflets du soleil brillant l'art et le divin deviennent un, l'art devient destin. L'air – présent dans les volumes des salles d'exposition, palpable à travers les armures et les bais jusqu'aux cieux embrasse tous les espaces du musée de Bilbao-Bilbo, l'air est tout, et joie et vie et évasion. Le Guggenheim intègre ainsi les quatre éléments de la nuit des temps, en eux le futur en tout pas est présent. » Dans : Bojan-Ilija Schnabl: Voyages d'amour – Potovanja ljubezni. Ključ (BiH) : Clavis éditeur, 2004, p. 78-79,

vue de l'intérieur et passé le vestibule l'espace est conçu comme une vertigineuse grotte, dans l'atrium, les matières s'opposent (métal, verre, pierre, béton blanc...) et les volumes s'étirent, se tordent. L'ascenseur et la tour d'escaliers rappellent *la maison qui danse* (1996) que Frank Gehry réalisé à Prague.

Figure 12 : vue de l'intérieur sur le musée de GUGGENHEIM DE BILBAO
Source : <https://www.trace-ta-route.com/architecture-musee-guggenheim-bilbao-espagne>



Matériaux du musée :

L'architecte a choisi la pierre calcaire comme matériau pour la toiture de ses formes orthogonales et une couverture métalliques en titane pour les formes organiques qui rappelle la mémoire industrielle du lieu.

Le vitrage est utilisé pour les espaces d'orientation et détente du public et dans l'atrium. avec ses 24 000 m² dont 11 000 destinés aux expositions

Figure 13 : vue sur le musée et son environnement immédiat.

Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/musee-guggenheim-bilbao-franck-gehry-architecte-edifice/>



L'architecte américain a pu redonner à la ville une nouvelle image à travers ce Musée d'art contemporain en transformant cette zone délaissée, une sorte de terrain vague, où cohabitaient des entrepôts en ruine, des hauts fourneaux en panne et des usines vétustes dans cette immense friche industrielle,

On parle désormais de « l'effet Guggenheim », car le Guggenheim a servi de locomotive urbaine pour remodeler le paysage industriel de la ville. Gehry a su mettre l'accent sur le thème de la mer puisque le musée se trouve au bord du fleuve Nervión.

- les nouvelles tendances :

Les ressources du littoral sont fragiles et épuisables, leur altération ou leur disparition peut créer un dommage pour les sociétés et les générations futures. C'est pourquoi il faut pour déterminer la capacité d'accueil et le développement des espaces littoraux, les prérogatives et les contraintes de ses tendances se résument dans :

Repousser vers la ville :

La capacité d'accueil devrait ainsi être définie comme la quantité maximale d'activités ou d'utilisateurs permanents et saisonniers (donc d'urbanisation) que peut supporter l'ensemble des villes littorales dans certain cas de ville littoral l'état impose des règles urbanistiques pour ne pas construire sur les zones côtières pour pousser les gens vers l'intérieur de la ville.

Facteur de l'érosion pour pousser vers l'intérieur

La Densification :

Suite aux problèmes de densification du littoral, l'urbanisation n'a cessé de se développer, jusqu'à ce que les terrains ne soient plus disponibles, cette problématique a fait réagir les pouvoirs d'état pour construire de nouvelle infrastructure sur la mer que ce soit des villes ou des ports.

2-2-Cas de la ville littorale Algérienne :

Le cas du littoral algérien se caractérise par deux phases pendant la colonisation et la période poste coloniale, la période coloniale est caractérisée par le **développement** des grandes lignes sur le littoral.

*- développement du port et de l'économie algérienne,

*- façade maritime d'Alger centre après la destruction des anciennes bâtisses de la basse casbah qui étaient remplacés par des bâtiments coloniaux.

*- création du parc d'El Hama comme jardin public.

Après l'indépendance l'Algérie s'est intéressée aux zones littorales en 1990 par l'application de nouvelles lois et décret pour la protection et la valorisation du littoral.

Malgré ceux la littorisation algérienne souffre toujours de manque d'infrastructures et d'abondant à son égard.

Pour comprendre le développement de la ville algérienne, nous avons pris l'exemple de la ville Ain Turk et étudié le développement urbanistique et architectural de la ville

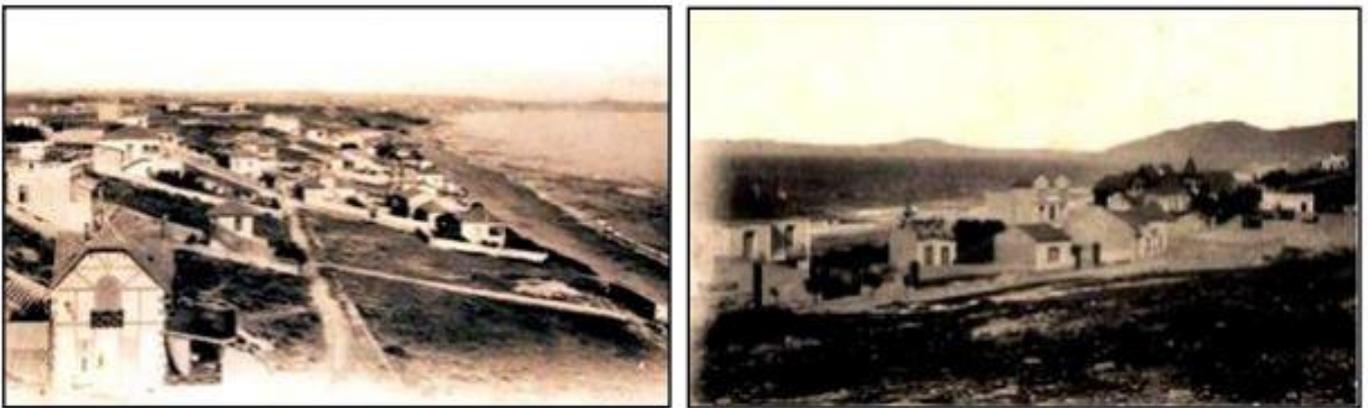
2-2-1-Sur le plan urbanistique :

*- période coloniale :

Dans la période coloniale à partir d'une placette, en 1900, un colon nommé de M. Debaix Maurice décide de lotir son terrain en bordure de la plage (à une centaine de mètres environ) pour la construction de plusieurs villas qui devaient constituer le noyau d'une station balnéaire : l'opération fut un succès, le faubourg Saint Maurice vit le jour. La municipalité à son tour, relève le défi, elle vend des terrains, cédés par les domaines maritimes, s'étendant de Saint-Maurice au canal de Déversement de la Daya : 112 lots sont créés, ce qui va provoquer une spéculation effrénée.

Figure 14 Ain el Türk vers 1903, les villas de M. Maurice à Bouseville

Source : Archives de la mairie d'Ain el Türk



Après l'occupation du front de mer, le pouvoir encourage les nouvelles implantations vers l'intérieur de la ville suivant des axes perpendiculaires à la mer.

Figure15 : de l'évolution de la ville en période coloniale, urbanisation vers l'intérieur

Source : Archives de la mairie d'Ain el Türk



C'est qu'après l'indépendance que la ville va acquérir un caractère touristique et s'intéressera aux équipements balnéaires et sa population ne cessera de croître et sa fréquentation par des estivants venant de toute l'Algérie ce qui a nui au front de mer et aux zones littorales.

Cette période est marquée par la transformation de cet espace en multitude de chantiers réservé à la projection d'infrastructures règlementées par le PDAU et le POS de la région afin d'arrêter la propagation des bidons villes et l'anarchie architecturale.

2-2-2-Sur le plan architectural :

L'architecture des maisons de l'époque coloniale à Ain el Türk répond contexte à la mer elle suit les principes de conceptions architecturales des villas de bord de mer en s'intégrant parfaitement au site.

Le caractère de cette architecture répond au style colonial raffiné et profite de la vue sur mer. Des espaces sont laissés pour la verdure et les jardins.

La relation visuelle se traduit matériellement par la présence des espaces de transition : pergolas, balcons, vérandas, terrasses

On retrouve dans ce type d'habitation tous les éléments constitutifs d'une construction balnéaire qui sont comme nous l'avons vu son orientation face à la mer, mais aussi :

- la forme de sa toiture,
- les éléments de sa façade (pergola, baie, terrasses)
- La végétation et enfin le gabarit qui ne dépasse pas R+1.

Figure n° 16 : montre le style architectural des constructions coloniales et leurs intégrations au site (mer).

Source : Archives de la mairie d'Ain el Türk



La période post coloniale est caractérisée par un style architectural qui ne respecte pas l'environnement et n'intègre pas à la mer comme élément primordial dans la conception. Cette période se matérialise par la construction en hauteur des logements collectifs au bord de mer bloquant ainsi toute la vue vers la mer. Ces logements alourdissent le paysage et écartent tout sentiment d'ouverture vers la mer.

Figure n° 17 : montre le style architectural des constructions post colonial et la non-intégration au site (mer).

Source : Archives de la mairie d'Ain el Türk



Cette densification du littoral par les habitants a fait perdre à la ville son caractère touristique surtout en période estivale.

2-3 -Conclusion de la section thématique :

La ville littorale pousse, se transforme sous l'effet du processus d'urbanisation. Alger, n'échappant pas à cette règle, ayant subi au cours des dernières années un processus d'urbanisation accéléré sans précédent suivant des facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Le front de mer est vu aujourd'hui comme une tache urbaine mal structurée donnant le dos vers la ville, ces problématiques font perdre l'identité de ce lieu et sa mémoire.

On constate que le front de mer des villes littorales est mal exploité par les habitants et n'obéissant à aucune stratégie, pour cela le pouvoir et les collectivités locales visent ces dernières années à mettre en valeur ces espaces en les exploitant par des aménagements touristiques ou simplement par des promenades embellissant la ville.

La relation entre ses aménagements des fronts de mer et le reste de la ville n'est pas toujours visible n'apparaît pas ou bien n'est pas mis en valeur pour cette raison qu'on va essayer d'entamer cette problématique dans la deuxième section qui est la section spécifique.

Section II : Thématique spécifique : l'interaction entre mer- Ville à travers les aménagements du front de mer

1-Introduction,

Le front de mer a toujours constitué un des thèmes les plus complexes en matière de gestion de l'environnement et du développement. Cette extrême fragilité et cette grande vulnérabilité des espaces littoraux nous amènent à placer la réflexion et l'action pour le bon fonctionnement de la ville tout en tenant compte des interrelations des dimensions écologiques, économiques, sociales et culturelles de cet espace.

En arrière-plan se distingue la ville littorale, une entité urbanisée sous différentes formes urbaines, en s'imbriquant les deux espaces ont formé une partie d'échange, de valorisation et de production. La relation peut être matérialisée par plusieurs types d'aménagements urbains placés par les autorités dans ces places justifiées par le biais du port, promenade, un équipement constituant le front de mer, la réhabilitation d'infrastructures portuaires (quais principalement) converties en Musées, bureaux ou salles de spectacle.

Dans la plupart des villes redécouvrent le potentiel des fronts de mer autrefois secteurs industrialisés ou abandonnés. Leur régénération est devenue un enjeu clé de la rénovation urbaine en Amérique du Nord¹ et en Europe² depuis les années 1970 (Giovinazzi et Moretti, 2010). Plus tard, la tendance s'est généralisée dans le monde entier où des exemples d'opérations de réaménagement des secteurs riverains ont fleuri en Asie³, en Amérique latine et en Afrique. Ils ont contribué à nourrir les expériences urbaines. En Méditerranée, la ville de Barcelone a été pionnière avec son grand projet de régénération urbaine entamé au début des années 1980 (Laigle, 2009) ; l'approche sur les espaces « obsolètes » du front de mer (Villa Olimpica, Port Vell, Besos/Forum) a été particulièrement innovante et a inspiré plusieurs villes de l'Europe du Sud et du Maghreb. À Marseille, le projet Euroméditerranée, engagé depuis les années 1990, a permis de redynamiser les quartiers en déclin autour du vieux port et le long des quais de la Joliette (Bertoncello et Dubois, 2010). Il en fut de même pour les villes italiennes de Gênes et de Naples qui ont vu leurs quartiers portuaires se métamorphoser, sous l'impulsion de stratégies territoriales ambitieuses, en des lieux d'urbanité mêlant culture, loisirs et sports (Rodrigues-Malta, 2001 ; Masbouni, 2004 ; de Rosa et Di Palma, 2013).

Les effets majeurs de ces développements réalisent non seulement des objectifs endogènes d'amélioration de la qualité environnementale et de restauration des paysages et des écosystèmes, mais agissent également sur des facteurs exogènes liés à l'image de l'espace urbain et à son attractivité. Le réaménagement des fronts de mer contemporains pour l'accueil de nouvelles fonctionnalités permet ainsi de retrouver des espaces de vie au bord de l'eau, de façonner une nouvelle image de la ville et d'attirer un large éventail de public ce qui constitue le rapport mer- ville.

En rétablissant un lien entre le front de mer et la ville, on fait de lui un portail de la ville et deviendra un atout qui joue le rôle d'interfaces internationales pour la ville la manière de l'exploiter serait différentes. La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le front de mer et la ville. La promotion, valorisation, animation et doivent se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

Selon Y. Lebahy (2002), « *les hommes ont très tôt compris l'avantage que revêtait la confrontation des deux milieux. Mais leurs craintes de ce monde longtemps hostile et difficile à pratiquer les ont principalement contenus sur les plaines littorales où indirectement ils profitaient des bienfaits de la mer. Le littoral restait, pour sa part, abandonné avec sagesse à l'inconstance des éléments et délaissé à des populations marginales qui n'y faisaient que survivre. Le schéma était donc simple et le trait de côte n'y constituait, entre terre et mer, qu'un espace tampon, une marge vide d'hommes* ».

Y. Lebahy explique à travers son texte que l'occupation de l'homme de l'espace se focalise sur l'arrière façade maritime (ville) en négligeant le front de mer cet espace marginalisé et délaissé pour une population inadéquate en outre, cette relation n'est pas toujours respectée et laisse une rupture fonctionnelle et esthétique avec la ville qui s'atténue sur son image, ainsi cette rupture existe une coupure sociale, matérialisée par l'abandon de l'espace littoral et la non-accessibilité aux publics délaissés par les autorités locales la solution est de réintroduire l'urbanité dans les fronts de mer pour réduire cet écart. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine.

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

La question qui se pose est donc comment les aménagements du front de mer peuvent changés l'image de la ville et comment la liaison entre ces deux espaces est- elle établie ?

2-Définition des concepts :

Dans un premier lieu nous proposons une définition de quelques concepts théoriques tels que :

2.1 -le front de mer :

Pour Pierre Yves Péchoux utilise une formule : « *un front de mer se situe aux confins d'un territoire par son étymologie, rappelle la présence de la terre tandis que l'espace maritime est imaginé comme différent et difficilement praticable* »

Kevin Lynch aussi définit le front de mer comme un environnement provoquant une forte imagibilité, « *la qualité d'un objet qui provoque de fortes images, de fortes sensations, grâce à la continuité de sa structure et à la clarté de ses éléments* »

D'après ces deux définitions on peut dire que le front de mer est la vitrine de la ville, c'est la première partie entre le sol et l'eau c'est la bordure de la mer, constituée d'un aménagement urbain de l'espace à plusieurs caractères social, économique, culturel, sur le plan économique représentée par les ports et les friches industrielles.

L'activité touristique matérialisée par, la construction de logements et de centres de loisirs suit un rythme soutenu sur l'ensemble des littoraux depuis la fin des années 60, ceci au niveau national.

2.2- L'aménagement urbain :

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

Pour reconquérir cet espace, il est favorable de réutiliser l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions à travers l'injection de nouveaux concepts et aménagement à caractère urbain dans ces lieux. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euro méditerranéen réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires. Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, avec une mixité des fonctions logements, emplois, commerces, culture, loisirs.

Pour P. Claval (in Paskoff, 1993), l'aménagement du territoire relève « *d'un ensemble de mesures, concertées qui règlent l'utilisation de l'espace et son équipement de manière à assurer le plein épanouissement des individus, à faciliter la vie sociale en minimisant les frictions qui résultent de la distance ou du rapprochement d'activités antinomiques et à éviter les perturbations de l'équilibre naturel dont la destruction serait, immédiatement ou à terme, nuisible à la collectivité* ».

Spécifiquement pour l'espace littoral, c'est ainsi « *l'ensemble des interventions matérielles opérées sur une côte en vue de l'adapter au mieux aux usages que l'on désire en faire* », affirme **JP. Pinot (1998)** qui considère l'aménagement comme un élément de gestion « *puisque l'un des moyens de gérer est d'aménager, c'est-à-dire de régler la disposition des lieux de telle façon qu'ils rendent un maximum de services. La notion d'aménagement recouvre l'ensemble des transformations matérielles volontaires des lieux, afin de rendre plus conformes les dispositions naturelles de ces lieux à la gestion que l'on veut faire. L'aménagement du littoral a deux volets : transformer le littoral, en contraignant les lois naturelles à rendre les services qu'on en attend ; ou implanter des infrastructures dans un souci de ne pas modifier les évolutions naturelles du milieu littoral en question. Ainsi, l'aménagement du littoral porte aussi bien sur sa transformation que sur sa protection* ».

Ce sont donc, une organisation d'un espace par la modification d'un écosystème en vue d'une exploitation directe ou la création d'habitats tendant à favoriser la reproduction ou l'implantation d'espèces particulières.

Ce sont des outils de requalification de l'espace littoral, servant à entretenir et revaloriser l'espace, modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. La transformation passe par un renouvellement du bâti, une transformation des fonctions et services présents ou encore par un changement d'image de la ville.

Un aménagement urbain sert à absorber la croissance urbaine et améliorer les milieux de vie existants. Ce sont des outils d'urbanisme appliqués dans la ville pour pouvoir optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité (commerces, transport en commun, etc.). Les projets d'amélioration de l'espace public, de modifications aux bâtiments existants incluant le recyclage architectural ainsi que les projets d'insertion et de densification permettent d'assurer la pérennité et la prospérité des milieux ainsi consolidés.

Ensuite la prochaine étape consiste à démontrer comment ces aménagements contribuent à revitaliser l'image de la ville.

L'aménagement a pour objectif de réduire les intégralités, mais aussi de rendre le littoral attractif et compréhensif dans le cadre de mondialisation. Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objet de mettre en œuvre une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de permettre la restructuration urbaine, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

Enfin, il faut préciser que la gestion n'implique pas nécessairement des équipements : elle peut se limiter à des décisions, souvent juridiques (interdiction d'urbaniser tel espace, de piétiner un front de mer). Elle vise dans tous les cas à maintenir une situation ou un objectif à atteindre (restaurer ou modifier une situation), impliquant pour cela la mise en place de périmètres d'action.

3- Les types d'aménagements en front de mer et leurs impacts sur la ville :

Le type d'aménagement en front de mer varie et diffère selon les besoins d'occupation et la nature de la zone concernée, qu'elle soit une ville petite ou grande ou et suivant la demande et le besoin des occupants de cet espace. Leur vocation portuaire, industrialo- portuaires, touristiques, liés à la pêche, à l'aquaculture, expliquent l'intense activité de certaines façades maritimes. Ces aménagements se traduisent par une forte urbanisation et s'y traduisent des volontés d'acteur -les habitants. -les pêcheurs...etc.

Pour la détermination de ces besoins une étude doit être menée dans le but d'une requête d'informations que nous pouvons résumer ce qui suit:

- L'Etat des occupations actuelles et des activités humaines qui s'y déroulent ;
- Les caractéristiques géologiques et géomorphologiques et notamment les Eléments pouvant connaître une dégradation du fait de construction ou d'occupation du sol ;
- L'Etat et les conséquences des activités humaines existantes et/ou projetées ;
- L'Etat environnemental ainsi que les Écosystèmes qui s'y sont développés et qui méritent une protection particulière ;
- La vocation des différents espaces, l'évaluation des capacités de charge ou d'accueil, la compatibilité applicable aux usages correspondants ;
- Les critères, paramètres, indicateurs et autres données significatives utilisés pour l'élaboration de cette Étude.

Suivant ses critères et le type de ville, on peut distinguer 4 types d'aménagement en front de mer

- **Les aménagements portuaires :**

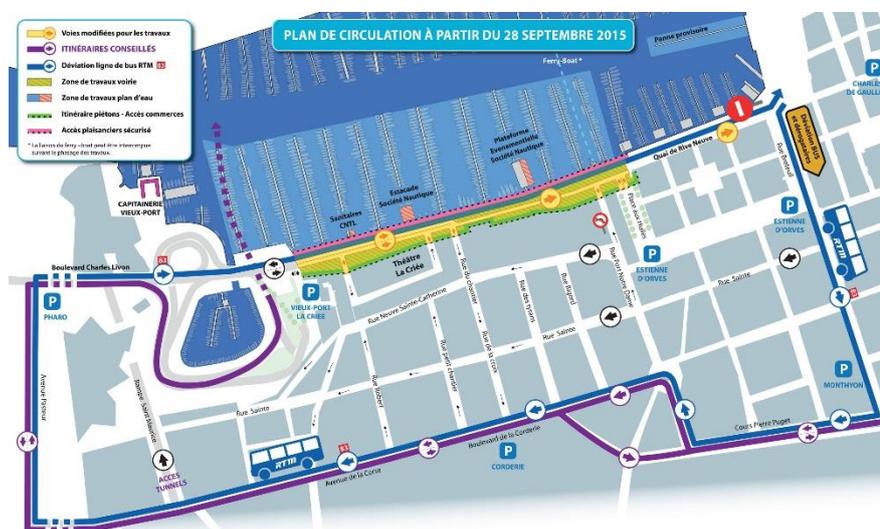
Ce sont des aménagements liés aux ports d'ordre économique en général, la transformation et la valorisation de l'espace du port à travers des aménagements adéquats et liés directement à la ville sont en mesure de créer un nouveau secteur d'industrie alimentaire.

Le développement des activités portuaires et une meilleure utilisation de l'espace et son aménagement contribuent largement à l'équilibre économique de la ville entière.

Le cas du port de Marseille ville française autre fois considérée comme premier port de France fait figure, de reprendre l'aménagement de son port et le réintégré à la ville à travers des aménagements de quais et embellissement de sa façade le Président de Marseille Provence Métropole **Guy Teissier** affirme qu' « *Entre histoire et modernité, la nouvelle agora du Vieux-Port unit Marseillais et visiteurs... d'ici et d'ailleurs.* »

Figure 18 : Plan d'aménagement du nouveau port de Marseille

Source : <http://www.marseille-provence.fr/index.php/news/mobilite/401-travaux-du-vieux-port-changement-du-plan-de-circulation>



- **Les aménagements touristiques :**

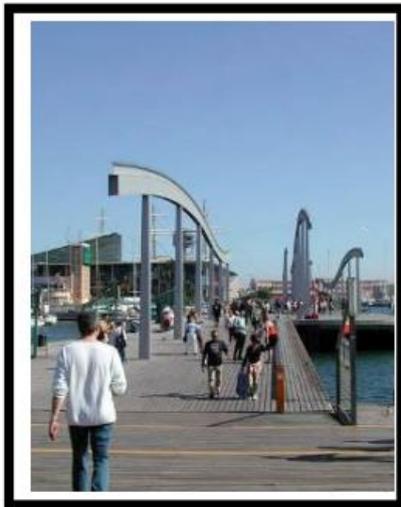
Généralement, le front de mer est un espace qui favorise le tourisme balnéaire, à caractère estival, l'évolution de la demande vers un tourisme de masse et la généralisation des activités de loisir oblige désormais à prévoir des aménagements d'accueil pendant toute l'année. Ce type d'aménagement fortifie la relation de ce lieu avec l'arrière-pays où la ville qui devient

une partie prenante en s'appuyant sur des pôles attractifs et sur des circuits pour recevoir des hébergements et des équipements légers pour attirer le maximum de touristes.

La plus importante est celle du littoral en transformant le quartier portuaire en un véritable lieu de promenade (4,20 km de plages) (Figure 26). C'est un grand projet récent de réconciliation de la ville avec la mer selon le même rapport de recherche, « La Rambla de Mar est un élément important du programme barcelonais de reconquête du front de mer par le tourisme. » (SET, 2005).

Figure 19 : La Rambla de Mar, un pont sur la mer.

Source : Rapport final du laboratoire SET, Espaces publics et mise en scène de la ville touristique, 2005.



Les diverses opérations de rénovation dont l'objectif est l'affirmation de la vocation touristique de la ville ont abouti à la percée de nouvelles voies aménagées en Rambla (Rambla El Raval, Rambla du musée Picasso). En outre cette façon de faire contribue à la consolidation du caractère culturel urbain de Barcelone. Car ces voies, contrairement au Passeig, font partie de la pratique quotidienne de la rue, véhiculant des images de la ville aussi bien utilisées par les habitants que par les visiteurs. L'image de la ville écologique, bien intégrée à son environnement est reflétée par la Rambla de Mar.

En outre, cette nouvelle Rambla relie la vieille Rambla centrale à un secteur nouveau de loisirs (aquarium, cinéma, etc.) évoquant l'image du lien entre le passé et le présent. « Cet espace de transition entre le centre-ville et la mer semble s'imposer comme une scène sur laquelle le piéton, qu'il soit une personne de passage, en transit, ou un flâneur devient acteur tout autant que spectateur. La mer et la ville s'offrent en spectacle » (SET, 2005).

- **Les aménagements culturels :**

Ce sont des aménagements à vocation culturelle, mémorisant ainsi l'image du lieu ou de l'arrière-pays par le biais d'un équipement en front de mer faisant ainsi la mémoire de la ville. Ils peuvent être issue d'une reconversion de l'espace ou carrément une nouvelle image de littoral, sous forme de musée, mémorial, salle de spectacle ou bien une exposition rappelant l'histoire du lieu.

On prend l'exemple du musée de le centro Botin de Santander, situé sur le front de mer d'Espagne, ce nouveau centre culturel affiche des ambitions différentes avec sa superficie de 10 000 m² (contre 24 000 m² chez le voisin basque) et son architecture

moins extravertie, soucieuse de s'intégrer avec douceur dans son environnement. L'artisan de cette réussite, Renzo Piano, ancre ainsi son premier bâtiment en Espagne, en bordure d'une baie, sur un ancien parking réservé aux ferrys. Ce centre culturel devait renforcer les chances de la ville de devenir capitale européenne de la culture en 2016.

Renzo Piano a donc évité d'ériger un mur de béton entre la cité et sa baie. « *La toute première fois où je suis venu ici, je me suis dit : ce bâtiment doit voler* », a confié ce navigateur passionné. Juché sur des pilotis de 7 mètres de haut, il laisse filer le regard des passants vers l'océan. Même ouverture sur l'horizon à la verticale, grâce à une scission du programme en deux bâtiments reliés par des passerelles de métal et de verre. « *Depuis le centre-ville, le Centro Botin ne se dévoile que progressivement. Sa hauteur a été calculée pour ne pas dépasser celle des arbres du parc voisin* », souligne Benjamin Weil, le directeur artistique.⁵

Figure 20 : Musée de Centro Botin représentation d'un projet volant.

Source :<https://www.la-croix.com/Culture/Expositions/Fondation-Botin-ouvre-centre-culturel-Santander-2017-09-11-1200875813>



Renzo Piano, l'architecte du Centro Botin, a voulu créer une continuité entre la cité et le front de mer.

en étudiant les différents types des aménagements à travers les exemples illustrées nous constatons que ses villes littorales ont pu marquer leur particularité distinguée (projets et de renom) et ont réussi à aménager et récupérer leurs fronts de mer ; ce sont des exemples qui montrent comment le contenu de la ville « la mer » arrive à modifier le contenant urbain.

Ces exemples de réaménagement peuvent nous donner quelques pistes de réflexion sur cette thématique. Voici une série d'**étude de cas** exposée par le biais des fiches synthétiques et illustratives qui recouvrent plusieurs réaménagements, qui se différencient par leur situation géographique, leur époque de reconversion et leurs objectifs et principes d'aménagement.

5 :<https://www.la-croix.com/Culture/Expositions/Fondation-Botin-ouvre-centre-culturel-Santander-2017-09-11-1200875813>

4- Enjeux des aménagements liés au littoral

On peut distinguer que l'urbanisation du littoral à travers ces aménagements vise quatre types d'enjeux :

- Des enjeux économiques, la ville littorale concentre, les grandes routes des commerces internationaux, et où l'industrie s'y installe pour une meilleure rentabilité et compétitivité.
- Des enjeux sociaux, c'est le lieu de chocs entre les activités, les sociétés modernes et l'arrière-pays.
- Des enjeux écologiques, avec les effets de transformation sur des équilibres fragiles et fins.
- Des enjeux géopolitiques, avec positionnement ou repositionnement à l'échelle régionale ou territoriale, nationale et internationale et où la ville littorale joue le rôle de relais entre le monde et l'arrière-pays pour mettre en valeur ce qui vient de l'intérieur puisqu'elle est ouverte à la production intérieure comme elle est le point de convergence des flux mondiaux de commerces.

5- Etude d'exemples :

Cette phase se basera sur l'étude de deux cas différents du point de vue urbanistique et architectural sur le plan urbanistique on peut déterminer à travers ces exemples comment ces villes ont interprété l'aménagement de leur front de mer et quel est la réflexion de celui-ci sur la ville, tandis que sur le plan architectural on pourra voir quels sont les instruments et matériaux utilisés pour reconquérir la nouvelle image de chaque ville.

5-1- Cas de Nice : Promenade des Anglais

Nice est la capitale du département des Alpes-Maritimes sur la Côte d'Azur. Elle est située sur le littoral de galets de la baie des Anges. Fondée par les Grecs puis prisée par l'élite européenne au XIXe siècle, la ville attire l'attention des artistes depuis longtemps. Le musée Henri Matisse est consacré au parcours artistique du peintre niçois. Le musée Marc Chagall abrite certaines des plus grandes œuvres religieuses de l'artiste auquel il doit son nom.⁶

Figure n° 21 délimitation de la ville de Nice.

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



- Evolution de la promenade de Nice

La ville de Nice est une ville française à double vocation commerciale et de pêche, occupé autre fois par des colons anglais durant plusieurs siècles. L'aménagement du front de mer était une sorte de muraille le long de la partie côtière de la ville (c'est à dire de l'actuel Vieux-Nice), percée d'une seule porte, la Porte marine, faisant un obstacle entre la ville et son front de mer. Cette muraille fut détruite en 1706 par l'armée de Louis XIV.

À partir du milieu du XVIIIe siècle, Nice est adoptée comme station d'hiver par de riches Anglais en s'installant sur tout le rivage de la ville, mais les Britanniques se plaignent de ne pas disposer d'une promenade le long du bord de mer, pratique innovante alors qui conjugait l'admiration du paysage. En 1822 une chaussée de 2 mètres de large longeait la mer fut nivelée. Elle fut officiellement baptisée Promenade des Anglais en 1837.

Figure n°22 Muraille du front de mer niçois

Source : <https://www.nice.fr/fr/patrimoine-et-culture/la-promenade-des-anglais>

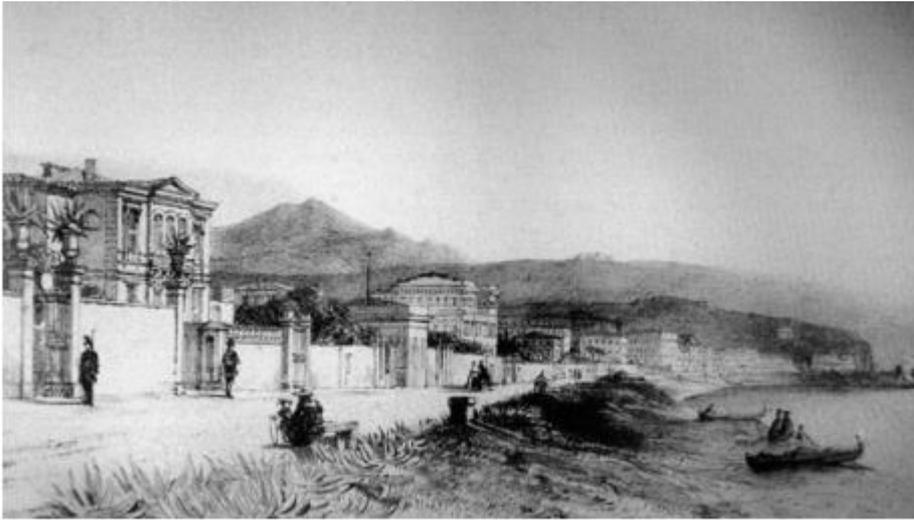


À partir du XIXe siècle, les Anglais choisissent la baie des Anges comme destination de choix pour leurs vacances d'hiver et donnent leur nom à la plus célèbre promenade du monde.

La création de cette promenade a engendrée la création d'un nouvel urbanisme "panoramique" et balnéaire fait de constructions orientées vers la mer et de jardins exotiques et des terrasses et cela donner au visiteur une sensation d'intimité et de repos dans ce lieu.

L'arrivée des Français va enrichir cet espace, la ville va s'accroître de plus en plus, la Promenade ne va plus cesser d'être agrandie, pour les piétons ainsi que pour les voitures, et prolongée au fur et à mesure de l'étalement de la ville le long de la mer jusqu'à l'embouchure du fleuve de Var. La riche clientèle qui fréquente la ville fait édifier tout le long de la Promenade des hôtels d'architecture éclectique particulière, « villas » ou « palais » et l'aménagement de la promenade fut élargi de 2m.

Figure n° 23 : les premières lignes de la promenade des Anglais ; Nice
Source : <https://www.nice.fr/fr/patrimoine-et-culture/la-promenade-des-anglais>



Après la guerre, la promenade des Anglais retrouve son animation élégante. Dès les années 1920, avec ses nouveaux loisirs balnéaires et ses sports nautiques dynamiques, des investisseurs américains financent un nouveau casino le Palais de la Méditerranée, considéré comme l'un des chefs-d'œuvre du style Art-Déco pour cette nouvelle vocation les localités de la ville décident alors de donner une nouvelle ampleur à la Promenade en doublant la dimension de la voie réservée aux voitures de dix mètres de chaque, une plate-bande de cinq mètres les sépare, un nouveau mobilier urbain est créé et installé (fontaines lumineuses, candélabres). Le trottoir longeant les hôtels et villas à trois mètres de large et celui qui domine la plage est porté à seize mètres, cette nouvelle disposition va offrir une nouvelle pratique économique, culturelle et sociale, celle du tourisme balnéaire, puis estival. Plusieurs villas qui débordées sur mer furent détruites pour laisser place aux bâtiments à caractère architectural art moderne.

Figure n°24 évolution de la promenade des anges dans les années 1920-1938
Source : <https://www.nice.fr/fr/patrimoine-et-culture/la-promenade-des-anglais>



Image1 : casino le Palais de la méditerranée

Image 2 : élargissement des voiries automobiles et piétonnes.

➤ **Ville d'aujourd'hui :**

Assurant le contact entre la ville et son front de mer, la promenade des Anglais s'étend le long du rivage sur une courbe près de 4.5km entre l'aéroport de Nice et le vieux Nice, elle a gardé toujours ces deux voies automobiles séparées par un terreplein végétalisé par des palmiers et de l'esplanade de 15 m de large qui donne sur mer.

La décennie 2000 est caractérisée par la réduction progressive du nombre de voies de circulation dédiées aux automobiles, au profit d'un élargissement de la plate-forme piétonne et de la mise en service d'une piste cyclable littorale. Entre la vieille ville et le port, le quai de Rauba Capeu est également remanié. La chaussée ne comporte désormais plus que deux voies de circulation, laissant la place à une bande cyclable, à une promenade piétonne élargie et à un banc linéaire tourné vers la mer sur plus de 150 mètres .

Figure n°25 Séquence d'image sur l'aménagement urbain de la promenade des Anglais
Source : <https://www.cityzeum.com/promenade-des-anglais>



Nice, l'hôtel Negresco sur la Promenade des Anglais (06)



Propriété à Eze (06)



Hyères, centre-ville (83)



Menton, front de mer. En arrière-plan, la montagne. (06)

-Impact de la promenade des Anglais sur la ville de Nice

La promenade des Anglais présente plusieurs impacts sur la ville de Nice économique touristique et même culturel

- Sur le plan économique, la présence des hivernants a entraîné la création à Nice de nombreux commerces qui visaient cette clientèle parmi ces 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 1er, des restaurants faisant ainsi de cette baie une source d'économie de la ville.
- Sur le plan touristique, 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, elle attire par son histoire et son image plusieurs touristes par années.

La ville de Nice donc s'est ouvert vers son front de mer à travers une grande extension urbaine de la promenade, qui lui a donné une nouvelle identité et une nouvelle vocation et a fortifié sa relation avec l'arrière du pays.

5-2-Cas de Tunis : Projet de Taparura Sfax

Le littoral de ville de Sfax est à vocation industrielle et agricole, depuis les années 70 ce littoral a été dominé par des dépôts de phosphogypse s'ajoute les bassins de salines, la décharge municipale ainsi qu'une multitude d'unités industrielles souvent polluantes. Ceci a engendré une véritable coupure entre la ville et son environnement côtier et un secteur très menaçant pour l'environnement de la ville.

Figure n°26 l'organisation des espaces de Sfax avant l'intervention du projet Taparura

Source : <http://www.taparura.com/?p=424>



Partant sur ce principe nous remarquons que cette ville manque flagrant d'espace vert ; d'infrastructure touristique et d'espace de récréation de loisirs.

Face à cette crise l'état était dans l'obligation d'établir une stratégie pour l'amélioration de l'espace littoral et préservation de l'équilibre entre croissance urbaine, industrialisation et ressources naturelles en appliquant de nouveaux aménagements et outils urbains sur cette partie du front de mer, la ville de Sfax va repenser la liaison du centre avec la mer à travers le projet de Taparura. Pris dans le nouveau schéma directeur d'Aménagement du grand Sfax qui considère que la reconquête du littoral est une priorité urgente pour la ville. Ce projet est considéré comme opération phare pour la métropole Sfaxienne il constitue le maillon le plus gros d'une chaîne d'action réalisées, engagées et a améliorer l'environnement de Sfax.

Figure n° 27 implantation du projet Taparura et sa relation avec le centre de Sfax

Source : <https://www.cheikhrouhoupartners.com/projet/concours-taparura-sfax-tunisie/>



- **Objectif du projet :**

Le site de Taparura se trouve à l'intérieur du périmètre de la commune de Sfax, approuvé en Octobre 2002, ce projet propose de nouvelles orientations en vue d'une meilleure gestion de l'urbanisme de la ville. Parmi les objectifs définis dans le schéma directeur d'aménagement du projet de Taparura sont :

- *- acquérir une fonction d'accueil de niveau international
- *- nettoyer son environnement urbain par une politique de dépollution.
- *- promouvoir des activités innovantes et de grands équipements
- *- réconciliation de Sfax avec son littoral.
- *- renforcement du caractère polyfonctionnel du centre.

Le principe d'aménagement du projet Taparura :

Le projet consiste à urbaniser le littoral de Sfax entre la ligne de fer et la nouvelle côte formée au terme de remblaiement, cette organisation butte sur les usines qui constituent un obstacle de liaison envers la ville, donc l'intégration de ces dépôts dans le projet a été prise en charge et remodelé.

L'intégration des équipements créatifs et de loisir pour donner la vocation touristique à ce lieu, aussi la création de zone urbaine résidentielle, des promenades, des zones civiques (bureaux, administration) pour rentabiliser le projet, des zones verts équipées d'activités

sportive, des zones vertes aménagées en grands parcs qui transformera le dépotoir de phosphogypse en zone verte, une voie de corniche de 30 m accompagnée d'une esplanade permettant l'accès aux équipements, un boulevard de 54m assure la liaison entre les différentes zones ainsi que des aires de stationnement.

Nous notons que l'espace vert équipé est majoritaire dans le plan d'aménagement comme montre la figure en dessous.

Figure n° 28 plan d'aménagement du projet Taparura

Source : <https://www.cheikhrouhouparkers.com/projet/concours-taparura-sfax-tunisie/>



L'image montre l'organisation spatiale des différents équipements du projet Taparura

La bande littorale en premier plan est une bande réservée à la promenade, le côté Est du projet est consacré aux logements collectifs et semi collectifs en arrière-plan se trouvent les équipements mixtes ainsi que les activités tertiaires.

La bande végétale la plus grande se trouve au centre du projet pour rassembler le maximum d'équipements autour du parc mais intervient sur plusieurs séquences du projet.

- **Impact sur la ville :**

Parmi les principaux impacts, l'aménagement du grand Sfax devrait ouvrir la ville à l'économie mondiale à travers l'intégration des aménagements touristiques qui visent à acquérir plus de visiteurs et aussi l'injection du tertiaire et le commerce dans le projet.

Sur le plan social, ce projet assurera un développement démographique dans la zone de Taparura grâce au retour des différentes couches sociales pour habiter la ville, encouragées par l'animation future des plages et du centre-ville. Tout en répondant à une nécessité urbaine de la zone étudiée. Donc ce projet va mettre en valeur toute la ville de Sfax, il permettra d'augmenter la surface à vocation d'habitat au centre-ville qui a disparue à cause de la pollution.

Sur le plan national, dans le cadre de la politique nationale, Le développement de la ville de SFAX exige l'aménagement de cette zone pour améliorer le circuit touristique en Tunisie pour

assurer Un équilibre urbain et une grande ouverture vers l'extérieur par la diversification du produit touristique et son enrichissement.

En conclusion le projet de Taparura et surtout sa phase d'aménagement urbain n'aura pas impacts environnementaux indésirable au contraire, c'est un projet de référence au profit de l'agglomération Sfaxienne; il contribue à rénover le paysage urbain selon les règles de l'art

De part la superficie qu'il couvre, les investissements qu'il mobilise, l'impact attendu de sa réalisation sur L'environnement, sur l'économie et la société locale, ce projet est incontestablement, le projet le plus ambitieux, et le seul qui tend à réconcilier la ville au littoral, et permet une amélioration sensible du cadre de vie.

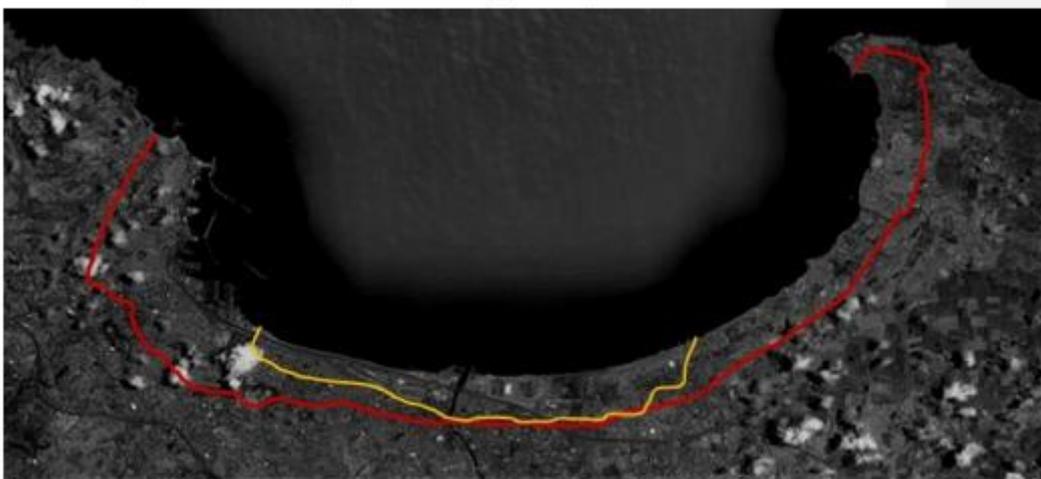
La réussite de ce projet entraînerait la création d'autres centres urbains aussi importants.

5-3-Cas de l'Algérie : réconciliation d'Alger avec son front de mer la baie d'Alger

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

La baie d'Alger est située au bord de la mer méditerranée dans le nord-est d'Alger (la capitale de l'Algérie) elle est reconnue comme l'une des plus belles baies du Monde. Aussi sur le plan urbanistique, les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants d'autre part, cela coïncide avec l'objectif de l'État qui est de faire d'Alger une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années. De nombreux projets architecturaux ont été lancés pour moderniser l'image de la ville : nouvelle faculté de médecine, nouvelle gare centrale, grande marina beaucoup de ces sites s'intègrent dans l'aménagement de la baie, sur 30 km.

Figure n° 29 : l'étalement de la ville d'Alger en forme de croissant.
<http://marenostrum.over-blog.net/article-la-baie-d-alger-51645325>.



– Evolution urbaine et architecturale de la baie d’Alger

L’analyse historique constituera une phase importante du projet, elle nous permettra de comprendre la non-urbanisation de la partie centrale à travers l’évolution urbaine et architecturale de la baie d’Alger et de résoudre cette problématique.

- **La période ottomane**

Ville intra-muros, Alger était construite à cette période comme une ville cosmopolite aux couleurs vives. Le premier souci des Turcs était d’agrandir les remparts déjà existants et la construction d’une nouvelle citadelle pour protéger la ville. Le choix des limites se referait à la nature, les remparts reposaient sur deux éléments naturels (une ligne de crête au nord et un talweg au sud).

A l’intérieur des remparts, la ville se divisait en deux parties (la basse ville et la haute ville), distinguées par le relief, le système de rue, la population, et par les activités.

Afin de garder une relation visuelle avec la mer des parcours piétons perpendiculaires aux courbes de niveau étaient créés, ainsi qu’une organisation en gradins des maisons et terrasses pour la préservation du panorama vers la mer.

Figure n °30 les différentes perspectives ottomanes sur le front de mer d’Alger

Source : <https://fr.slideshare.net/FekihMebarka/la-casbah-dalger-35893066>



Pour le cas d’Alger, l’intervention sur l’image de la ville a commencé dès le 19e siècle avec la réalisation du boulevard front de mer, une œuvre monumentale inaugurée en 1932 à l’occasion du centenaire de la colonisation. Cette nouvelle façade devait confirmer la nouvelle image d’Alger, ville européenne. Depuis, toute intervention sur l’image de la ville a dû intégrer celle de son front d’eau, sa baie. Ainsi, en 2012, à l’occasion des célébrations du cinquantenaire de l’indépendance, la baie s’est encore retrouvée au centre des différents projets de transformation de la ville.

- **La période coloniale :**

Dès leur arrivée à Alger en 1830, les colons commencèrent à s’approprier les lieux, ils ont renforcé leurs annexions par de nouvelles extensions et des opérations d’expropriation.

A la fin des années 1850 de nombreux projets d’urbanisme proposent de faire d’Alger une ville Européenne, plus loin de la ville traditionnelle, pour y établir une architecture monumentale, répondant aux critères de beauté du moment, donnant sur de larges rues avec des percées vers la mer, de grands boulevards et de spacieuses places, à Agha et Mustapha adaptée au mode de vie de la société civile coloniale, qui avait de plus en plus besoin de se

débarrasser du carcan que constituaient les exigences de défense et l'interpénétration avec la ville.

A principale œuvre urbanistique est celle du boulevard du front de mer, le boulevard de l'Impératrice Eugénie (actuel boulevard Che Guevara) de Frédéric Chassériau qui répond à des impératifs défensifs, qui en font une fortification du côté de la mer ; impératifs esthétiques, à travers l'impératif économique représenté par l'activité portuaire naissante et les magasins qui en sont le prolongement. Façade maritime monumentale ;

Figure n° 31 : croissance de la ville entre l'époque ottomane et coloniale
Source : <https://fr.slideshare.net/FekihMebarka/la-casbah-dalger-35893066>



La ville en expansion (1885-1930)

À cette période Alger a connu un développement intensif, le développement du port a stimulé la croissance urbaine vers 1885 et a renforcé la relation ville-mer. L'implantation de nouveaux édifices va accentuer le déplacement du centre d'Alger, place du Gouvernement (actuelle place des Martyrs) vers le boulevard la Ferrière (actuel bd Khemisti). 1930 : Démolition de la basse Casbah, réalisation des îlots Chassériau Hamma Bâti industriels) nouveau (tissu Percement vers la mer Voie ferrée Prolongement de l'avenue de perpendiculairement à la mer et du quartier Kanami. Réalisation des nouveaux quais. Création des boulevards : Bd La Ferrière (Med Khemisti) qui longe le front de mer et Bd Marengo (Taleb Abderrahmane) à la Place des Remparts. (Figure 21)

Figure n° 32 : croissance de la ville entre 1885 — 1930

Source : http://www.ipemed.coop/adminIpemed/media/fich_article/1415871184_IPEMED_Le-s-transports-ferroviaires-au-Maghreb_Nov2014.pdf

Hamma

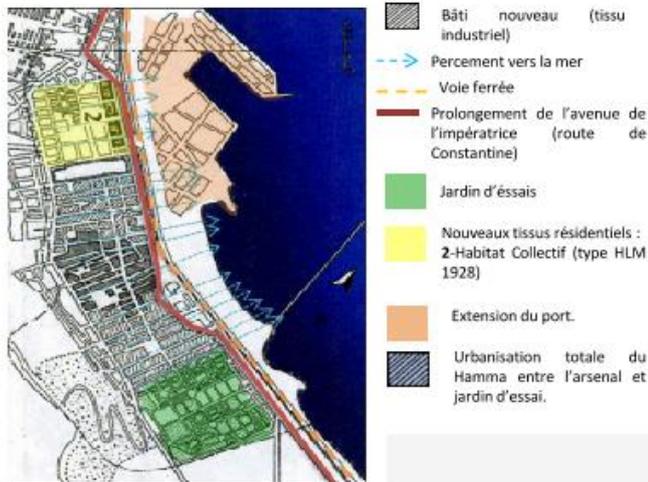


Image 1 et 2 et 3 montrent une extension par dédoublement à la mer. ainsi qu'un retour à la mer par la transformation du village à vocation agricole en lieu de détente et de plaisance.

Rapport ville-mer à l'époque coloniale :

La relation visuelle :

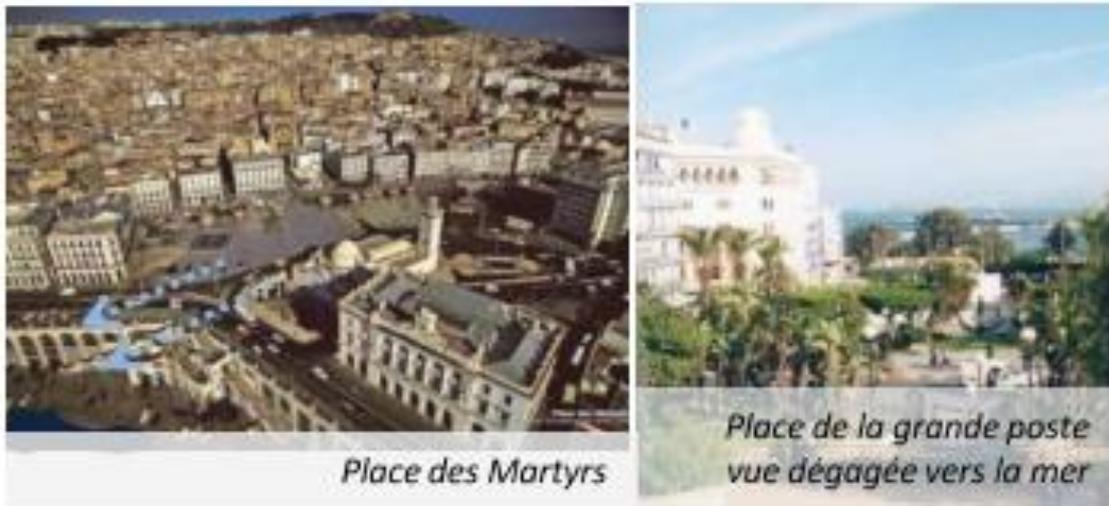
La relation ville mer se traduit dans cette époque à travers des aménagements installés dans la ville permettons de voir ou d'accéder à la mer.

– Les places :

A Alger les places sont une composante fondamentale du tissu colonial elles sont inscrites dans une trame parcellaire et jouent un rôle de repère. Elles ont toujours un côté entièrement ouvert vers la mer.

Figure n° 33 : croissance de la ville entre 1885 — 1930

Source : http://www.ipemed.coop/adminIpemed/media/fich_article/1415871184_IPEMED_Le_s-transports-ferroviaires-au-Maghreb_Nov2014.pdf



Hiérarchie des façades :

La hiérarchie des façades se fait suivant le contexte extérieur dans lequel elles se trouvent, les façades donnant sur une voie principale longeant la mer présentant des caractéristiques spécifiques, elles ont une disposition rythmique des fenêtres avec un décor accentué et une lecture constituée symétrique une façade avec maritime une hiérarchie monumentale horizontale (socle Corps et couronnement) cela constitue une façade maritime monumentale.

La relation physique :

La relation physique est omniprésente dans le noyau colonial d'Alger, et cela malgré le port qui a créé une barrière physique entre la ville et la mer.

Figure n° 34: types de relations entre la mer et la ville

Source : http://www.ipemed.coop/adminIpemed/media/fich_article/1415871184_IPEMED_Le_s-transports-ferroviaires-au-Maghreb_Nov2014.pdf



- **La période postcoloniale : De 1962 à nos jours**

Alger a connu l'une des plus spectaculaires mutations urbaines du monde et s'en trouve profondément bouleversée. Ainsi, la ville d'Alger est subitement propulsée au rang de

capitale d'un pays indépendant se devant d'accueillir tous les symboles du pouvoir. Très vite, les infrastructures de la ville sont débordées. Face à l'urgence de la situation, les anciennes structures d'urbanisme sont réactivées pour terminer les nombreux chantiers laissés à l'abandon et répondre aux nouveaux besoins des populations qui affluaient massivement de l'intérieur du pays.

De nombreux plans d'aménagement proposés pour Alger présentent tous une absence de stratégie d'ensemble pour la baie, ce qui est à la base des dérives et de l'anarchie que l'on peut constater quant à l'urbanisation et aux extensions que connaît la ville d'Alger.

La partie centrale de la baie non urbanisée figure dans les différents plans comme étant une zone susceptible de constituer un pôle de centralité ; cela revient à dire que cette partie possède des potentialités qui lui confèrent le statut d'un pôle de centralité qui s'inscrirait dans le processus de métropolisation de la capitale.

– Stratégie d'aménagement de la baie d'Alger :

Alger, vitrine et lieu de prestige du pays, aspire à devenir une métropole internationale à l'instar d'autres métropoles méditerranéennes. Les villes, devenues le moteur du développement économique d'un pays, sont au cœur de la compétition. Il devient nécessaire pour une ville, c'est même un enjeu de taille, de posséder un « projet fédérateur » fort qui lui donnera une identité et lui permettra de s'affirmer.

Pour faire d'Alger une écométropole de la Méditerranée, le plan de réaménagement prévoit de redonner des espaces de loisirs et l'accès à la mer aux habitants forts de la reconquête du front de mer : les piscines, l'aménagement de terrasses et la rénovation de la Casbah. Point fort : l'identité du vieux port dont les activités doivent rester en liaison avec la ville : pêche, plaisance, croisières. Cette stratégie vise à une mise en œuvre d'un cadre tout au long de la baie afin d'avoir une cohérence de structuration des équipements et systèmes de la baie « collier de perles », ainsi de traiter le front maritime et de regagner des territoires anarchiques, par la création d'instruments capables de la gouvernance et de développement des projets.

Dans ce contexte 04 étapes séquentielles furent définies qui visent sur 20 ans à donner corps aux ambitions d'un meilleur littoral d'Alger que ce soit sur la vision nationale ou méditerranéenne. Ces étapes se résument en ce qui suit :

LES ORIENTATIONS DU PDAU D'ALGER

Plan stratégique de la ville d'Alger

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

- **2009-2014 : le cinquantenaire de l'indépendance.**

Alger fera l'objet de la première phase d'intervention territoriale au moment des célébrations du cinquantenaire d'indépendance, une date emblématique dans l'objectif d'embellissement de la ville sera la propriété immédiate. Les projets apportent une réponse à plusieurs axes d'intervention fondamentaux.

Le premier concerne la reconquête du front de mer sur le plan socio-économique.

Le deuxième concerne la réhabilitation et restauration des centres historiques et de renouvellement des espaces publics.

Le troisième axe d'intervention se penche sur l'établissement de la structure verte d'Alger, des projets d'aménagement verts sur différentes échelles seront développés pour améliorer l'image de la capitale.

Le quatrième axe d'intervention se consacre à la périphérie notamment au réaménagement et au développement de quelques quartiers.

- **2015-2019 : le grand événement international**

Au cours de cette phase, l'aménagement de la baie est poursuivi, des interventions spécifiques et de grandes envergures seront réalisées près de la baie.

Ces projets seront développés telle une rangée de perles d'un collier autour de la baie, il permettra à Alger d'accueillir un événement de dimension internationale.

Ce projet se fera grâce à la construction d'un nouveau port à conteneurs et industriel et grâce à la reconversion de certaines friches industrielles près de la cote. Ces opérations permettront de libérer des espaces importants en vue de recevoir des fonctions et des activités plus adaptées aux nouvelles ambitions de la ville.

Les projets de la baie seront complétés par des interventions dans la zone d'aménagement transversale contribuant ainsi à la création d'une liaison entre le front de mer et la ville.

Figure n°35 un schéma de cohérence : articule autour du collier de perles et des grands équipements structurants.

Source Jean-Pierre paulet, 2007, les villes et la mer Elipses, Paris



L'image démontre les deux poumons verts la grande promenade de la baie le collier de perles les fenêtres vertes.

- **2020-2024 : l'écumétropole de la méditerranée**

Après 2019 débutera une troisième phase de l'intervention stratégique sur le territoire d'Alger.

Au cours de ces quatre années, le développement de la périphérie va être l'élément imposant notamment à travers l'aménagement des avenues transversales périphérique.

- **2025-2029 : ville du monde**

L'étape de consolidation et la mise en relief du rôle de la capitale comme espace ouvert sur l'extérieur et l'empreint d'une affirmation internationale.

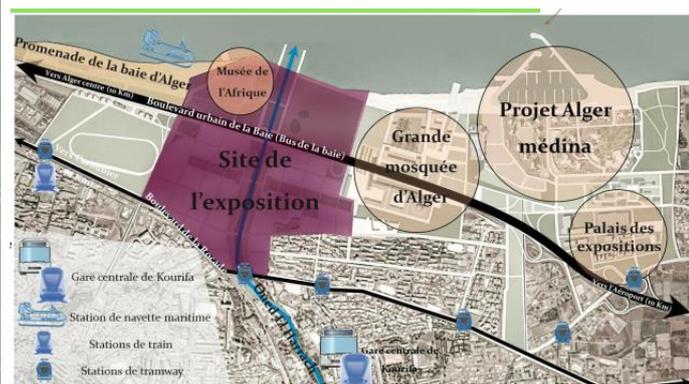
La concrétisation de ces projets, au cours de ces quatre périodes, permettra de mettre en marche un processus de développement urbain et cohérent ainsi que de concrétiser des ambitions définies pour la capitale. Avec, entre autres, l'achèvement des travaux d'aménagement de la baie et l'extension de la ville vers l'est.

Des promenades en front de mer, un centre-ville réaménagé, un port de pêche rendu aux habitants d'ici à 2030, plusieurs projets vont transformer la capitale en « écumétropole de la Méditerranée. Par Mélanie Matarese le 11 avril 2013 17 h 20 | Réactions [9]

Cette étape est consacrée pour l'Est d'Alger, une zone de haute densité de population pourra se transformer en secteur d'expansion de qualité, un espace le mieux habilité à recueillir les différents types de population, la figure ci-dessous montre en résumé les importants projets d'aménagement du front de mer en cours de réalisation projetée pour une nouvelle image de la ville d'Alger.

Figure 36 : les principaux aménagements en cours de réalisation au niveau de la promenade des Sablettes sont identifiés, ainsi que ceux qui concernent les rives de l'Oued El Harrach (Ellipse en jaune)

Source : <http://www.asal.dz>



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

Ce projet vise à réconcilier la ville avec la mer il tend à travers son programme de :

- Ouvrir la ville sur la mer en se réappropriant un espace urbanistique structurant du développement cohérent d'Alger;
- Créer un vaste espace public sur le long du littoral
- protéger le trait de côte de l'érosion;
- la requalification de l'espace public maritime.
- Aménager un chapelet de plages accessibles aux citoyens;
- Rétablir les continuités historiques disparues des promenades de la baie entre la ville haute et la mer;
- Etablir un filtre vert, barrière anti-rejets pour une mer propre
- Créer le projet de liaison ville mer tels que le pilier des transversales (promenades, passerelle) et renouveler l'interaction ville / mer
- Reconquête des plages existantes et reconstitution de nouvelles plages
- Renforcer le facteur touristique du littoral.

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

La reconquête du front de mer

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

Les piscines de Beb el oued

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

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

Les terrasses du Port

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

Le programme des Terrasses du Port, ou la ville en balcons est la caractéristique majeure de l'urbanisme algérois : des promenades étagées suivant le relief de la ville descendants des hauteurs d'Alger vers la mer, on cite comme exemple la promenade maritime du fil de l'eau en bord à quai, chemin des douaniers, promenade du front de mer, promenade urbaine basse et haute tous ses aménagements sont configurés spatialement pour les touristes et les habitants de la ville. Les commerces et les espaces de restauration s'organisent autour d'un réseau de

circulations ouvertes ou semi-ouvertes, qui offrent de nombreuses liaisons transversales entre la promenade de bord à quai, le boulevard urbain et les accès à la place des Martyrs. La présence de nombreuses terrasses protégées des intempéries et du soleil, et l'aménagement paysager des abords (arbres de hautes tiges), apportent une grande variété d'espaces de détente et d'ambiances de promenade maritime. Les nombreuses liaisons transversales permettent à la fois d'organiser les accès (terrasses et parkings souterrains) et de préserver de nombreuses vues vers les voûtes depuis la promenade maritime. (ARTE CHARPENTIER ,2016)

Figure 37 : Aménagement des baignades à Bebb El Oued et terrasses du port

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



- La promenade des Sablettes :

L'analyse des orientations du PDAU concernant cet espace, nous a mener à rédiger les points suivant :

- Requalification et reconversion relatif au front de mer Hussein dey/Mohammedia vu l'état de vétusté de son bâti
- Humaniser le front littoral entre jardin d'essai et el Mohammadia en créant une promenade emblématique.
- Démolition et reconversion de l'espace qu'occupé les friches industrielles en front de mer ;
- Aménagement des berges d'oued El Harrach.
- Intégration des équipements structurants de portées métropolitaines.

Description du projet :

Incluse dans le cadre d'un projet stratégique d'aménagement de la capitale (2010-2029), le Cas d'aménagement du front de mer qu'on a choisi est la promenade des sablettes au niveau d'El Mohammadia c'est une grande bande végétale, la fraîche émoulue promenade des Sablettes accentuée par des animations attractives culturelles. Plus de 4 kilomètres entre l'oued El Harrach et la station de dessalement, cette promenade est accentuée d'équipements adéquats pour attirer les touristes et les visiteurs de tout âge elle contient trois espaces de piquenique, six aires de jeux, deux terrains de pétanque, deux espaces de skateboard, une

promenade piétonne et une piste cyclable. Aussi, cette promenade est devenue un lieu de villégiature très fréquenté. Le long de cette corniche.

Ce projet, qui privilégie l'aspect écologique, permettra de redonner sa place à Alger dans le bassin méditerranéen. La baie d'Alger sera destinataire de deux autres projets confiés à l'entreprise méditerranéenne des travaux maritimes (Meditram) et aménagement de la baie et plages de Bab El Oued.

Les infrastructures installées sur les lieux sont des équipements de loisirs : 6 terrains de football, 4 de basket-ball, 3 piscines en plein air, une marina et un théâtre seront également réalisés, auront un rôle attractif et économique. L'accessibilité aux sablettes se fait facilement vu sa situation géographique qui se voit au cœur de la baie d'Alger et sa proximité du centre-ville ainsi que sa topographie plane a fait que la promenade est dotée de deux parkings un à l'intérieur de la promenade et l'autre dans la commune d'Hussein dey pour accueillir le maximum de visiteurs. La réalisation des passerelles pour faciliter le passage des Algérois vers cette partie de la baie, fermée à la baignade, cette plage qui longe le territoire de deux communes (Hussein Dey et Belouizdad), est devenue un lieu malfamé.

Figure n °38 Séquences d'images des sablettes
Source : <http://blog.lefigaro.fr/algerie/Promenade.jpg>



La figure présente à travers les images 01 et 02 03 et 04 la promenade des Sablettes animée par ses aménagements extérieurs et équipements d'accompagnement.

Cet espace de promenade va renaitre la relation de la ville d'Alger avec la mer par l'injection de nouveaux équipements publics et de nouvelles activités de détente, loisirs, sport ,repos et de convivialité sociale .

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

Les attentes du projet de réaménagement de la baie d'Alger :

Le projet des Sablettes est un projet ambitieux contribuant à faire d'Alger une ville métropolitaine il vise à revaloriser la ville sur plusieurs domaines

Sur le plan urbain il valorise les potentialités de la frange maritime et propose ainsi une connexion de celle-ci à la ville, il offre une fluidité des parcours et une diversité des espaces et des ambiances. Il permettra le changement d'échelle de la ville actuelle et contribuer ainsi à sa métropolisation.

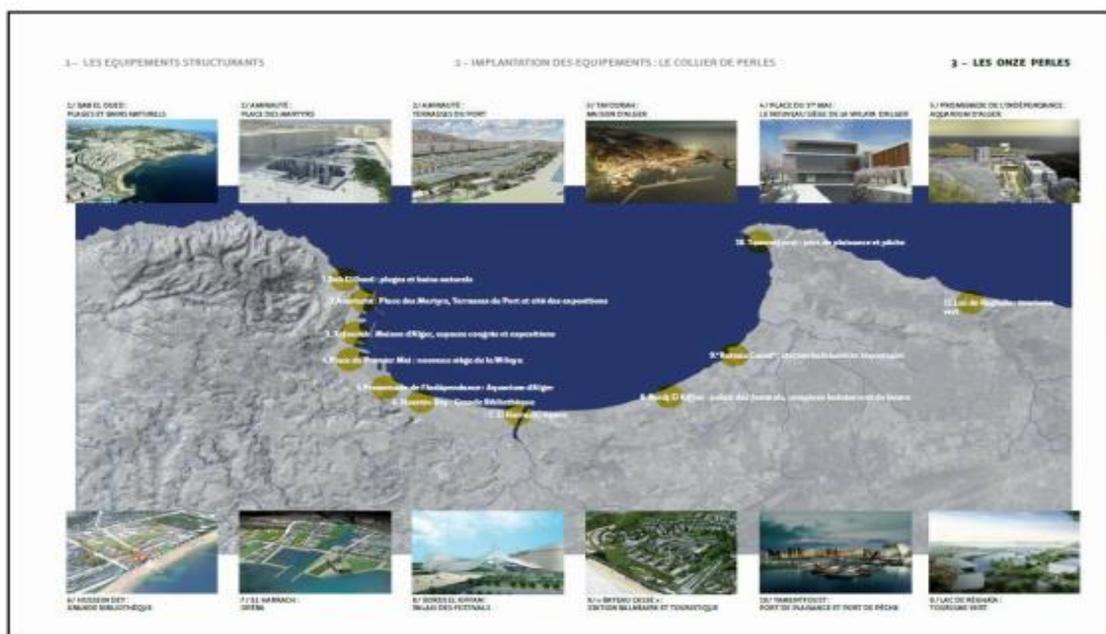
Sur le plan économique ouvre la ville à la mer en offrant des espaces d'équipement et d'investissement dans le secteur du tertiaire à travers une continuité commerciale qui séquentent l'accès à la mer et la plage

Sur le plan social, le premier impératif est de réconcilier les habitants avec leur littoral. La ville a, au fil de son histoire, installé routes, rails et industries entre les habitants et la mer voir la mer et ne pas y accéder. De quoi établir une promenade ininterrompue en front de mer, de renouer avec les plaisirs de la grande bleue et de redécouvrir ses bienfaits. Aussi, cette esplanade qui longe la côte maritime et l'avenue de l'ALN constituera ce joyau qui contribuera à réhabiliter le front de mer qui a perdu de sa valeur au fil des années du fait de la négligence, prenant en considération l'aspect lié à la sécurité et à la protection de l'environnement. Il sera question d'ouvrages de protection du linéaire de la côte.

D'autres articulations ville mer

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

Figure 39: Les équipements structurants de la baie d'Alger



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

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

6— Conclusion de la section

A travers les exemples d'aménagement étudiés dans les deux sections, nous ont permis d'acquérir un certain nombre de connaissances sur la ville littorale et sa vocation, son rôle et ses aménagements urbains ainsi la relation qu'entame ses aménagements avec l'arrière du pays. Nice avec son centre historique, tout comme Alger avec sa médina, s'est développée à travers les siècles en se modelant au-delà de son noyau originel médiéval, selon un schéma orthogonal, le long de l'étroite bande de côtes et sur les hauteurs, en exploitant au maximum les aires constructibles. Nice, encore avec Alger, se développe de façon linéaire le long de la côte, cernée par les pentes du Vésuve et son parc. Elle est entravée par des barrières très diverses : la ligne ferroviaire côtière, les rocades et les zones industrielles. Dans les deux cas, l'aire du front de mer, en sa partie urbaine centrale, se propose avec une promenade littorale ouverte sur la mer ponctuée par des parcs, des squares et des équipements de loisirs. Sur ses hauteurs, Nice a dû exploiter au maximum les aires constructibles. Un funiculaire assure la liaison entre la ville basse et les hauteurs de la ville. À Alger, le choix avait porté sur des parcelles. L'intégration au site avait exigé un maillage organique, épousant la nature abrupte du relief, d'où la nécessité d'aménager des rampes d'escalier venant à contresens des pentes, reliant la zone verte boisée à l'aire portuaire et à ses quais. Ceci démontre pour ces deux cas que les modèles de planifications urbaines se ressemblent fortement.

Dans cet esprit, les travaux dont ont fait ce mémoire montrent la ville littorale comme une structure spatiale en prenant compte des enjeux du renouvellement urbain, et les nouvelles problématiques issues du rôle du front de mer et la requalification de cet espace technique.

III- Conclusion générale :

Le front de mer est un espace fragile, chacun en convient aujourd'hui. L'important travail effectué depuis quelque année par les autorités concernées reste modeste, il est cependant difficile de découvrir les solutions adaptées à l'extrême variété des problèmes que pose la gestion de cette ligne côtière en perpétuelle mutation.

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

Face à ces nombreuses difficultés, les pouvoirs publics, les urbanistes ainsi que les architectes ont développé des outils et aménagements pour perfectionner ces lieux et dans le but mieux connaître pour mieux gérer, ces aménagements doivent s'intégrer à une politique du développement durable afin de maintenir l'équilibre entre l'espace et l'occupation de l'homme du littoral.

Les aménagements spécifiques liés à ce lieu tentent de répondre aux exigences fonctionnelles tout en s'adaptant aux échelles qu'ils engagent, ils facilitent la lecture à grande échelle depuis l'arrière pay tout en façonnant une nouvelle façade de ville. Ainsi le recours vers ces aménagements devient une obligation, car ils présentent pour beaucoup de pays une nouvelle aire et participent à établir la liaison visuelle et physique entre le centre de la ville et le front de mer.

Le besoin d'ouverture de la ville littorale sur le front de mer, la nécessité de valorisation des potentialités de la ville constituent les bases d'une nouvelle recomposition de l'espace urbano-littoral. Cette prise de conscience des localités vient en retard face au développement de l'activité humaine dans cet espace et reste toujours incapable de faire face à la modernisation et interpolation des villes.

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

Bibliographie : **Ouvrage et revue**

A.Ruggiero dir, Nouvelle histoire de Nice, Toulouse, éditions 2006

Jean-Pierre LARIVIERE , Demain quel littoral, éditeur PROSTER et GAMBEL, 1991, 197 pages.

KERVANN CELIN , Le littoral, une parcelle de transition entre la terre et la mer, Mémoires de fin d'études 2010, maitre de mémoire Jérôme de Alzua, Consulté.le 20-déc-2018, 147 pages.

Jean-Claude JAGER et Abdelmadjid ARIF, Urbanisation du littoral méditerranéen, Les Editions de la DGUHC Arche de la Défense -Paris, 1998 ,149 pages.

A. MERCKELBAGH, Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! la politique du littoral sous la 5eme république, QUAE 2009 ,350 pages.

R. Vidal, L'urbanisme balnéaire : processus de colonisation ou aménagement durable du littoral l'exemple de Sables-d'Or-les-Pins (Côtes-d'Armor, 1924), Projet de Paysage, 04 — janv-2012.

Ministère de l'équipement des transport et du logement, Urbanisation Du Littoral Méditerranéen Dossier Bibliographique, page 47 à 65 (Août 1998)

*Georges Mercier « Le développement et les constructions de la ville d'Alger jusqu'en 1960 » (première partie)

Wilaya d'Alger, PDAU D'alger rapport d'orientation, Parque Expo, Avril 2011, 145 pages.

Mémoires et thèses

Aucame, A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? avr-2008, 22 pages.

Nicolas. Momper, Schéma européen d'aménagement du territoire, page 99 à la page Consulté le: 19-déc-2018.

Alexandre BAGUET & Isabelle LORTAL, Les Ports, master Informatique Appliquée aux SIG, université Pierre et Marie Curie, Paris, 2008 ,89 pages.

UPFI, Projet d'aménagement du front de mer de Taparura à Sfax , Urban Projects Finance Initiative.

Saida, Liban, Petites villes côtières historiques du développement urbain équilibré entre terres mer, séminaire international,373 pages, mai-2001.

S. ROBERT, La vue sur mer et l'urbanisation du littoral Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant . Maitre thèse Mme Christine VOIRON-CANICIO Professeur des Universités, 04 — déc-2009, 451 pages.

Manon Piéto , « Architecture et littoral , . Maitre mémoire H. Perrin, École nationale supérieure d'architecture de Bretagne , 2017.

M. Hadjaj, Recomposition du front de mer Ouest d'Alger Musée maritime port de la madrague , maître mémoire Touilbia Ahmed, 2012-2011.

M. tawfik BOUROUMI, Impact de l'urbanisation sur l'évolution du littoral Cas de la commune d'Ain el Turk , Département d'Architecture, USTO, 128 pages.

M. tawfik Bouroumi, Le littoral algérien entre dégradation et protection du patrimoine, cas de la commune côtière d'Ain El Türck. Université des Sciences et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf, Département d'Architecture, avr-2014.

M. M. E. Belbachir, Le boulevard maritime : à la recherche de la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière ville de Mostaganem comme cas d'étude. M. Bali Said, juin-2014.

M. E. Belbachir et C. Benmerah, Le boulevard maritime : à la recherche de la qualité d'espace urbaine et une identité d'une ville côtière, ville de Mostaganem comme cas d'étude, Département d'Architecture, Mostaganem, juin-2014.

J.-M. Becet, Ville et loi "littorale", Université de Bretagne occidentale, Année-1994.

MOIAREt SACHA, Entre Mer Et Ville une nouvelle façade pour le port de Nice, Directrice de Diplôme Emmanuelle ANDREANI, Mémoire de PFE 2011.

M. Alain, Espace littoral et décisions d'aménagement limite et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques exemple du littoral atlantique français, Université de Nice, 19 -sept-2005.

Isabelle BERTHIER, dossier littoral protéger terre et mer, revue des équipes d'urbanisme, Diagonal 2012, N°184 ,60 pages.

O.Balabaci, Entre histoire et mer quelle insertion dans la façade maritime du front de mer, maitre du mémoire Bencherif Souhila, faculté d'architecture et de génie civil oran, 2016, 84pages.

Acte du séminaire de Mahdia Tunisie, Développement urbain durable en zone côtière, Projet intersectoriel SHS/SC Développement Urbain et Ressources en Eau – Petites Villes Côtières Historiques, 21 – 24 juin 1999, 222 pages.

Articles

Le site de la ville, Un projet innovant et ambitieux qui offre logements, stationnement et

commerces face à la mer, Boulogne.

Nice-tourism, Promenade des Anglais, [En ligne]. Disponible sur : <http://www.nice-tourism.com/en/nice-attractions/promenades-and-pedestrian-areas-in-nice/promenade-des-anglais.html>. Consulté le : 01-janv-2019.

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

Les terrasses de la Falaise, [En ligne]. Disponible sur : <https://www.ville-boulogne-sur-mer.fr/votre-mairie/grands-projets/les-terrasses-de-la-falaise>, Consulté le : 20-nov-2018.

Arte Charpentier, Baie d'Alger — Algérie - Arte Charpentier Architectes,.

Odanak, Vieux-Port de Marseille Projet de réaménagement et de réorganisation pour 2013 et 2020 , [En ligne]. Disponible sur : <http://www.vieuxportdemarseille.fr/>, Consulté le : 19-déc-2018.

Mélanie Matarese, Alger 2030 : les projets qui transformeront la ville — visa pour l'Algérie, 11 — avr-2013. [En ligne]. Disponible sur : <http://blog.lefigaro.fr/algerie/2013/04/alger-2030-les-projets-qui-transformeront-la-ville.html>, Consulté le : 11-déc-2018.

R. Lecardane, Le front de mer de Valencia et l'héritage de l'America's Cup 2007 , *Méditerranée*, n° 111, p. 109-114.

P. Laffuge, Baie d'Alger , *Phytostore*, *Thierry Jacquet 2016 – Plan – Contact*, 2016. En ligne. Disponible sur : <http://www.phytostore.com/fr/references/item/57-baie-d-alger.html>, Consulté le : 22-déc-2018.

M. Kassimi, Protection et valorisation du littoral en Algérie, *Tourisme, culture(s) et attractivité des territoires*, 15 -déc-2011.

S. Gignoux, La Fondation Botin ouvre un centre culturel à Santander - La Croix », 11 -sept-2017. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.la-croix.com/Culture/Expositions/Fondation-Botin-ouvre-centre-culturel-Santander-2017-09-11-1200875813>, Consulté le : 20-déc-2018.

O. CHEMROUK, La baie d'Alger, une entité paysagère unique entre enjeux politiques, économiques et aménagement, 26 -juin-2018, Disponible sur : <http://lettres.sorbonne-universite.fr/M-CHEMROUK-Ouassim-La-baie-d-Alger>, Consulté le : 12-déc-2018.

V. C, Les villes remodelent leur front de mer, *le Moniteur* 03/07/2008.

Algerie Asal, ASAL : Agence Spatiale Algérienne, 2015-2014, Disponible sur : <http://www.asal.dz/tamenfoust-2015-alsat2.php>, Consulté le : 30-déc-2018.

K. Anouche, « Les enjeux d'un projet de métropole internationale dans une ville en crise : le cas d'Alger », in *Villes et projets urbains en Méditerranée*, J.-P. Carrière, Éd. Tours : Presses universitaires François-Rabelais, 2013, p. 99-110

Algérie autrefois, La réhabilitation d'Alger : La nouvelle feuille de route pour la capitale, *Alger des années 2000*, 26 -févr-2014, Disponible sur : <https://alger2000.algerieautrefois.com/la-rehabilitation-dalger-la-nouvelle-feuille-de-route-pour-la-capitale/>, Consulté le : 22-déc-2018.

F. A, Aménagement de la zone côtière de la baie d'Alger : Toute l'actualité sur liberte-algerie.com », <http://www.liberte-algerie.com/>, Disponible sur : <https://www.liberte-algerie.com/lalgerie-profonde/amenagement-de-la-zone-cotiere-de-la-baie-dalger-21084>, Consulté le : 22-déc-2018.

L. Azorin, À Bordeaux, bientôt un Musée de la Mer et de la Marine, Disponible sur : <https://www.france.fr/fr/bordeaux/liste/a-bordeaux-bientot-un-musee-de-la-mer-et-de-la-marine>, Consulté le : 11-déc-2018.

Liste des figures :

Figure1 : La figure illustre les différents composants de la ville côtière.....	11
Figure2 : L'évolution de la ville de Nice	13
Figure n°03 Evolution du tracé de la ville de Marseille.....	14
Figure n°04	15
Figure n°05	15
Figure n°06 : organisation spatiale de la ville de Rio	16
Figure n°07 la forme de développement de la ville de Tarragone	17
Figure 08 : Aménagement du front de mer de la ville de Dieppe	18
Figure n°09 projet-terrasse de la falaise :Boulogne-sur-Mer- France	19
Figure 10 : Projet place de Catalogne, Barcelone.....	19
Figure 11 : vue du projet musée de la marine	20
Figure 12 : vue de l'intérieur sur le musée de GUGGENHEIM DE BILBAO.....	22
Figure 13 : vue sur le musée et son environnement immédiat.	23
Figure 14 Ain el Türk vers 1903, les villas de M. Maurice à Bouseville.....	25
Figure15 : de l'évolution de la ville en période coloniale, urbanisation vers l'intérieur.....	25
Figure n°16 : montre le style architectural des constructions coloniales et leurs intégrations au site (mer).....	26
Figure n°17 : montre le style architectural des constructions post colonial et la non-intégration au site (mer).).....	27
Figure 18 : Plan d'aménagement du nouveau port de Marseille	32
Figure 19 : La Rambla de Mar, un pont sur la mer.	33
Figure 20 : Musée de Centro Botin représentation d'un projet volant.....	34
Figure n° 21 délimitation de la ville de Nice.	35
Figure n°22 Muraille du front de mer niçois	36
Figure n° 23 les premières lignes de la promenade des anglais ; Nice.....	37
Figure n°24 évolution de la promenade des anges dans les années 1920-1938.....	37
Figure n°25 Séquence d'image sur l'aménagement urbain de la promenade des Anglais	38
Figure n°26 l'organisation des espaces de Sfax avant l'intervention du projet Taparura	39
Figure n° 27 implantation du projet Taparura et sa relation avec le centre de Sfax.....	40
Figure n° 28 plan d'aménagement du projet Taparura.....	41
Figure n° 29 : l'étalement de la ville d'Alger en forme de croissant.....	42
Figure n° 30 les différents perspectives ottomanes sur le front de mer d'Alger.....	43
Figure n° 31 : croissance de la ville entre l'époque ottomane et coloniale.....	44
Figure n° 32 : croissance de la ville entre 1885- 1930.....	45
Figure n° 33 croissance de la ville entre 1885- 1930.....	46
Figure n° 34 : types de relations entre la mer et la ville	46
Figure n°35 un schéma de cohérence : article autour du collier de perles et des grands équipements structurants.	48

Figure 36 : les principaux aménagements en cours de réalisation au niveau de la promenade des Sablettes.....	49
Figure 37 : Aménagement des baignades à Bebb El Oued et terrasses du port.....	51
Figure n °38 : Séquences d'images de la sablette.....	52
Figure 39 : Les équipements structurants de la baie d'Alger.....	53