



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



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

MEMOIRE DE MASTER

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale
AZUL

Thème :

Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines

(Joint en annexe : PFE : Pour un environnement urbain de qualité de la Ville
d'Ain Benian.)

Hôtel touristique + Espaces de loisirs

Présenté et soutenu par :

KHADRI Abdenasser
LASFER Salim

Sous la direction de :

M. Youcef ICHEBOUBENE
Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

Mr. bellacel

Architecte/Enseignant, vacataire

Mr.Larbaoui

Urbaniste/ Enseignant, vacataire

Mme. Lydia Icheboubene

Architecte/ Enseignante, vacataire

Devant le jury composé de :

Mr. BOUKARTA Sofiane	Université Saad Dahleb, Blida	Président
Mr. KHILIOUENE Yacine	Université Saad Dahleb, Blida	Examineur
Mr. Youcef ICHEBOUBENE	Université Saad Dahleb, Blida	Rapporteur

Année universitaire : 2018/2019

REMERCIEMENTS

*Tout d'abords, nous remercions **ALLAH**, mon dieu qui m'a accordé le courage, la patience et la volonté afin de parvenir à la finalité de ce modeste travail, louange à **ALLAH**.*

*Au terme de ce travail, je tiens à exprimer ma gratitude
Et mes remerciements :*

En premier lieu, on remercie Mr. Y. Icheboubene, Directeur de mémoire et Maître de conférences au Département d'Architecture de l'Université de Blida, pour son accompagnement et son soutien tout au long de ce travail de recherche, nos remerciements lui sont adressés pour avoir accepté de nous encadrer, son appui et sa disponibilité sans faille pour mener à terme ce travail nous ont été précieux.

Ont remercié aussi Mr. S. Labaaoui et Mr. M. Belacel et Melle. L. Ichboubene pour avoir contribué à la pré-élaboration de ce travail, pour leur soutien et assistance.

A tous les enseignants du département, ainsi que le cadre administratif qui ont assuré notre formation en cursus universitaire.

Finalement, nous exprimons nos vifs et sincères remerciements à toute personne ayant participé d'une manière ou d'une autre à l'élaboration de ce travail

DEDICACE

C'est avec un énorme plaisir et une immense joie, que je dédie ce travail à mes chers parents qui m'ont toujours soutenu et encouragé et pour la force qu'ils m'ont donné durant toutes ces années d'études, que dieu prolonge leurs vies, et qu'il m'aide à rendre leur bien.

Je dédie ce travail à :

A l'âme de ma grande mère Maimouna.

A ma grande mère L'hadja Yamina.

*A mes chères parents **LASFER ABDELKADER** et **HANICHE DOUDJA**.*

*A mes chères sœurs : **Assia, Fatima, Amina** et **Nour Elhouda**.*

*A mon cher unique frère : **Mohammed Amin**.*

*A mes chères enfants : **Mohamed, Fatima Zohra, Imad, Khadîdja, Djahida, Heithem** et **Mustapha**.*

*A mes chers cousins : **Nasr ad-Dîn, Saïd, Youcef** et **Houssam**.*

*A mes très chers amis : **Mustapha, Skander, Mouataz, Houssin, Bilel, Abderrahmane, Yassin, Sofian, Cheikh, Foudhil, Djimy, Rahim, Mamah, Ayoub Rabie Anes** et tous mes amis.*

*A mes collègues : **Youssra, Amina Nesrine** et **Ahlem**.*

Et à tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour l'aboutissement de ce travail.

RESUME

Ce travail s'inscrit dans la thématique générale de l'architecture en zone urbaine littorale, il a pour objectif de proposer une orientation d'aménagement du littoral dans le cadre du développement durable mais aussi Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti.

Les littoraux sont des espaces limités et fragiles. La concentration des hommes et des activités le long des littoraux en font des lieux convoités et menacés par une urbanisation de plus en plus intensive, qui, pour certains, les modifie profondément sur le plan spatial et socioculturel, voire les dégrade, en particulier dans leur dimension paysagère et environnementale.

Notre site d'étude qui se situe à Ain-Benian bien précisément sur l'entrée Est de la ville, présente un environnement favorable en riches potentialités naturelles en patrimoine historique et culturel, arguments majeurs pour la relance et le développement du tourisme en partie de front de mer malgré certaines faiblesses.

A travers ce travail, nous allons étudier Aménagement des fronts de mer sur plan urbanistique et architectural, à travers quelques exemples du pourtour méditerranéen.

Mots clés : architecture, littorale, urbanisation, tourisme.

ملخص

هذا العمل هو جزء من الموضوع العام للهندسة المعمارية في المناطق الحضرية الساحلية، ويهدف إلى اقتراح اتجاه للتنمية الساحلية السواحل. في سياق التنمية المستدامة ولكن أيضا على التكيف بشكل أفضل مع خصائص البيئة الساحلية لإنتاج وتنظيم المساحة المبنية مساحات محدودة وهشة. إن تركيز الإنسان والأنشطة على طول السواحل تجعلهم مرغوبين ومهددين بالتوسع الحضري المكثف، بعضهم تغيرهم يكون بشكل عميق على المستوى المكاني والاجتماعي والثقافي، خاصة في مناطقهم الحضرية، المناظر الطبيعية موقعنا للدراسة والذي يقع في مدينة عين-البنيان على وجه التحديد في المدخل الشرقي للمدينة، يمثل بيئة ملائمة مع. والبعد البيئي الإمكانات الطبيعية الغنية في الميراث التاريخي والثقافي، والحجج الرئيسية لإحياء وتطوير السياحة على مستوى الواجهة البحرية من خلال هذا العمل، سوف ندرس تطوير الواجهات البحرية على المخطط الحضري والمعماري، بالرغم من بعض نقاط الضعف من خلال بعض الأمثلة على حافة البحر الأبيض المتوسط

الكلمات المفتاحية: العمارة، الخط الساحلي، التحضر، السياحة

ABSTRACT

This work is part of the general theme of architecture in coastal urban areas, it aims to propose a direction of coastal development in the context of sustainable development but also a better adaptation to the particularities of the coastal environment in our way to produce and organize built space. The coasts are limited and fragile spaces. The concentration of men and activities along the coastlines make them desirable and threatened by increasingly intensive urbanization, some of which profoundly and spatially and socioculturally alter them, particularly in their urban areas. landscape and environmental dimension. Our site of study which is located in Ain-Benian very precisely on the East entrance of the city, presents a favorable environment in rich natural potentialities in historical and cultural inheritance, major arguments for the revival and the development of the tourism partly of seafront despite some weaknesses. Through this work, we will study the development of the sea fronts on urban and architectural plan, through some examples of the Mediterranean rim. **Keywords :** architecture, coastline, urbanization, tourism.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
DEDICACE	3
RESUME.....	4
I. INTRODUCTION GENERALE :	6
I.1 Présentation du master en architecture :	6
I.2 Présentation du master en option AZUL :	8
II. ETAT DES CONNAISSANCE :	11
II.1 Introduction :	11
II.2 Thématique générale :	12
II.2.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique architecturale :	15
A. Cas général :	15
A.1. Sur plan urbanistique :	15
A.1.2. Les aménagements urbains spécifiques au littoral :	18
A.2. Sur plan architectural :	24
B. Cas de la ville littorale Algérienne :	32
II.2.2 Conclusion :	35
II.3 Thématique Spécifique :	36
II.3.1 Introduction :	36
II.3.2 Présentation des fronts de mer :	37
II.3.3 Aménagement du front de mer :	37
II.3.4 Les différents aménagements de front de mer :	38
II.3.5 Etude d'exemple : le cas de la ville de Barcelone.....	45
II.3.6 Conclusion :	47
III. CONCLUSION GENERAL	48
IV. REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE	51
V. LISTE DES FIGURES.....	52
VI. ANNEXE	53

I. INTRODUCTION GENERALE :

I.1 Présentation du master en architecture :

La formation supérieure se conçoit, en premier lieu, en termes d'objectifs académiques pour répondre à des besoins universitaires et/ou d'objectifs professionnels pour répondre aux besoins du secteur socio-économique. Elle se traduit, ensuite, en programmes d'enseignement construits par les enseignants eux-mêmes, regroupés en équipes de formation, et en moyens humains, matériels et financiers à mobiliser ; le tout présenté sous la forme d'offres de formation.

L'offre de formation de Licence a une vocation soit « académique » soit « professionnalisante ».

. Ils ont beau être de même niveau, les masters recherche et professionnel ont des finalités diamétralement opposées... L'un fait la part belle au côté opérationnel en entreprise, tandis que l'autre met à l'honneur l'intellect et les études. De ce fait, Orientations a décidé de les opposer !

Admission : égalité, les deux masters sont accessibles à bac+3. L'admission se fait sur dossier, entretien, voire par des épreuves écrites pour les formations les plus demandées. En master recherche, la sélection s'effectue sur les résultats universitaires (une mention est alors bienvenue) et sur les sujets de recherche, tandis que pour le master professionnel, l'heureux élu est désigné en fonction de ses résultats, mais aussi sur la réussite de son entretien. Quoi qu'il en soit, la sélection reste très forte dans les deux cas, avec au maximum une trentaine de places par formation !

Enseignement : égalité, le master couvre tous les grands domaines de compétences : sciences, arts, technologies, sciences humaines et sociales, lettres, langues... Il s'articule autour de 4 semestres de 30 crédits chacun.

Le master professionnel comprend également un stage de 3 à 6 mois obligatoire avec, à son terme, la rédaction d'un mémoire. Le master recherche comporte, lui, des enseignements essentiellement théoriques, et inclut la rédaction d'un mémoire ainsi que sa soutenance.

Encadrement : avantage master pro, quel que soit le master suivi en université, une très grande autonomie est accordée aux étudiants. Il faut toutefois souligner que le master professionnel, qui prévoit un stage de 3 à 6 mois en entreprise, apporte un accompagnement supplémentaire, notamment par la société où le stage est effectué. À noter également qu'en grande école, l'encadrement est plus poussé tout au long de la formation.

Budget : égalité, les droits d'inscription sont les mêmes, quel que soit le type de master, et tournent autour de 250 euros par an pour un établissement public. Concernant les grandes écoles, le coût est bien plus important. Dans une école de premier rang (HEC, ESCP...), il faut compter près de 12 000 euros par an de frais de scolarité. Pour une grande école un peu moins "cotée", il faut tout de même déboursier une somme de l'ordre de 8 000 euros par an.

Débouchés : avantage master pro, le master recherche s'adresse aux futurs doctorants qui visent, à terme, des postes dans l'enseignement supérieur (maître de conférences, professeur d'université...) ou des métiers de recherche dans des établissements publics, des collectivités territoriales ou des firmes privées.

Le master professionnel est, quant à lui, une voie royale vers le monde de l'entreprise. Les spécialisations sont vastes et ouvrent la voie notamment à des fonctions dans le commerce, le marketing, la finance, l'audit, les ressources humaines...

Résultat du match : master professionnel 5 / master recherche 3.

Aux termes d'un match relativement équilibré, le master professionnel sort gagnant de cette opposition, grâce à des débouchés plus variés et à l'encadrement apporté par les entreprises. Pour autant, si vous vous sentez l'âme d'un enseignant ou d'un chercheur, il ne faut pas hésiter : le master recherche, première étape vers le doctorat, est fait pour vous.

I.2 Présentation du master en option AZUL ¹:

« Les littoraux constituent des environnements fragiles ou se manifestent de multiples facteurs d'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes »²

D'abord, à travers ce master nous nous intéressons principalement au rapport site/projet (architecture et environnement). Un bon projet dans ce master et celui qui met en valeur son environnement immédiat tant sur le plan naturel, social, culturel et économique. De Nombreux architectes de renom s'accorde à dire que le rapport site/projet dans la réflexion de tout projet d'architecture et d'urbanisme est nécessaire et important pour une intégration meilleure et judicieuse du projet dans son environnement. Comme l'ont évoqué nombre architectes de renom : Jean NOUVEL, « ..., chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture. Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte » : ..."Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. (Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993), « un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat ».

L'approche, à savoir la connaissance du site, ces particularités sur le plan social, économique, environnement naturel, etc., s'avère primordiale au préalable de toute réflexion d'un projet d'architecture et d'urbanisme.

Puis, comme site d'études, notre choix s'est porté sur l'espace littoral, car, comme s'accordent à le dire nombreux auteurs, il représente l'espace le plus vulnérable, et le plus complexe, particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan architectural et urbanistique. De ce fait, nous dirons qu'un étudiant qui réussit à faire un bon projet d'architecture ou d'urbanisme en milieu littoral sera plus à l'aise quand il est appelé à intervenir ailleurs, et ce quel que soit la thématique du projet – Habitat, équipement en général, projet urbain, ou patrimoine, etc.-. L'autre intérêt, pour le choix de l'espace littoral, est le souhait de mettre en valeur et sauvegarder notre littoral, aujourd'hui avec l'avènement de la pratique touristique dans la société algérienne, particulièrement dans le balnéaire, et voire l'idée de mise en tourisme de notre littoral.

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

¹ Extrait tiré du programme de l'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) encadrée par M. Youcef ICHEBOUBENE.

² PASKOFF, Roland. Les littoraux-impact des aménagements sur leur évolution. Masson 1993

Dans le cas de l'Algérie, il faut dire qu'aujourd'hui les situations décriées par nombreux spécialistes dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, dans notre pays, sont : l'habitat, qui en plus de l'offre qui n'arrive toujours pas à satisfaire la demande, l'architecture, le confort, etc. ne contentent pas. Le patrimoine, particulièrement le patrimoine bâti et urbain qui est souvent peu valorisé, pour ne pas dire à l'abandon. Et plus complexe encore, l'aménagement de notre espace littoral où les deux situations suscitées (l'habitat et le patrimoine) sont plus alarmantes. Ainsi, l'image de notre littoral est désolante. En effet, face à une urbanisation non contrôlée, issue d'interventions peu réfléchies, des effets indésirables sont préoccupants -empiétements sur des espaces censés être protégés ; le paysage bâti de valeur patrimoniale ne cesse de se dégrader jusqu'à voir cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral ; nombre d'espaces naturels de grande valeur sont envahis par la construction (les sites verts), et d'autres pollués (les plages, les cours d'eau) ; etc. -. Certains espaces qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force n'inspirent que dégoût et sont devenus par le temps répugnants et hostiles à la vie normale-. Malheureusement et il faut le dire, malgré ce bilan négatif, nous avons continué à agir toujours de la même manière comme, du moins jusqu'à ces dernières années. Nous nous sommes peu intéressés aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisés l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exceptions quelque fois des statistiques qui diffèrent ; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-. Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

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

Notre choix pour l'option architecture en zone urbaine littorale (A.Z.U.L) pour les raisons suivantes :

Nous permettre d'approfondir nos connaissances sur la ville littorale au plan architectural et urbanistique.

L'amélioration de la qualité architecturale et urbanistique en milieu littoral, et ainsi de la qualité de vie de nos villes littorales.

Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral.

Une protection et une mise en valeur de manière judicieuse pour un développement durable des potentialités de nos espaces littoraux.

Ainsi le mémoire sera structuré comme suit :

Le document est un mémoire de fin d'étude qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur une lecture analytique de l'état de fait ainsi sur des exemples opérationnels dans le but de satisfaire les objectifs pédagogiques du master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL). Afin d'apporter un éclairage sur le thème de recherche qui est « Aspect architecturale et urbain de l'habitat intégré en milieu littoral ».

Pour comprendre ce thème, la recherche sera constituée par une introduction générale, un état de connaissance et une conclusion.

- Une thématique générale en section 1, intitulée « Architecture l'urbanisme du milieu littoral, indications précieuses et nécessaires pour nous qui devons intervenir en et aménagements urbains en milieu littoral ». Il s'agira de l'identification des et urbain. Indicateurs qui ont marqué l'architecture et ce milieu pour développer notre projet architectural.

- Une thématique spécifique en section 2, intitulée « Aménagement façade maritime ». Elle est dédiée au thème du projet à développer « façade maritime », cela nous permettra de s'armer judicieusement d'outils pour mieux penser et argumenter notre projet.

- Enfin, en annexe, il sera joint le PFE (Projet de Fin d'Études).

La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan masse et du projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

- Enfin, en annexe, il sera joint le PFE (Projet de Fin d'Étude.

La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan masse et du projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

II. ETAT DES CONNAISSANCE :

II.1 Introduction de la section 01 :

Ainsi le mémoire sera structuré comme suit :

Le document est un mémoire de fin d'étude qui a une méthodologie de recherche qui consiste et qui s'appuie sur une lecture analytique de l'état de fait ainsi sur des exemples opérationnels dans le but de satisfaire les objectifs pédagogiques du master Architecture en Zone Urbaine Littorale (AZUL). Afin d'apporter un éclairage sur le thème de recherche qui est « *Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines* ».

Pour comprendre ce thème, la recherche sera constituée par une introduction générale, un état de connaissance et une conclusion.

- Une thématique générale en section 1, intitulée « Architecture l'urbanisme du milieu littoral, indications précieuses et nécessaires pour nous qui devons intervenir en et aménagements urbains en milieu littoral ». Il s'agira de l'identification des et urbain. Indicateurs qui ont marqué l'architecture et ce milieu pour développer notre projet architectural.

- Une thématique spécifique en section 2, intitulée « Aménagement façade maritime ». Elle est dédiée au thème du projet à développer « *Hôtel + espaces de loisirs* », cela nous permettra de s'armer judicieusement d'outils pour mieux penser et argumenter notre projet.

- Enfin, en annexe, il sera joint le PFE (Projet de Fin d'Études).

La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan masse et du projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

- Enfin, en annexe, il sera joint le PFE (Projet de Fin d'Étude).

La finalité de cette étude, va nous orienter vers la définition du constat général de la ville, puis l'élaboration d'un plan d'aménagement adéquat avec des principes d'aménagement précis jusqu'à l'aboutissement à l'aménagement du plan masse et du projet architectural pour répondre aux objectifs établis dans notre travail.

II.2 Thématique générale :

(Architecture et aménagement urbain en milieu littoral).

« L'architecture est aujourd'hui comme, une formulation, un opérateur, un inventeur de relations. Le jeu de l'architecture n'est ni la fonction (l'usage), ni la forme (style), ni même toute adéquation entre fonction et forme, mais plutôt l'ensemble des combinaisons et permutations possibles entre différentes catégories d'analyses : espace, mouvement, événement, technique, symbole. L'architecture ce n'est pas composer, ou faire la synthèse des contraintes, mais c'est combiner, permuter, se mettre en relation, de façon manifeste ou secrète. »³

Le but de cette recherche est de compléter nos connaissances sur les villes littorales particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Elle sera consacrée à l'identification des indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales. Indicateurs si précieux dans notre manière d'agir en tant qu'architectes/urbanistes. Il s'agira d'apporter un éclairage sur les spécificités du milieu littoral principalement méditerranéen, et les moteurs principaux à l'origine de son artificialisation.

Les comportements humains surgissent en répondant à l'interaction avec l'environnement qui l'entoure. L'architecture doit signifier cette interaction en intégrant l'homme dans son cadre naturel, ce dernier n'habite pas uniquement dans un lieu mais il y vit aussi, de ce fait il nous arrive de trouver des lieux aussi vivants que l'homme qui y habite, animés par les places, les esplanades et les équipements publics...

Pour les nécessités de notre étude, nous nous positionnerons dans le cadre de la région méditerranéenne. L'urbanisme et l'architecture de ces villes relèvent les caractéristiques de la culture, des traditions et qui, mis en relation, ont engendré les formes urbaines si caractéristiques à cette région. Les villes méditerranéennes se caractérisent également par une atmosphère particulière : les sons, les odeurs, les couleurs du cadre bâti, l'ambiance des marchés, le climat, la lumière...une atmosphère vivante⁴. Sa position en plus d'autres caractéristiques, confère à la ville méditerranéenne, un type urbain distinct tant par son histoire, son climat, ses paysages mais surtout son urbanisme et son architecture.

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

« Entre la mer et la cote, la bataille est engagée depuis 5000 ans, et c'est toujours la mer qui gagne, l'affrontement tourne parfois au drame. Ce genre de tragédie reste rare, mais le combat que livrent les vagues au rivage est permanent, centimètre après centimètre la mer ronge plages et falaises. »⁵

« Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». C'est une zone de contact entre la terre et la mer qui constitue aujourd'hui un espace de plus en plus sollicité, ce qui accentue sa fragilité »⁶

³ Bernard Tschumi 1987

⁴ COLLETA Teresa, « une réflexion sur l'esprit du lieu de la ville méditerranéenne », revue aménagement et nature, numéro 121.p33

⁵ KACEMI Malika

⁶ Becet, J-M. (2002). Le droit de l'urbanisme littoral, Presses Universitaires Rennes.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

La zone côtière est un espace le plus urbanisé. Il est le lieu de nombreux enjeux où s'affronte et se conjugue un ensemble d'actions menées par différents acteurs. Le paysage urbain et architectural se présente comme suit : aménagements touristiques et d'espaces de vie normale (équipements habitat, etc.), aménagement, de zones portuaires et industrielles.

La littoralisation est processus géographique par lesquelles populations et les activités économiques se rapprochent de plus en plus du littoral.

Processus fréquemment observé de concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux. Il est sous-tendu par deux grandes logiques d'attractivité :

Logique de l'ordre de la production matérielle qui vise à la recherche d'une efficacité économique croissante liée à la mondialisation des échanges et permise en particulier par la révolution des transports maritimes et terrestres.

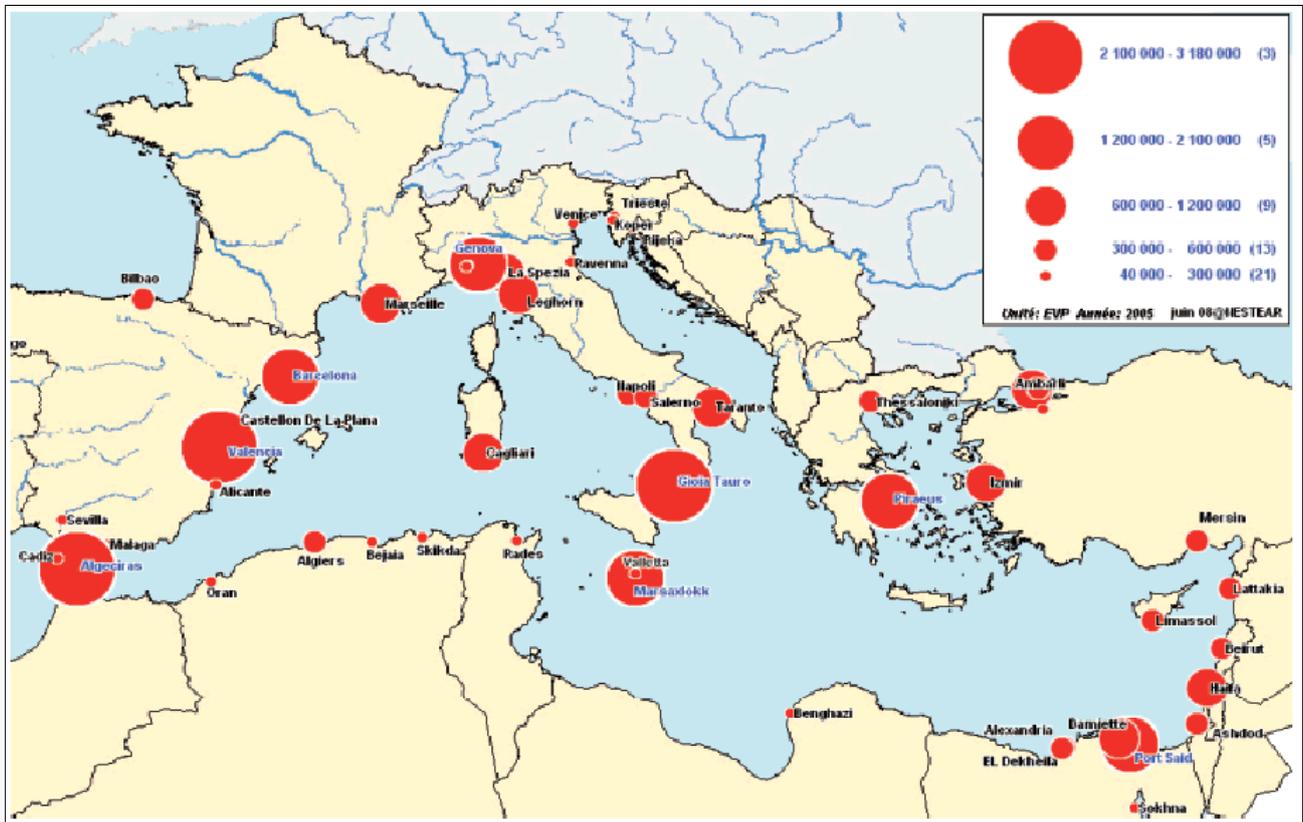
Logique de récréation, de recherche d'aménités : tourisme, recherche de lieux de résidence agréables, associés ou non aux lieux de travail, etc. L'attraction contemporaine des littoraux occupés est à l'origine d'une densification croissante des aménagements et de concurrences entre activités et acteurs et/ou usagers. Ces activités se complètent ou s'excluent.

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

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

La côte méditerranéenne s'étire sur environ 46 000 km. Les régions côtières s'étendent sur un peu plus de 1 million de km², et la plupart des littoraux sont beaucoup plus peuplés que les régions continentales voisines. Dans de nombreux pays, la ville principale est en bordure de mer ; il en est ainsi d'Alger, Barcelone, Casablanca, Athènes, Tripoli, Marseille, Tanger et de dizaines d'autres villes.

Figure II-1 : Cartes de concentration des villes mégapoles sur la méditerranée



Source : http://www.senat.fr/rap/r10-652/r10-652_mono.html

L'ensemble de ces villes représente plus de 126 millions d'habitants, principalement distribués sur le littoral. La taille moyenne est de 442.000 habitants, ce qui dénote une concentration urbaine importante. 115 villes sont situées sur la rive Sud, totalisant 51.015.494 habitants (soit 40,5%) ; 66 villes sur la rive Est, représentant 43.185.474 habitants (34,3% ; 104 villes sur la rive Nord, pour 31.811.026 habitants (25,2%)⁷

⁷Le réseau MC3, pour *Mediterranean Cities and Climate Change, La population des villes Méditerranéennes*

II.2.1 Présentation de la ville littorale sur le plan urbanistique architecturale :

A. Cas général :

A.1. Sur plan urbanistique :

A.1.1. Les formes de développements urbains :

La ville est, par excellence, un fait permanent de l'histoire méditerranéenne. Le terme même de métropole est né en Méditerranée orientale, dans le contexte de la colonisation. Durant des siècles, les hommes ont construit sur le littoral en respectant la mer, ils ont cherché à conquérir des terres, d'abord pour se protéger des envahisseurs en construisant des forteresses, puis pour organiser des échanges avec les autres pays en construisant des ports. La majorité des villes côtières possèdent un patrimoine historique très important, les transformations opérées sur leurs tissus par les extensions, ou le remplacement des maisons d'époque par de nouveaux bâtiments. D'une manière générale, la structure urbaine se fait par trois types de développement.

La première forme de développement de la ville littorale est le développement parallèle à la mer, généralement dans les sites plats, les villes se développent parallèlement à la mer pour le but d'avoir une vue dégagée vers la mer & éventuellement pied dans l'eau, cette organisation est pour des raisons climatiques (profiter de la ventilation naturelle); ainsi l'esprit de l'homme d'être en face à la mer, sans oublier le facteur le plus important c'est l'économie ou la mer est un milieu privilège pour développer des activités économiques.

La seconde forme de développement est le développement perpendiculaire à la mer. Les villes qui se développent perpendiculairement à la bande côtière se situent généralement sur des sites accidentés., les risques naturels jouent un rôle très important sur le développement de la ville, leurs impacts font que cette dernière s'éloigne de la côte et implique la construction sur les hauteurs pour éviter les dégâts. (Humidité, vents, inondations).

La troisième forme est le développement satellitaire (dans toutes les directions).-Cependant, et à cause de la présence des obstacles, la ville se développe ou change de direction (développement de la ville dans les deux directions), tels que : éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes, forêts, rochers). La présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales, Les facteurs à l'origine sont des facteurs naturels (les cours d'eau. Terre agricole. Les rochers ...), et les obstacles artificiels (les zones militaires, les zones protégées ...)

Aujourd'hui les villes connaissent de nouvelles tendances de développement qui sont :

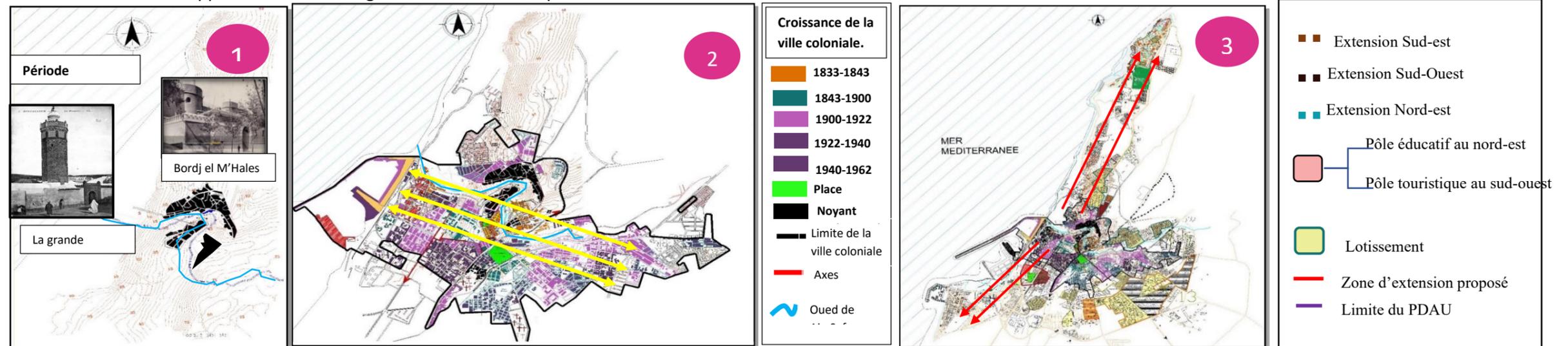
Construire loin du rivage et en hauteur (si le site le permet) ce qui donne un développement perpendiculaire à la mer, la croissance de la ville sur des sites pareils s'éloigne souvent de la cote à cause de bruit, la réglementation, remontée des eaux, l'érosion, tsunami...

La croissance de certaines villes littorales se développe en des pôles en créant une rupture d'urbanisation à cause d'obstacles qui bloquent le développement de la ville. Ces obstacles peuvent être naturels comme les terres agricoles, le cas de la ville de Zeralda résume très bien cette situation. L'empiètement sur mer, la saturation de la bande côtière (facteur sociale) et le manque du foncier pousse la ville de s'étendre sur mer grâce aux nouvelles techniques de construction, c'est l'éradication de l'espace marin littoral par des aménagements. (Voir le cas de la ville de Monaco).

Études des exemples des formes du développement urbain :

Exemple 01 : Cas de Laville de Mostaganem Algérie, (développement parallèle, perpendiculaire et stellaire).

Figure II-2 : montre vue sur le développement de la Mostaganem à travers le temps.



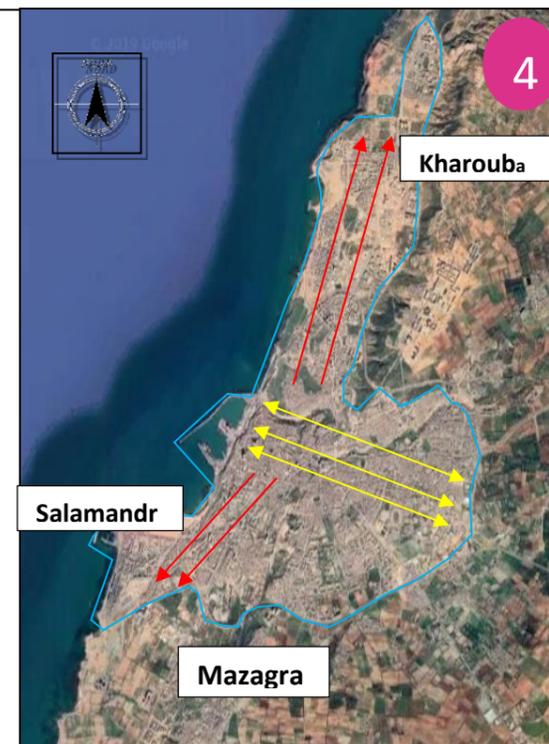
Source : traité par auteur

Image 01 : carte représente la période musulmane Qui raconte sa domination par des tribus berbères, les arabes « les almoravides, les almohades, les mérinides, et les banu-hillal » et les turcs. La ville a été fondé par l'Almoravide Youssef Ibn Tachfine (1061-1106) sur une colline rocailleuse qui domine le ravin de l'Ain Sefra. Vers 1082 le fondateur de la dynastie ALMORAVIDE se serait contenté de construire un « BORDJ M'Hales ». On attribue la construction de la grande mosquée de Mostaganem en l'an 1341 au Sultan mérinide ABOU EL HASSANE ALI IBN ABI SAID.

La ville précoloniale, attenante à l'Oued Aïn-Sefra, occupe un site protégé par une topographie élevée. Elle dominait l'environnement et favorisait ainsi une position de défense et de contrôle du secteur ouest. L'oued constituait en même temps pour les habitants, une ressource d'eau pour irriguer les jardins et actionner les moulins.⁸

Image 02 : La carte montre de la croissance de la ville coloniale. Par un développement perpendiculaire à la mer. Nous percevons que la ville coloniale se développe sur les axes stratégiques et vers la mer et le port donc l'urbanisation s'est déployée selon trois axes principaux reliant Mostaganem à Oran à l'Ouest, Relizane au Sud et Ténès à l'Est.

Image 03,04,05 : Dès les années 70, une nouvelle trame urbaine intègre une série d'unités industrielles et d'équipements à l'échelle locale et régionale. Aux débuts des années 90, une politique de désengagement progressif de l'Etat, initie des procédures d'auto-construction qui se traduisent à Mostaganem par l'édification de lotissements et de coopératives immobilières pour des logements individuels et évolutifs. Nous percevons la périphérie actuelle montre que cette extension a été facilitée par l'existence de terrains plats le long des axes routiers modifiant ainsi la forme radioconcentrique de Mostaganem en un étalement linéaire parallèle à la mer qui diverge dans trois directions. « Au sud-ouest, l'agglomération de Salamandre on trouve les équipements structurants symbolisant le pouvoir administratif local et de bâties résidentiels/ Au sud vers Mazagra, comprenant l'habitat collectif social et individuel de type coopératives immobilières/ au nord-est vers Kharouba par la création de deux grandes zones urbaines linéaires traversées par la Route nationale 11.⁹



Source : google earth traité par auteur

Tableau 1 : Contenus des extensions de Mostaganem à la fin des années 1970 et pendant les années 1980

	L'extension Sud-Est	L'extension Nord-Est	L'extension Sud-Ouest
Grands équipements	- Complexe sportif - Ecole paramédicale - Centre de formation professionnelle - Ecole des travaux publics - Centre universitaire - Cité universitaire	- Siège de la CNASAT - Lycée d'enseignement général de Tidjditt	- Lycée technique - Gare routière - Jardin public
Habitat collectif (immeubles)	- 2 510 logements dont 2 000 dans la ZHUN 2, dite « Cité 5 Juillet » d'une superficie de 74 Ha	- 1 572 logements dont 800 dans la ZHUN 1 située à Tidjditt	- 200 logements - 39 logements en semi-collectif
Habitat individuel (Lotissements)	- 901 lots dont 573 dans le plus grand lotissement appelé les Castors	- 519 lots	
Zones d'activités	- Deux zones d'activités de 34,3 hectares et 44,2 hectares		

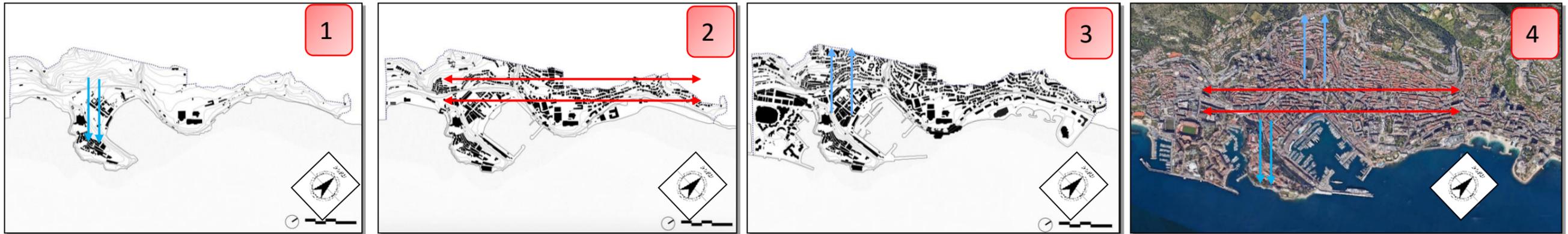
Source : APC

⁸ Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française p229, Par F. Elie de La Primaudaie.

⁹ 9-Evolution sociale et reconfiguration spatiale : la ville de Mostaganem ; Lakhdar YAMANI* et Kouider BRAHIMI ; Insaniyat n°s 44-45, avril - septembre 2009, pp. 175-193

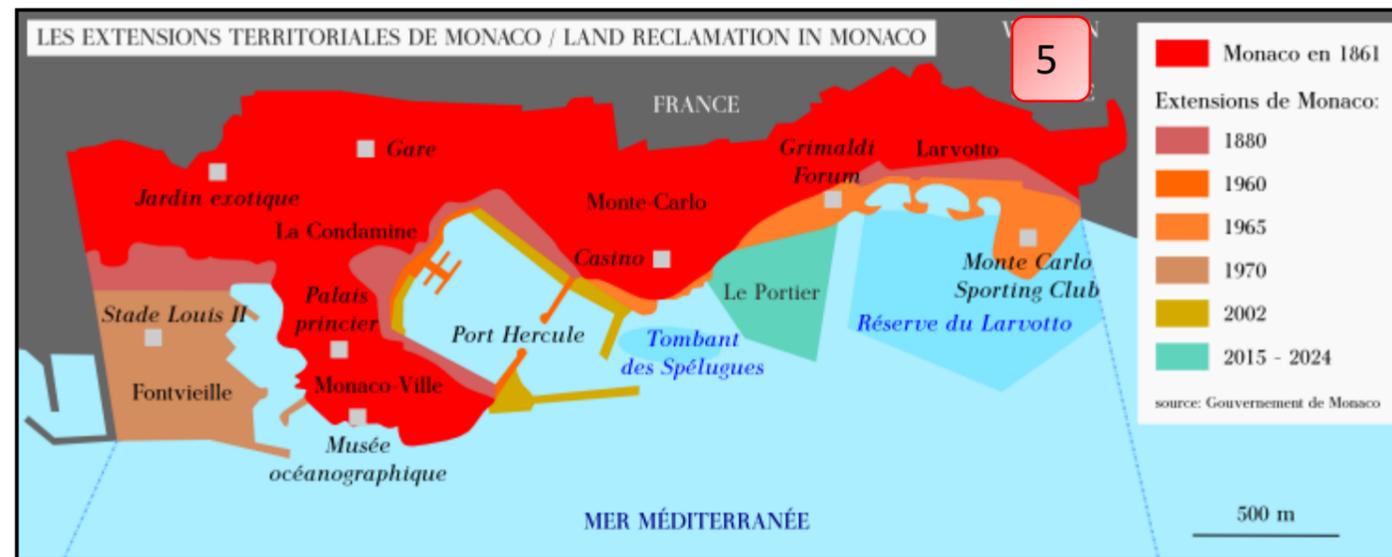
Exemple 02 cas de Monaco France.

Figure II-3 : montre sur le développement urbain de la ville de Monaco à travers le temps.



Source : livre histoire de Monaco

Source : google earth traité par auteur



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



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

Image 01 02 et 03 : montrent des cartes de développement de la ville Monaco parallèle et perpendiculaire à travers le temps. Image 04 : montre photo stellaire de la ville Monaco traité par auteur qui représente l'état actuelle de forme de la ville. Image 05 et 06 : image montre la ville de Monaco, En 1880 la ville a commencé à se développer parallèlement à la mer, mais avec sa situation géographique complexe située entre la montagne et la mer, la ville choisie de construire en hauteur qui est l'une des solutions trouvées. Les immeubles s'implantent en gradins pour bénéficier de la vue sur la mer comme la montre l'image de la ville de Monaco. En début de 1960 le manque du foncier a poussé la ville à trouver de nouvelles manières de s'étendre l'extension sur mer aménagées (la tendance actuelle), soit par l'activité résidentielle et touristique, que par les activités industrialo-portuaires. On a le cas de Fontvieille qui est un quartier quasi intégralement gagné sur la mer (entre 1966 et 1973), on y trouve des habitations à caractère luxueux, et un grand nombre d'immeubles domaniaux.

A.1.2. Les aménagements urbains spécifiques au littoral :

Il existe deux types d'aménagements :

➤ **Les aménagements urbains spécifiques propres au littoral :**

Les villes littorales se caractérisent par des aménagements urbains propres liés aux particularités de ces villes.

Nous présenterons en premier l'aménagement d'un élément très important c'est le port, il est pour différentes destinations ; port de commerce et d'industrie, port de pêche ; port de plaisance. Leur impact est de donner forme à un paysage sur le plan architectural et urbanistique beaucoup plus commercial et/ou industriel, composé de bâtiments commerciaux et d'aires de stockage entrepôts.

Figure II-4 : vues sur les différents types de ports.



source: <http://laconténiere.fr>



source: <http://barcelone.fr>



source: <http://alicanteport.com>



source: <http://toulonmilitairel.fr>

La 1ère image montre le port de pêche SAINT PIERRE en France « Port de la Cotinière »

La 2ème image montre le port industriel de BARCELONE à Espagne, C'est un port industriel, commercial et de pêche situé au pied de Montjuïc, dans la zone franche de Barcelone.

La 3ème image montre le port de plaisance d'ALICANTE à Espagne « Marina Deportiva del Puerto de Alicante »

La 4ème image montre le port militaire de TOULON en France, une base navale française.

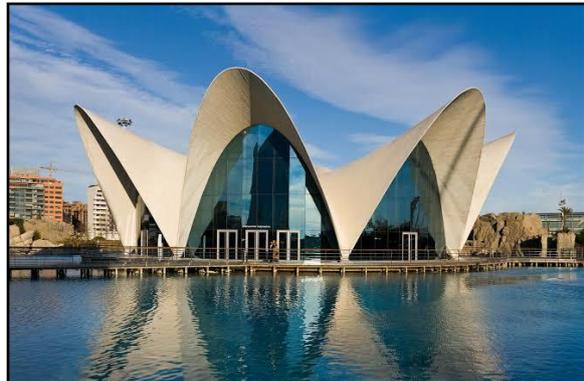
SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

-En deuxième lieu il y a d'autres aménagements particuliers les villes littorales qui sont l'aménagement de gares maritimes, marinas, océanographiques, fronts de mer, solariums...etc., Ce sont l'ensemble des équipements de tourisme et loisirs par excellence, et sont généralement orientés et implantés proche et vers la mer pour en bénéficier de la vue et économique.

Figure II-5 : montre vue sur les différents aménagements urbains propres au littoral.



source: <http://canacopegdl.com>



source: <http://canacopegdl.com>



source: <http://canacopegdl.com>



source: <http://canacopegdl.com>

Image 1 : montre solarium dans une villa. C'est un établissement aménagé pour exposer à la lumière solaire ou des rayons ultraviolets.

Image 2 : montre un océanographique de Valence en Espagne est situé au sein de la Cité des arts et des sciences et inauguré en 2002.

Image 3 : montre la gare maritime de Nantes en France. (Quai Ernest Renaud, 44000 Nantes).

Image 4 : montre la Marina Baie des Anges, Cette pièce urbaine unique, implantée entre Antibes et Nice programmée dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire des années 1960 et le développement touristique de la Côte d'Azur, c'est un ensemble de quatre bâtiments au design d'un effet plastique indéniable, évoquant d'immenses vagues blanches

➤ Les aménagements spécifiques au littoral par leur localisation, orientation et traitement :

Le second type d'aménagements particuliers des villes littorales sont les aménagements spécifiques par leur localisation, orientation et traitement.

Nous présenterons en premier l'aménagement de promenade, elle est une route du bord de mer est une route touristique dans une cote maritime, sur une longueur n'est pas définie. Du fait du relief tourmenté dans une région, la route ne longe pas toujours le bord de mer, mais s'en éloigne parfois, positionnée en corniche à des altitudes assez variées, elle est constituée de terrasses et des balcons... Ce sont les espaces de rencontre et de sociabilité par excellence, et sont généralement orientés vers la mer pour en bénéficier de la vue, ces espaces sont bien aménagés pour se détendre, se promener, et bien profiter de l'ensoleillement.

Figure II-6 : L'exemple promenade de NERJA MALAGA Espagne.



La 1^{er} image montre terrasse publique : C'est un espace public urbain aménagé en bordure d'un trottoir sur des places de stationnement sur rue, formé d'une plateforme surélevée munie de places assises et d'éléments de verdure, destiné à la détente des passants. **La 2^{eme} image** montre la promenade de NERJA MALAGA Espagne : Le village côtier le plus charmant d'Espagne à 16 km de plage ainsi qu'à de nombreuses activités qui font de Nerja un passage obligé dans l'est de la province de Malaga. **La 3^{eme} image** montre une terrasse de restaurant : C'est une surface d'accueil des clients afin de mieux rentabiliser l'activité commerciale. **La 4^{em} image** montre la placette de LOS CONGUEROS : C'est un fameux espace d'accueil du grand public au Mexique. La 5^{eme} image montre LE BALCON D'EUROPE : le situe exactement à Nerja, qui est une ville et une commune du comarque de La Axarquía, province de Malaga. **La 6^{eme} image** montre espace public.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

Il y'a des autres aménagements spécifiques au littoral par leur localisation, orientation et traitement comme les piscines naturelles et les belvédères.

Les piscines naturelles sont des bassins d'eau naturel (rivières, lac, la mer) intégrés dans l'environnement doté d'un système de pompage et filtration.

Au littoral on trouve les piscines naturelles d'eau salé formés des roches naturels et construites en béton généralement dans les plages rocheuses ou marécageuses à fin d'avoir le plaisir de la baignade au bord de mer on se protégeant des vagues, des courants d'eau ...et parfois sur des cotes sableuses. Elle se caractérise par une profondeur variante dotées des escaliers, toboggans et des rampes, elles offrent la possibilité aux handicapés et au gens qui souffrent de la phobie de la mer d'avoir le plaisir de la baignade dans l'eau de mer.

Les belvédères en Italien BEL= BEAU, VEDERE=VOIR, ils sont des terrasses offrant des belles vues sur la mer.

Figure II-7 : Vues sur un exemple de piscine naturelle et belvédère.



source: [http://: www.tripadvisor.fr](http://www.tripadvisor.fr)



source: [http:// pt.dreamstime.com](http://pt.dreamstime.com)

Image (01) : montre la piscine Charco Azul de Palma, Espagne bassin de roche volcanique creusés par le mouvement de l'océan...directement remplie par l'eau de l'océan.

Image (02) : montre le belvédère Benidorm en Espagne. Une paroi sur mer qui forme un balcon urbain.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

En troisième lieu il y a d'autres aménagements des percées ont un rôle de ventilation de la ville lorsque le développement augmente (facteur climatique). Le développement parallèle à la mer a donné naissance aux percées pour garder toujours un contact visuel entre la ville et la mer, mais aussi un contact physique exploité par certains types d'aménagement (ruelle, boulevard). Elles aboutissent généralement vers des places aménagées (facteur socio-économique).

Le premier exemple les Ramblas (aussi appelée La Rambla) est la promenade la plus connue et la plus fréquentée de Barcelone. Elle relie le centre de la ville et sa façade Maritime. C'est un passage obligé pour tous les touristes venus visiter la capitale catalane. Elle est très souvent inondée de promeneurs. Les Ramblas sont l'axe central qui traverse le cœur de la ville, il est formé d'une promenade piétonnière vivante et animée, où l'ambiance de Barcelone est la meilleure Les Ramblas de Barcelone font à peu près 1,2 km de long, avec pour limites le Port de plaisance nyaVell au sud (Près des terminaux de croisières) et la Plaça Catalunya nord.

Figure II-8 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de Rambla en Barcelone.

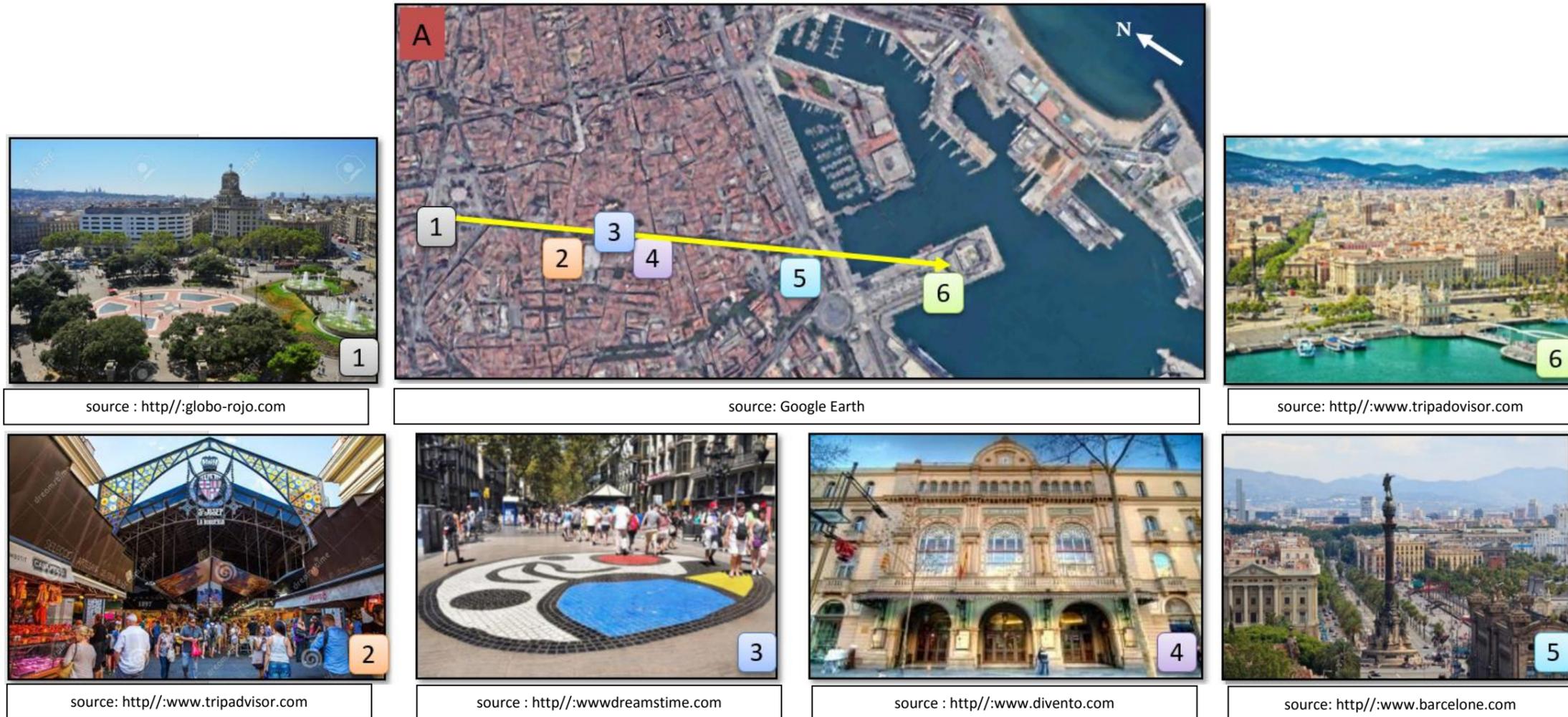


Image (A) : montre la carte de l'avenue Rambla en Espagne. L'avenue avec 1.8km de longueur constitue la principale promenade de la ville, elle est séquencée de diverses activités qui viennent consolider l'activité liée à la mer.
Image (01) : Cette percée commence par un espace important qui est la place de Catalogne. **Image (02)** : vue sur un des projets qui anime la promenade Marché la Boqueria espace de consommation et restauration **Image (03)** : la place Boqueria (2) qui un espace public aménagé par des commerces, espaces de consommations, qui accompagnent le visiteur jusqu'à la mer. **Image (04)** : : vue sur un des projets qui anime la promenade Marché la Boqueria espace de consommation et restauration. **Image (05)** : montre le mirador de Colom avec un 60m de la hauteur est un monument de la colonne Christophe Colomb est une colonne commémorative de Barcelone, il est la terminaison de percée.
Image (06) : La percée termine ainsi sur un point important Rambla dal mar qui continue la percée sur mer exactement sur le port de Vell.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

Le deuxième exemple le cas de la ville d'Alger ; il y a deux percées déférent, Le premier (A) percée animée conçu comme une véritable coulée verte aménagée par des jardins et monuments pour renforcer l'attractivité de cet espace. Il est bordé de bâtiments emblématiques tels la Grande Poste, l'ancien hôtel Excelsior, l'immeuble du Rassemblement national démocratique et le plus tardif palais du Gouvernement, en allant du jardin de l'horloge Fleurie et en passant par la place de la grande poste jusqu'au square de Sofia, et la deuxième percée non animée juste pour avoir une vue dégagée vers la mer.

Figure II-9 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de la ville d'Alger.

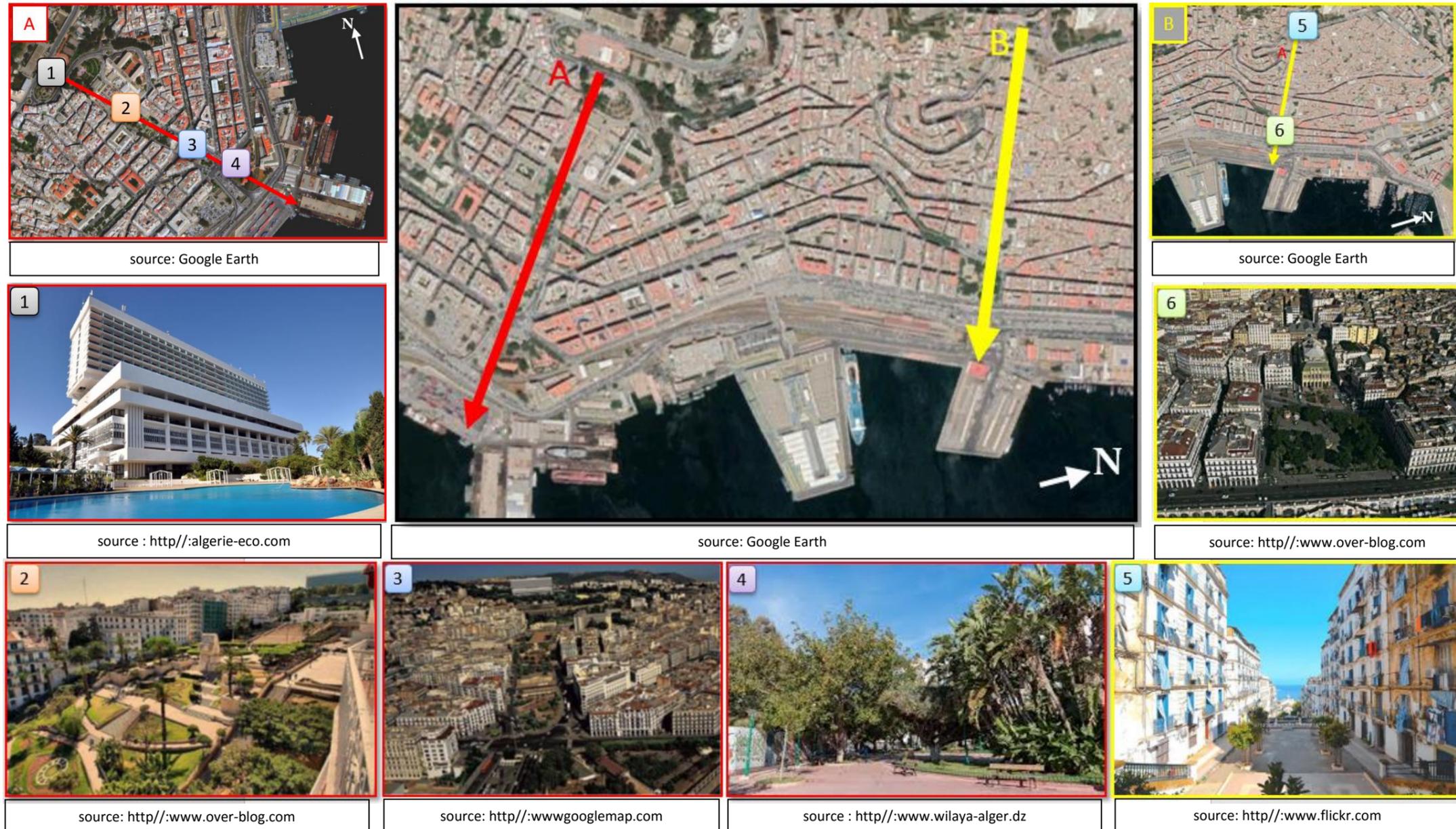


Image (A et B) : montrent la carte et une vue aérienne de deux percées à la ville d'Alger. **Image (1)** : montre l'hôtel EL-Aurassi comme un point de départ de percée. **Image (2et3)** : montre vue opposé de la percée ou la vision est strictement orienté vers la mer l'avenue est aménagée de deux côtés par des bâtiments emblématiques tels la Grande Poste, l'ancien hôtel Excelsior immeuble de CPA actuellement, l'immeuble du Rassemblement national démocratique et récemment palais du Gouvernement. **Image (4)** : montre jardin de Sofia comme une terminaison de percée. **Image (5)** : montre un percée visuel (boulevard Ouarida Meddad) une vue dégagée vers la mer. **Image (6)** : monte la place de square de port Saïd comme un point de terminaison de percée.

A.2. Sur plan architectural :

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

Localisation et orientation du bâtiment :

La localisation et le choix de l'assiette pour l'implantation du projet se fait selon des critères de choix de terrain et dépendant d'un projet à un autre, comme par exemple un projet d'habitat qui exige la vue dégagée vers la mer et un projet d'hôpital qui exige plutôt que le terrain soit exposé au soleil tout le matin.

L'implantation d'une construction en bord de mer doit résoudre en premier lieu la contradiction entre les vents dominants et la vue sur la mer.

La forme et la volumétrie :

La forme : renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples : cube, pyramide, sphère...); mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore et surtout le rapport à l'environnement.

La morphologie du site : les architectes tentent de s'adapter aux sites littoraux par la forme

Le climat : les éléments climatiques imposent aussi la forme architecturale comme les vents

Les constructions de type balnéaire sont organisées plus librement en volume et en plan. Elles se démarquent des bâtisses urbaines par l'emploi d'un vaste vocabulaire architectural, sorte de double peau, permettant la transition entre le bâti protecteur et la nature vivante. Le territoire balnéaire a permis aux architectes de laisser éclater leurs inspirations. La réalisation de ces projets grandioses et attractifs qui peuvent devenir une importante source de revenu pour la ville.

Les matériaux et les techniques de construction :

L'utilisation des matériaux de construction durables résistant à l'air saliné, à l'humidité. Autrefois c'était l'utilisation des matériaux locaux le bois, la pierre et la tuile qui prédominait, avec l'apparition du béton offre une grande liberté de formes et d'aspects, avec l'évolution des nouvelles techniques on voit apparaître l'utilisation du métal qui était pourtant un matériau à éviter à cause des problèmes d'érosion. Le choix de ces matériaux prend en considération des facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et la pluie). En techniques de constructions on a utilisé les matériaux lourds le béton armé, acier. etc., dans la structure, et l'utilisation des matériaux légers verre, bois, aluminium, bois ...etc., sur les façades ou dans les petites structures (comme les maisons en bois).

Traitement de façades :

Nous présenterons en premier les ouvertures, les facteurs naturels tels que : le vent, l'ensoleillement, et aussi le facteur social ont un impact direct sur le traitement de la paroi de la construction.

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

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

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

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

-Vue sur un exemple sur le plan architectural : l'HOTEL BORDJ EL ARAB DUBAI.

Figure II-10 : Localisation et orientation du bâtiment



Figure II-11 : La forme et la volumétrie

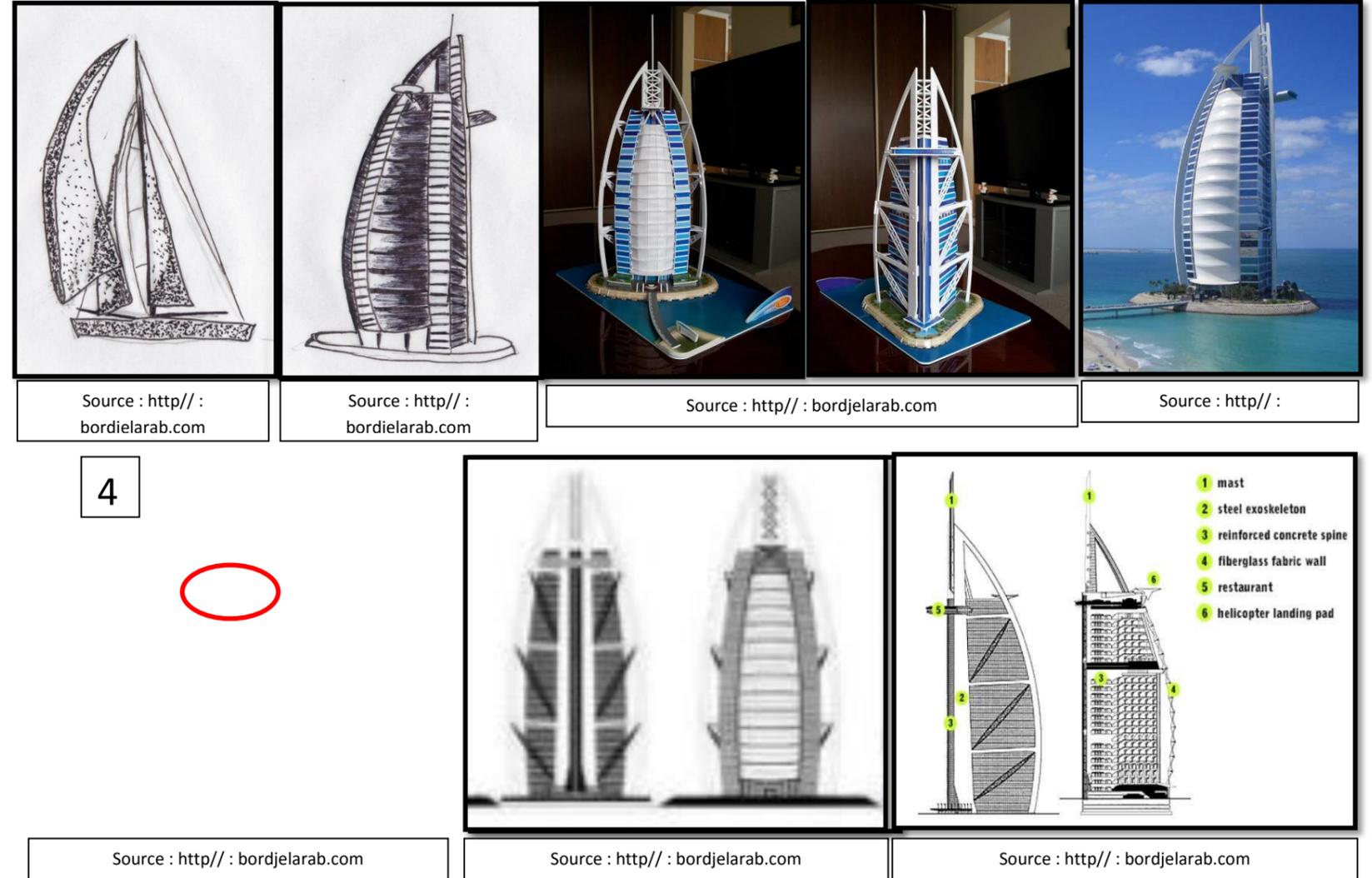


Figure II-12 : -Les matériaux et les techniques de construction



L'utilisation de béton arme



L'utilisation de verre et le textile



L'utilisation de bois, marbre et plâtre



L'utilisation de l'acier

Source : [http:// : bordjlarab.com](http://bordjlarab.com)

Image 1 montre l'utilisation du béton armé dans les gros œuvres pour une structure solide. C'est le matériau révolutionnaire.

Image 2 montre l'utilisation de verre sur tous les façades et l'utilisation de textile sur la façade principale pour la facilité d'entrée la lumière naturelle sur tout la façade principale elle est vers les sud. C'est un point fort en architecture moderne.

Image 3 montre l'utilisation de marbre, bois et plâtre dans tous les espaces intérieur (les suites, la réception restaurants les halls ...etc.). Il est qualifié dans cet établissement autant qu'un matériau décoratif.

Image 4 montre l'utilisation de l'acier par une ossature métallique extérieure pour la stabilisation de l'établissement. C'est un matériau de construction très résistant.

Figure II-13 : Traitement de façades



La présence de couleurs blanc et bleu



La baie vitrée



Terrasse de restaurant

Source : [http:// : bordjlarab.com](http://bordjlarab.com)

Image 1 montre la présence de couleurs blanc et bleu dans toutes les façades démontrant les couleurs existantes dans l'environnement immédiat.

Image 2 montre les ouvertures par des baies vitrées en offrant une agréable vue sur mer.

Image 3 montre une terrasse dans l'RDC sur la piscine démontrant un espace de consommation et de rencontre dédié au grand public dans un milieu aquatique

En plus de leur classement par taille (petites, moyennes et grandes) qui les distingue, les villes littorales, à l'instar de toutes les villes, sont parfois, pour ne pas dire souvent, citées selon l'activité (ou les activités) dominante (s). On parle ainsi de villes touristiques, industrielles, commerciales, agricoles, ou encore de villes industrielles et touristiques, industrielles et commerciales, touristiques et agricoles.... Sur le plan architectural et urbanistique elles présentent des paysages différents selon la vocation de chacune. Aspect nécessaire et important de porter à la connaissance des architectes/urbanistes, particulièrement à ceux qui s'intéressent à l'espace littoral.

Ville littorale touristique :

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

-Sur le plan paysager, architectural et urbanistique :

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

Figure II-14 : Vues sur un exemple d'une ville touristiques : Cas de la ville de Nice en France



source: <http://canacopegd.com>



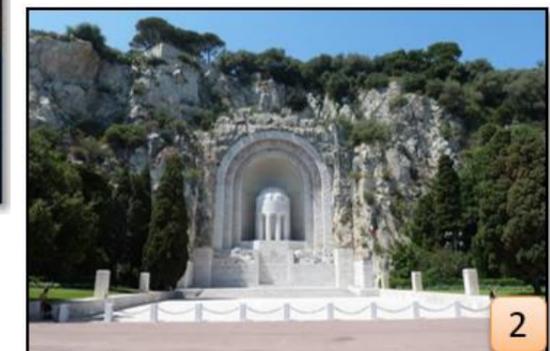
source : <http://nice tourisme.com>



source: Google Earth



source: <http://webprovence.com>



source : <http://monumentre-secret.com>



source: <http://perfectlyprovence.com>



source: <https://blog.fuertehoteles.com>

Ville littorale industrielle et commerciale :

« Les plus grandes zones portuaires ainsi que les métropoles se trouvent sur les zones littorales. Dix des plus grandes villes du monde sont en bord de mer ». Favorisant ainsi la notion d'échange et d'attractivité.

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

-Sur le plan paysager, architectural et urbanistique :

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

Figure II-15 : Vues sur un exemple d'une ville industrielle : Cas de la ville du Havre en France.

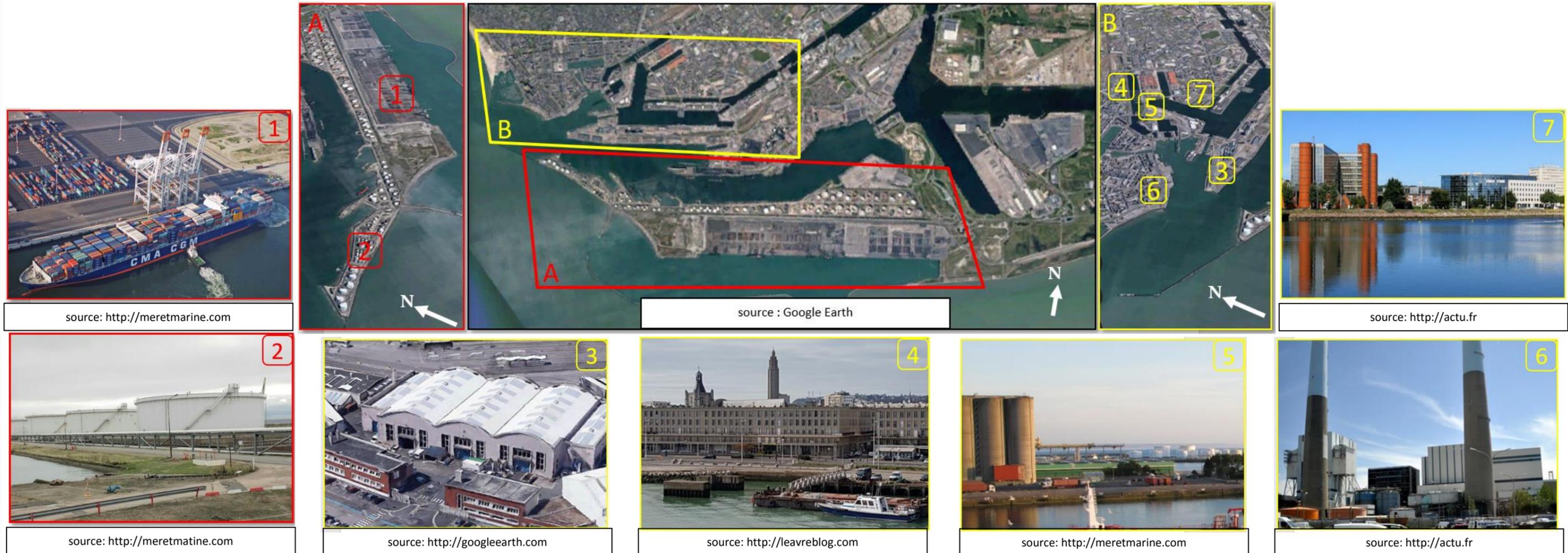


Image (A et B) : Représentent Photos satellitaire qui montre la situation de la ville de le Have par rapport la mer et la zone portuaire qui domine sur la ville. **Image (1) :** air de stockage pour les cortinaires. **Image (2) :** représente la zone industrielle du port raffinerie avec son air de stockage des produits pétrochimique. **Image (3) :** photo aérienne représente des hangars de stockage. **Image (4) :** montre le bassin Vauban au port du Havre de la chambre de Commerce et d'Industrie et du centre commercial et des bâtiments collectifs. **Image (5) :** montre les aménagements et les équipements de ce port Grues, entrepôts de stockage, Silos, Cuves, Routes. **Image (6) :** montre une usine dans le port qui représente la vocation industrielle de ce port. **Image (7) :** montre le bassin de commerce au Havre aménagé avec des bâtiments de commerces et d'industrie.

Ville littorale agricole :

Les villes littorales se développent près de leur trait de côte, et leur extension se fait sur les terres agricoles. Elle concerne toutes les activités correspondant à la maîtrise et l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal où les gens aménagent leurs environnements d'une façon à répondre aux besoins de leur société. Comme l'activité agricole est dominante dans ces villes elle produit un paysage urbain caractérisé par l'habitat individuelles sur tout et de type rural avec les fermes et tout type d'aménagement ou mise en place des équipements destinées à exploiter ces terres agricoles. Parfois L'agriculture est considérée comme un obstacle, elle crée des coupures dans l'urbanisation, elle permet même d'orienter l'urbanisation des cotes dans certaines villes.

Figure II-16 : Vues sur des exemples ville agricole : Cas de la ville de Jijel en Algérie et Cas de la ville Tipaza en Algérie.



Image (A et B) : image montre la carte de la ville de Tipaza en Algérie. C'est une ville littorale agricole aménagée d'une manière à préserver les terres agricoles. La carte montre le paysage urbain et architectural de la ville. **Image(1et2)** : représente vue aérienne sur les serres et vue l'intérieur dans une serre qui sont des techniques d'agriculture. **Image (3)** : montre une ferme pédagogique pour une agriculture moderne. **Image (4)** : montre terrain agricole. **Image (5)** : Vue représente la dominance de type d'habitat individuelle rural qui se trouve au milieu ou au centre de ces terres. Image (6) : monte une vue sur des aménagements spécifiques construite pour le but de l'exploitation des terres agricoles (ferme coloniale).

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

En plus de ces villes on peut citer le cas des villes littorales à plus d'une activité dominante ou plus Barcelone est la deuxième ville d'Espagne en termes de population, d'économie et d'activités industrielles située sur le littoral méditerranéen, elle contenant une activité portuaire très dense. C'est une destination riche en patrimoine culturel et en découvertes touristiques Barcelone possède plusieurs marinas le long de la côte car de plus en plus de touristes viennent par la mer pour découvrir la ville et ses environs.

Figure II-17 : Vue sur un exemple d'une ville littorale touristique et industrielle : Cas de la ville de Barcelone en Espagne



Image (1) : montre la carte de la ville de Barcelone. La zone portuaire qui se divise en 2 parties : à l'est de la vieille ville, se trouve le Port Vell, il s'agit d'un port de plaisance, très touristique, célèbre pour son aquarium, le plus grand d'Europe. Au sud-est de la ville, se trouve le port industriel. Un autre port de plaisance à l'Est aménagée avec des commerces de plaisance. **Image (2)** : montre le port de plaisance Olympic. **Image (3)** : montre le vieux port ("Port Vell") a été réaménagé à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992, pour devenir un important centre de loisirs. Aménagement d'une passerelle en bois, appelée " la Rambla de Mar", où se trouvent un grand centre commercial, un Aquarium. **Image (4)** : montre le port industriel

B. Cas de la ville littorale Algérienne :

L'urbanisme et l'architecture de la ville littorale algérienne a connu deux périodes très différentes en matière de production et conception, la période coloniale qui a créé la ville sous les principes et les politiques du colons , et la période post indépendance qui reflète les vrais caractéristiques de la ville littorale Algérienne, dans la d'deuxième y avait une standardisation de l'urbanisme et l'architecture ou les projet est les constructions sont façonnés de la même manière dans tout le territoire algérien sans prendre en considération les particularités du milieu littoral ou la notion de l'intégration au site

On mentionne que les réalisations après l'indépendance ont été fait pour répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat à cause de la croissance démographique rapide des grandes villes littorales et la répartition déséquilibrée sur le territoire national environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral. « Cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée qui s'est développée au détriment du foncier agricole et des sites naturels qui n'ont également pas été épargnés ». Les contenues des instruments d'urbanisme (PDAU et POS) sont écrits de la même façon dans tout le territoire algérien ou les normes de l'intervention urbanistique et architecturale sont les même dans toutes les villes sans respecter les particularités des sites tel que la complexité du milieu littoral

Figure II-18 : Montre sur deux places publique réalisé dans la période coloniale qui représente la différence des leurs aménagements dans les villes littorales et intérieure.

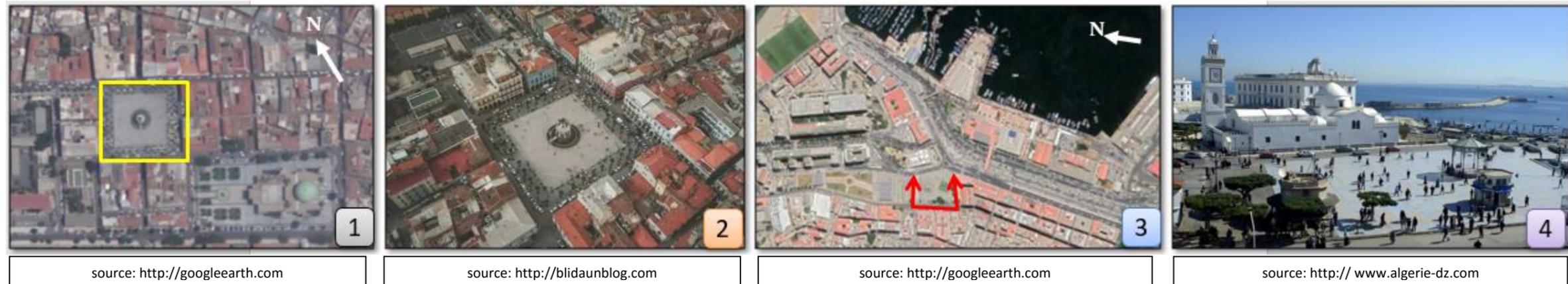


Image (01 et 02) : Représente la situation et photo aérienne de la Place de 1 er novembre Blida limitée par 4 parois enfermée sur le monument central de la place
Image (03 et 04) : Représente la situation et photo aérienne de la Place des martyres Alger limitée par 3 parois le 4ème ouvert, donnant une orientation vers la mer.

Figure II-19 : Montre le même type de construction appliqué dans les villes littorales et aussi de l'intérieures cas de la ville d'Alger et de Blida



Image (01 et 02) : Montrent les bâtiments de l'Aadl de Ain el Benian Alger la ville littorale dont la conception ne prend pas en considération la particularité du site pour mieux profiter des potentialités tels que les ouvertures
Image (03 et 04) : montrent les bâtiments de l'Aadl de Bouinan Blida la ville intérieure identique à la conception de l'exemple de la ville

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

En Algérie l'intérêt porté au littoral est récent, la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral date du 05 février 2002. Depuis, les pouvoirs publics ont consenti dans ce domaine des efforts effectifs et une politique très ambitieuse a été mise en œuvre.

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

L'Algérie a connu des aménagements qui ont été appliqués sur le plan urbanistique et architectural : La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période postcoloniale. Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées.

Figure II-20 : Vues sur des exemples de nouveaux projets sur le littoral algérien.



source: <http://siggroupe.com>



source: <http://liberte-algerie.com>



source: <http://alger-eco.com>



source: <http://skyscrapercity.com>

Image (01) : Montre le projet d'un village touristique Moretti à Alger, comprend un hôtel de 5 étoiles, des appartements-hôtels, des tours résidentielles, une marina et un centre commercial.

Image (02) : Montre la maquette de projet de la grande mosquée d'Alger qui est en cours de réalisation, ce projet fait partie de réaménagement de la ville d'Alger (Alger blanche).

Image (03) : montre le projet de Medina. Les travaux d'aménagement de la partie de la baie d'Alger. Des tours d'affaires, un supermarché, un parc aquaculture, une marina, les activités liées à la plaisance en mer et un grand parking sont autant d'infrastructures en chantier.

Image (04) : montre le projet d'un village touristique Rusika Park à Skikda. Les lieux d'hébergement, de loisirs et de consommations s'agencent selon la topographie du site, pour former des rues, des promenades, des impasses, des places

SECTION 01 : THÉMATIQUE GÉNÉRALE
« Architecture Et Aménagements Urbains En Milieu Littoral »

Ces dernières années il y a eu une prise de conscience des pouvoirs publics de l'importance de la particularité littorale sur le plan architectural et urbanistique. Ainsi il y a la promulgation :

La loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme : Cette loi définit dans la juridiction Algérienne les instruments d'urbanisme que sont le plan d'occupation des sols (POS) et le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU). Elle fixe les règles générales à l'équilibre entre les fonctions d'habitat, d'agriculture et d'industrie ainsi qu'à la préservation de l'environnement, des milieux naturels. Le chapitre IV, en ses articles 44 et 45 de la section 1, traite du littoral.

La loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

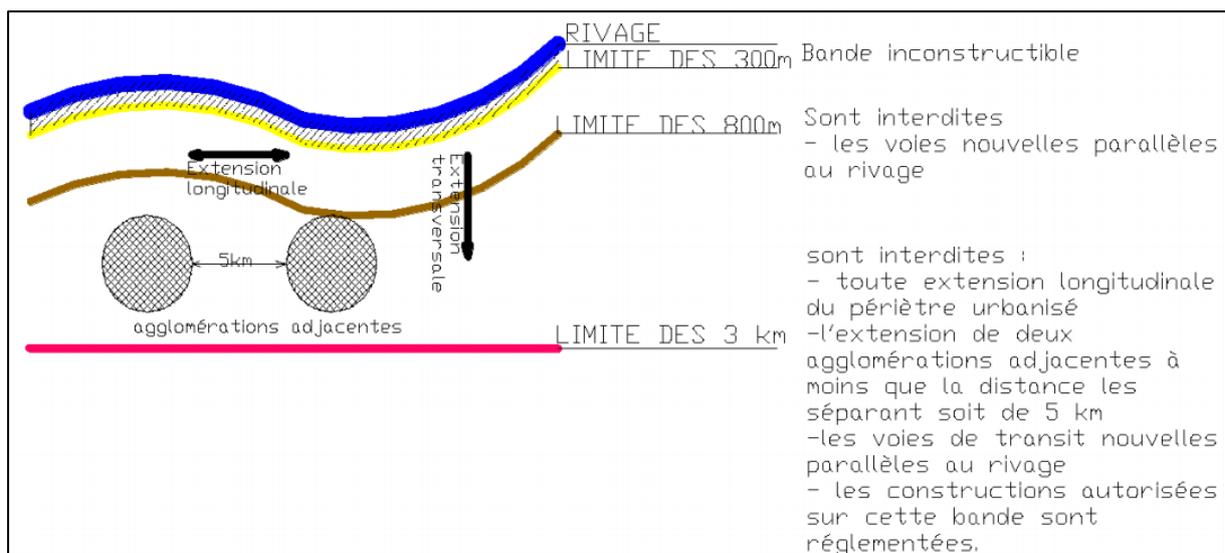
Il s'agit de la loi spécifique au littoral. Son objet est de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral. Au sens de l'article 7 de cette loi et selon Malika Kacem délimite trois bandes dans le littoral dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation :

Bande 1 : Il s'agit de la bande inconstructible dont la largeur peut atteindre 300 mètres à partir du rivage pour des motifs liés au caractère sensible du milieu côtier. Cette bande inclut le rivage naturel dans lequel sont interdits la circulation et le stationnement des véhicules (sauf les véhicules de service, de sécurité, de secours, d'entretien ou de nettoyage des plages).

Bande 2 : D'une largeur de 800 mètres où sont interdites les voies carrossables nouvelles parallèles au rivage. Toutefois, en raison de contraintes topographiques de configuration des lieux ou de besoins des activités exigeant la proximité immédiate de la mer, il peut être fait exception à cette disposition.

Bande 3 : Dont la largeur est de trois kilomètres, dans cette bande sont interdites :
• Toute extension longitudinale du périmètre urbanisé
• L'extension de deux agglomérations adjacentes situées sur le littoral à moins que la distance les séparant soit de cinq (5) kilomètres au moins
• Les voies de transit nouvelles parallèles au rivage.

Figure II-21 : Vue sur les bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.



Source : Bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002

II.2.2 Conclusion section 01:

Les diverses villes littorales possèdent des caractéristiques particulières dû à leurs emplacements et leur étroite relation avec la mer ce qui résulte un environnement, une société, une économie particulière qui influent sur leur composition urbaine et architecturale ainsi que leurs activités dont provoque les processus de formations et de transformations de ces villes en offrant un cachet qui les diversifie des autres villes. Explosion urbaine, dégradation des milieux, perte du caractère urbain, disparité sociale sont les plus grands enjeux sérieux problématiques qui pèsent sur ces villes et les mettent en péril dans une compétition effrénée vers la mondialisation.

Au fil du temps, depuis l'indépendance à ce jour, on assiste malheureusement à une occupation anarchique de l'espace littoral. Une urbanisation démesurée et intense concernant les villes littorales Algériennes générant une uniformisation et dégradation du cadre bâti et une destruction des milieux et écosystèmes naturelles. Et malgré les essais de l'état d'instaurer une réglementation visant à valoriser et protéger le littoral, la vision d'intervention est unilatérale et reste insuffisante. On cite également que l'application de cette réglementation n'est pas simultanée, d'autant plus qu'il n'existe aucun contrôle et aucun suivi.

Face à ceci, il devient impératif de s'inscrire dans une optique de gestion durable de la ville côtière qui englobe plusieurs échelles et aussi des différents acteurs et intervenants sur les milieux littoraux. Donc l'Algérie s'oriente vers une stratégie de gestion intégrée des zones côtières opérant à plusieurs niveaux notamment en ce qui concerne l'aménagement et l'urbanisme, et c'est ce qu'il nous intéresse en tant qu'architectes

II.3 Thématique Spécifique :

(Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines).

II.3.1 Introduction section 02:

« Le thème et le contenu de l'architecture ne sont rien d'autre que l'architecture même ». Le thème est un élément vital pour l'architecture, il n'est donc pas possible de commencer une conception architecturale sans avoir une connaissance et un maximum d'informations sur le sujet sur lequel on doit se baser, puisque la création n'émerger jamais du néant, mais c'est plutôt une continuité d'idées raffinées à travers le temps. « Si en architecture l'analyse constitue la lecture et la projection, le thème en serait le langage, c'est-à-dire une forme d'expression codifiée mais suffisamment claire pour établir la communication ». Thématiser un objet architectural c'est éviter à toute création formelle de tomber dans l'impasse de la banalité en n'obéissant qu'à des besoins fonctionnels ou esthétique. Ainsi, il s'agit d'élaborer un socle de données, déterminant le principe, l'évolution, les besoins du thème, ainsi que les activités qui s'y déroulent et les types d'espace qui s'y adaptent.

Tel qu'il est primordial de faire un état de connaissances sur le thème du projet à travers des recherches bibliographiques, documentaires, ainsi qu'à organiser des séminaires, des colloques sur le thème du projet, particulièrement quand il s'agit de grands projets de renom, il faut dire que la réflexion d'un projet commence déjà à partir de l'état de connaissances du thème et de l'étude.

La ville traditionnelle révèle des qualités urbaines étonnamment concordantes avec les interrogations du moment : mixité, développement durable, reconstruction de la ville sur elle-même...etc. Cette dernière constitue un espace partagé, c'est pourquoi il est impératif que nos villes deviennent des espaces de partage. Ce dernier ne concerne pas seulement l'existant, mais aussi l'avenir, et doit se faire à partir d'un projet qui ne peut plus être celui des seuls politiques, ou des seuls techniciens mais un projet commun aux citoyens, aux politiques, aux experts.

Ce type de ville ou de quartier doit être le lieu où chaque ménage, quel que soit ses moyens, puisse trouver un logement adapté, des emplois, des services de proximités, publics comme privés. C'est le lieu de l'exercice du bien vivre ensemble. C'est cela qu'on appelle l'habitat intégré.

L'Algérie demeure un pays à urbanisation rapide, ce qui a conduit à l'étouffement des villes, et en réponse aux répercussions de cette crise, les pouvoirs publics ont privilégié de construire des grands ensembles dénommés ZHUN (Zone d'habitat urbains nouvelles) et des villes nouvelles à travers tout le territoire algérien.

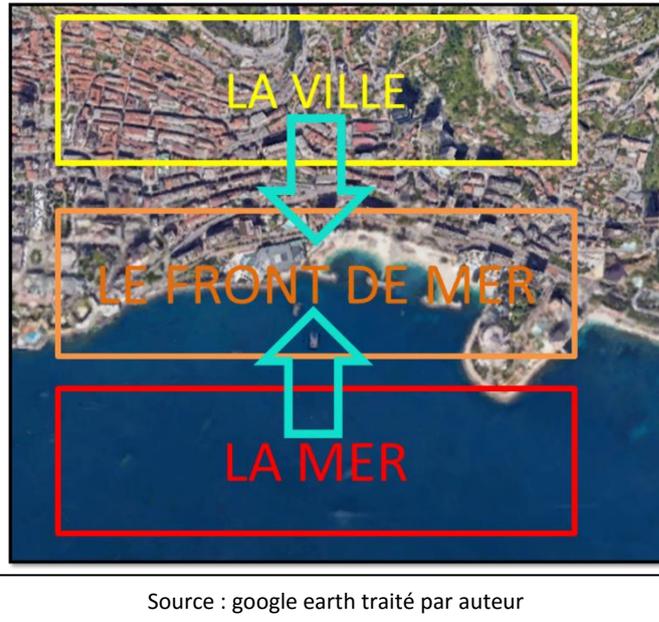
Ces nouvelles zones d'habitat qui visaient à bâtir des ensembles de logement dotés de services et à créer en réalité des pseudos villes nouvelles, ressemblaient beaucoup plus à un conglomérat de cités dortoirs qu'à de nouveaux quartiers où l'habitat dans toutes ses dimensions pouvait s'exprimer.

Ces quartiers résidentiels démunis du vecteur de communication entre habitants, présentent généralement une organisation où les logements tous types confondus sont disposés isolement les uns des autres et en rupture de continuité avec le secteur piétonnier, sans liaison ou relation avec l'ensemble. Ce qui a provoqué une absence d'articulation réelle à l'échelle du quartier.

II.3.2 Présentation des fronts de mer :

Généralement la ville est composée principalement de trois entités : partie arrière (la ville), partie avant (la mer) et la partie en interface le front de mer est la partie intermédiaire entre la ville et la mer, c'est un milieu très fragile, qui est exposé directement sur les risques naturels et facteur climatique, tel que tsunami, l'humidité, les vents, l'érosion. Qui nécessite des fortifications pour le protéger.

Figure II-22 : montre schéma représente la relation entre la ville et la mer.



II.3.3 Aménagement du front de mer :

L'histoire des villes est liée à leurs multiples rapports avec l'eau : ressource, exutoire, déplacement, transports, limites, paysage...etc.

Il est vraisemblable qu'au tournant de chaque époque, le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui échappe.

Aujourd'hui, période de retour à des dimensions plus sensibles après une période plus fonctionnaliste ; la réintégration de la mer en tant qu'éléments attractif de recomposition urbaine est devenue l'un des plus grands enjeux des villes littorales dans leurs processus de mondialisation en cherchant l'attraction de nouvelles activités (culturelles, économiques, sportives...). « Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain »¹⁰

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

¹⁰ Chaline, C. (1994) Ces ports qui créèrent des villes, *ibid.*, p. 15

II.3.4 Les différents aménagements de front de mer :

Le front de mer n'est pas la paroi parallèle à la ligne de rivage, mais tout une profondeur riche de bâti et non bâtis. Le type d'aménagement de l'interface qui relie la ville et la mer désigne si le front de mer joue son rôle articulatoire ou formant un obstacle physique qui engendre une rupture entre les deux entités de la ville.

L'équipement spécifique dans la zone côtière est d'attirer les touristes, où chaque zone de la région est conçue avec un niveau élevé pour répondre aux exigences des touristes dans la zone.

Nous mentionnons certains des aménagements :

Les jardins publics :

[L'idée de jardin et de ce qu'elle signifie pour l'homme d'aujourd'hui opposée à l'idée de jardin de ce qu'elle a signifiée pour l'homme dans le cours des millénaires. De plus, Cette idée s'est prolongée plus en général à l'architecture à tout ce qui concerne l'art « construit et visuel »]¹¹

Figure II-23 : montre deux jardins publics.



Image 1 : vue sur le jardin d'essai El Hamma à Alger, près de la mer assure la continuité visuelle Avec la mer, aménager par une végétation dense et des bassins d'eau.

Image 2 : vue sur le jardin exotique Pallanca en Italie on peut voir le champ visuel direct avec la mer.

¹¹ Cours de Dr. Arch SAIDI Mohamed ; Jardins et aménagements paysagers, Leçon 01-semester02 ; page 03

Les zones portuaires :

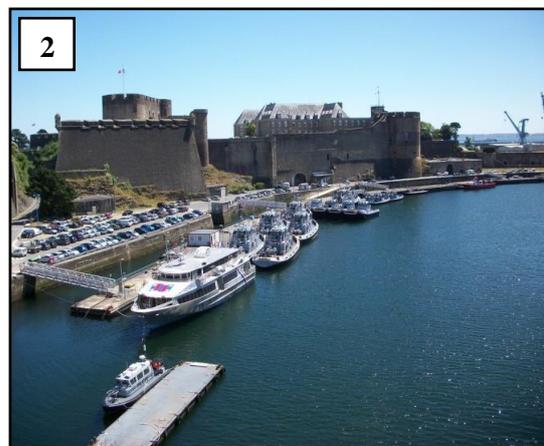
Le port se présente comme l'étalement naturel de la ville sur la mer (or la ville est l'étalement naturel du port sur la terre ferme)¹²

Toute ville côtière est dotée d'un port, il est considéré comme un organe principalement économique dont la prospérité de cette dernière, il existe de différents types de ports dans les villes littorales, ils sont classés selon les fonctions ; parmi ces ports on trouve le port de plaisance, ce port est destiné à la navigation de loisir, il accueille les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, voile et à moteur. Il est souvent situé près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès). Les Ports de pêche sont destinés à l'activité de Pêche qui correspond au débarquement de produits de la pêche (poissons et crustacés). Ils sont les plus nombreux dans le monde et souvent les plus petits. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis. Les Ports de commerce sont destinés à l'activité commerce correspond à l'importation ou l'exportation de marchandises à partir de bateaux de marchandises de natures diverses. Un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre. Les Ports militaires (ou ports de guerre, bases navales) accueille les navires de guerre. Certains ports sont ouverts mais d'autres sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.

Figure II-24 : montre vue sur les différents types de ports.



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



Source : www.flickr.com

La 2ème image montre le grand port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer, de renommée internationale, est l'un des plus fréquentés de la Côte d'Azur et compte pas moins de 800 bateaux.

La 4ème image montre le port militaire de Brest, c'est une base navale de la Marine nationale française constituée d'un ensemble d'installations militaires et navales situé dans la rivière Penfeld, à Brest, (France). Il s'agit de la seconde base navale française.

¹² PR. Claude chaine « Ces ports qui créèrent des villes », 1994

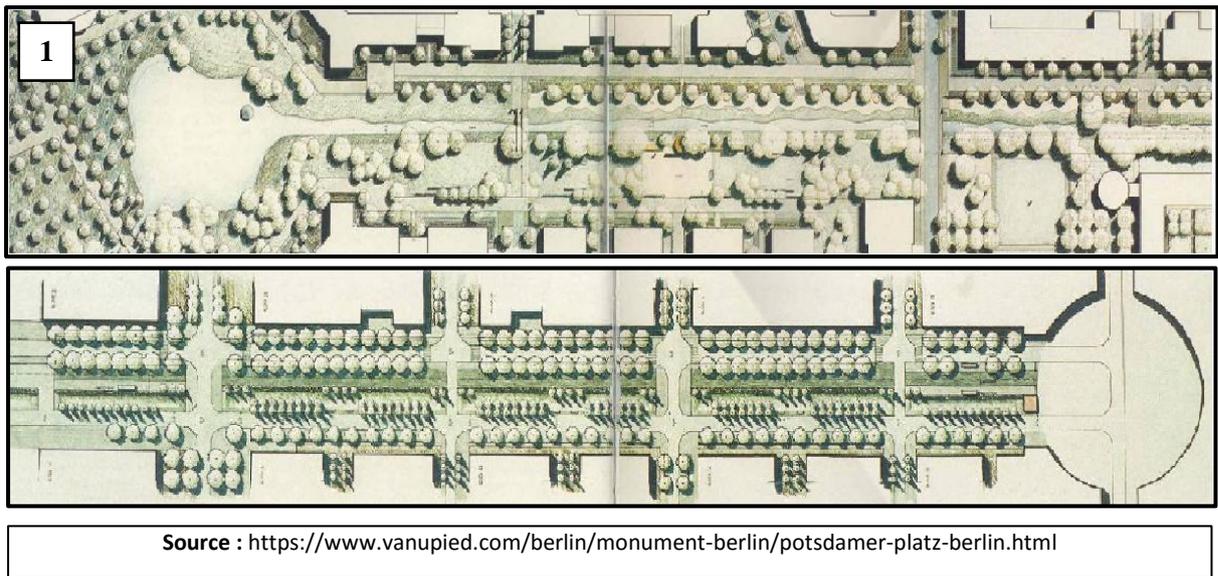
Les boulevards et les rues :

« Un boulevard est une voie généralement large (quatre voies de circulation ou plus) avec souvent des allées piétonnières sur ses bords ». ¹³

Le Grand Dictionnaire terminologique, Office québécois de la langue française.¹⁴

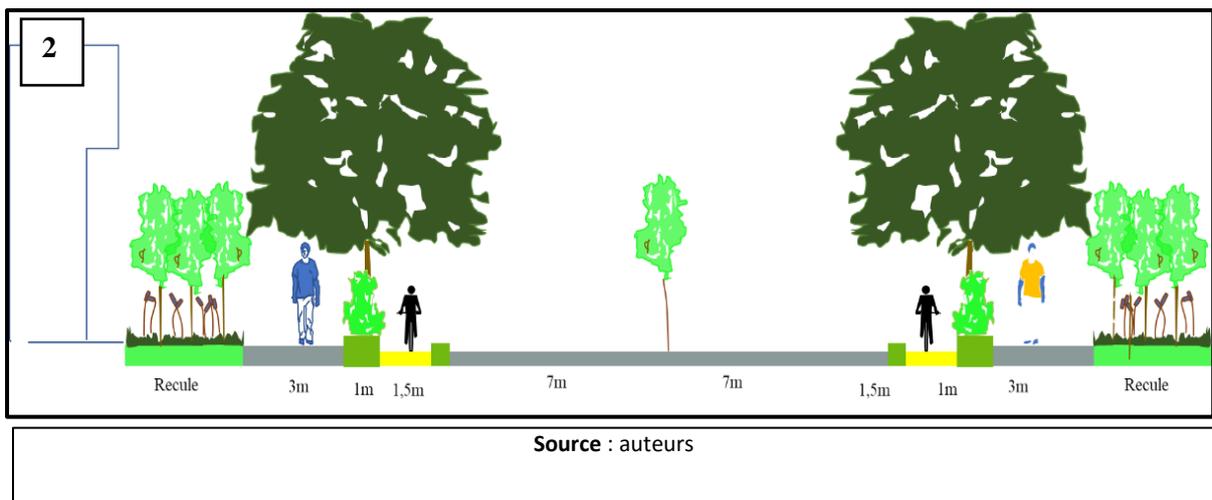
Les rues de l'exemple théorique représentées dans les figures ci-dessous montrent l'alignement d'arbre le long de la rue, la rue est définie par ces parois, l'objectif se termine soit par une place, soit par un lac.

Figure II-25 : Vue en plan de l'espace rue de Potsdam.



Source : <https://www.vanupied.com/berlin/monument-berlin/potsdamer-platz-berlin.html>

Figure II-26 : schéma dimensionnel des boulevards.



Source : auteurs

¹³ Le Grand Dictionnaire terminologique, Office québécois de la langue française

¹⁴ ROBERT-MAX ANTONI, Vocabulaire illustré de l'Art urbain, Chapitre III <Des espaces publics>, Documentaliste projecteur : Loane Grestau / Corinne Lysen Séminaire Robert Auzelle, PARIS

Les promenades maritimes :

« Les promenades maritimes caractérisent les stations de front de mer du premier âge touristique (1850-1930). Elles traduisent dans le paysage un urbanisme spéculatif, à rapprocher de celui qui produit le square et le boulevard, et donnent lieu à une urbanisation du littoral sous forme de vastes extensions linéaires ». ¹⁵

Figure II-27: vues sur l'exemples de promenade de Casablanca.



Source : <https://www.casa-amenagement.ma/fr/nos-projets/promenade-maritime-de-la-mosquee-hassan-ii>

Figure II-28 : vues sur l'exemples de promenade de



Source : <https://voyages.michelin.fr>

Image 1 : vue sur la Promenade Maritime de la Mosquée Hassan II au Maroc « Casablanca » ; Conçue pour être une plateforme d'échange et un lieu de rencontre pour tous les casablancais, animée par des espaces qui favorisent la cohésion sociale comme les kiosques, les restaurants et les fameuses chaises bleues pour la détente, et favoriser aussi l'épanouissement des citoyens et à la valorisation de l'attractivité touristique.

Image 2 : légendaires de la promenade offrent à ceux qui se promènent dans la zone l'occasion de s'asseoir, se relâcher et réjouir du panorama offert par la Baie des Anges. En outre, en parcourant la promenade, les visiteurs peuvent voir quelques-unes des attractions les plus importantes et les merveilles architecturales de Nice. Tout d'abord, il s'agit des plages

15 Franck DEBIÉ* UNE FORME URBAINE DU PREMIER ÂGE TOURISTIQUE : LES PROMENADES LITTORALES. Page 32.1939

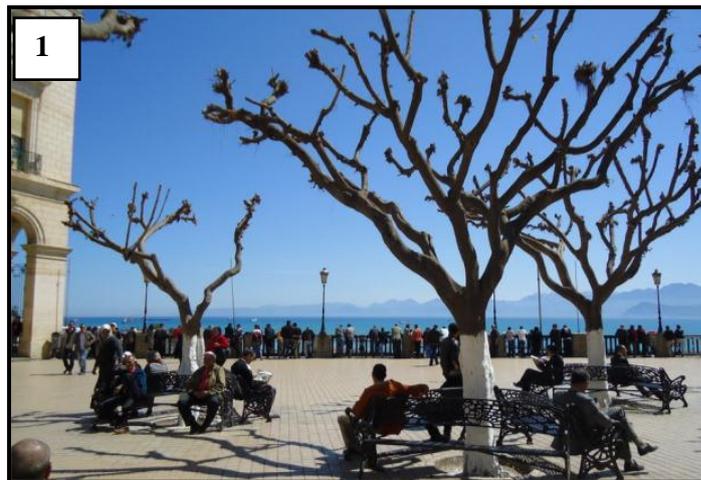
Les places publiques :

Puise sa dénomination « du latin « platea » 12ème siècle, lieu public dans un espace découvert généralement entouré de constructions.

Les places publiques sont révélatrices du mode de vie urbain dans l'histoire. Elles se construisent soit par apports successifs, soit dans une composition unique. ». ¹⁶

Elle se définit comme : « Un grand espace vide par le moyen duquel on puisse jouir de l'aspect sur quelque superbe édifice. ». ¹⁷

Figure II-29 : vues sur la place de Gueydon à Bejaia et la place de souvenir de Dakar à sénégal.



Source : <https://voyages.michelin.fr>



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

La 1ère image montre la place Gueydon à Béjaia. Une ancienne place publique de la période coloniale orientée directement vers la mer, lieu de détente et de sociabilité.

Image 2 : vue sur la place du Souvenir Monumental sur la corniche du front de mer Dakar à Sénégal.

¹⁶ ROBERT-MAX ANTONI, Vocabulaire illustré de l'Art urbain. P3

¹⁷ Camillo SITTE, l'art de bâtir les villes, "Un grand espace...édifice", PALLADIO, Quatre livre d'architecture, Lergeye 1726, p. 123

Esplanade :

C'est une vaste place ouverte parfois attenante à grand édifice, souvent plantés de quinconces, d'où la vue est parfois dégagée sur le paysage qu'elle domine. Elle est alors à la limite de la ville ouverte sur la campagne ou un plan d'eau.¹⁸

Figure II-30 : vue sur l'esplanade de Nice à France.



Source : www.pss-archi.eu

Les grands équipements :

L'équipement spécifique dans la zone côtière est d'attirer les touristes, où chaque zone de la région est conçue avec un niveau élevé pour répondre aux exigences des touristes dans la zone, construit généralement sur l'échelle régional, ou national, l'équipement varie d'une région à l'autre en fonction des besoins. Nous mentionnons certains des équipements :

Loisirs : Rattaché aux loisirs et à la santé, le tourisme englobe désormais également l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants, les salles polyvalentes les parcs et les complexe de loisir) ... etc.

Figure II-31 : vues complexe de loisirs de brionne.



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

Image 1 : vue sur le complexe de loisirs de Brionne comporte de plusieurs espaces de loisirs et de d'épanouissement tels que les terrains du sport des espaces de convivialité

¹⁸ M.Belbachir. (2013/2014) -Le boulevard maritime, Mémoire de magister, université Tlemcen.

SECTION 02 Thématique Spécifique :

(Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines)

Culture : Les musées, les bibliothèques, les salles de concert et de conférence, les théâtres, les salles d'exposition et les galeries d'art... etc.

Figure II-32 : vue sur l'opéra de Sidney à Australie



Source : <https://fr.cdn.v5.futura-sciences.com>

Image : montre vue sur l'opéra de Sydney, Australie, équipement culturel qui est devenu le symbole du front de mer de la ville, où il attire les touristes à le visiter et se promènent autour.

Commerces : Les activités économiques d'une ville ont toujours été le baromètre du développement de celle-ci, surtout dans les villes littorales où ces activités ont un impact dans tout développement de la ville dans différents domaines. (Les grandes surfaces de vente, les marchés locaux, l'ensemble des commerces quotidiens et les services primaires...).

Figure II-33 : vue sur le centre commercial à rio de Janeiro à Brésil.



Source : <https://p9.storage.canalblog.com>

Image : vue sur le centre commercial chic en bord de mer

II.3.5 Etude d'exemple : le cas de la ville de Barcelone.

Le projet Besós, d'une Superficie 216 ha, prévoit un aménagement continu le long du front de mer le reliant ainsi au reste de la côte Nord. Il implique la récupération de terrains et l'implantation d'équipements publics.

Accaparé par l'activité commerciale du port dans les années 80, le quartier du front de mer a fait peau neuve au lendemain des Jeux olympiques 1992 désormais vers les loisirs, il s'étire du vieux port "Port Vell", dédié à la plaisance, vers la marina du nouveau port olympique. La promenade plantée, le passage maritime, qui les relie l'un à l'autre est devenue en quelques années une ballade très appréciée. Le long de ses 4 km de plages se sont installés terrasses de cafés, restaurants et club.

Une passerelle en bois, appelée " la Rambla de Mar" prolonge la Rambla et relie le Moll de la Fusta "le Quai du Bois", qui est parallèle au Passeig de Colom, au Moll d'Espanya, où se trouvent un grand centre commercial "Maremagnum" et un Aquarium. Dans le prolongement du Passeig de Colom, on arrive au Parc de la Citadelle.

Figure II-34: vues sur le port et le téléphérique et la Rambla de Mar.



Source : <http://globetrotter714.skynetblogs.be>



Source : <http://globetrotter714.skynetblogs.be>

A l'occasion des Jeux de 1992, la façade maritime de la Barcelone a été entièrement remodelée. Une longue digue promenade et des plages ont vu le jour, qui constitue aujourd'hui un grand rendez-vous des Barcelonais le week-end. Enfin, le slogan « Barcelone ville ouverte sur la mer » est de nouveau réalité.

Figure II-35 : vues sur le front de mer et la promenade de Barcelone.



Source : <https://les-bons-plans-de-barcelone.com>

SECTION 02 Thématique Spécifique :

(Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines)

Composants du projet :

	<p style="text-align: center;">Le zoo marin de Barcelone</p> <p>La construction d'une plate-forme de terrain pris sur la mer a permis de restaurer et de stabiliser la plage existante, ensuite de créer une ligne côtière naturelle à l'emplacement du futur zoo marin de Barcelone</p>
	<p style="text-align: center;">La grande esplanade reliant la zone centrale au littoral</p> <p>Elle recouvre le périphérique littoral et la nouvelle station d'épuration en pente douce vers le parking côtier. Cette esplanade surplombe la nouvelle Marina. Elle est ombragée par des pergolas portant les panneaux photovoltaïques.</p>
	<p style="text-align: center;">La marina de Sant Adira</p> <p>La marina a été implantée entre l'embouchure du Besós et l'avenue Primo. Les caractéristiques environnementales et paysagères prévues dans sa conception devraient réduire l'impact écologique habituellement associé aux ports de plaisance.</p>
	<p style="text-align: center;">L'immeuble et la place du Forum :</p> <p>Édifice phare, avec une salle de réunion et un hall d'exposition, l'immeuble clôt l'agencement de la place, relie les bâtiments voisins et guide les visiteurs vers le front de mer.</p>

II.3.6 Conclusion section 02:

Les littoraux comptent parmi les milieux les plus riches et les plus complexes. Les spécificités de cette zone de contact entre la terre et la mer ont créé une diversité de configurations spatiales.

Ce travail était élaboré au premier lieu, dans le but de connaître l'influence de la présence de la mer sur le développement des villes littorales sur les deux plans ; urbanistique et architectural. Sur le plan urbanistique on a constaté que l'évolution des villes se fait suivant plusieurs formes dans le but de dégager le maximum de vue sur la mer, soit parallèlement à la mer, perpendiculairement ou suivant la topographie du site.

L'architecture des villes littorales est adaptée aux conditions du milieu littoral, comme le choix de la forme, son orientation, la couleur du bâti et les matériaux utilisés.

Ainsi on a distingué que l'économie des villes littorales s'appuie sur des activités liées essentiellement à la mer, comme l'activité touristique qui d'adosse à la présence des stations balnéaires, et l'activité portuaire ou on remarque la présence des ports industriels, de plaisance et de pêche.

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

Dans le cas de notre mémoire, on a traité une thématique spécifique dans le milieu littoral, qui est Aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines

A travers cette modeste étude, nous avons essayé de comprendre le fonctionnement de la ville de Ain-Benian pour intervenir efficacement à travers un projet à vocation touristique balnéaire qui s'intègre au mieux dans son assiette d'intervention et son environnement immédiat

Nous avons également appris à mettre en évidence les atouts et les contraintes propres au site, à les exploiter et à penser notre projet en conséquence afin d'avoir au final une intégration au site qui fait que le projet soit aussi particulier, une particularité qui pourrait apporter beaucoup à la ville.

III. CONCLUSION GENERAL :

Le littoral est un paysage qui change sans cesse. L'homme et la nature sont les raisons de ces modifications. Les littoraux évoluent très vite et sans discontinuer, plus rapidement que n'importe quel autre paysage. C'est un milieu en pleine mutation où ses limites sont variables. Le lien qu'entretiennent l'homme et la mer se fait à travers l'architecture et la nature. L'homme a développé des techniques pour pouvoir s'intégrer, survivre et résider dans des milieux inhospitaliers. Il a créé des milieux artificiels, pour faire un monde à son image, pour ses envies. La relation entre l'homme et le monde se fait par la connaissance technique et l'architecture avant tout. L'architecture est un outil technique en rapport avec son milieu, qui discute avec son environnement. Dans cette circonstance-ci, le littoral n'est plus exclusivement un milieu naturel ni un milieu artificiel mais la combinaison des deux.

Ce travail est fait dans le but de connaître l'influence de la présence de la mer sur le développement des villes littorales sur les deux plans ; urbanistique et architectural. Sur le plan urbanistique, l'évolution des villes se fait suivant plusieurs formes urbaines valorisantes de ces espaces et paysages côtiers soit parallèlement à la mer, perpendiculairement ou suivant la topographie du site. En effet, les exemples étudiés, tel que celui de Monaco nous ont permis d'analyser les différentes tendances d'aménagement du littoral. Sinon sur le plan architectural, les villes littorales sont adaptées aux conditions du milieu littoral (le choix de la forme, l'orientation, la couleur du bâti, les matériaux utilisés et surtout les techniques de construction.) Ainsi que le rôle de l'économie de ses villes qui s'appuie sur des activités liées essentiellement à la mer (touristique, industriels, de plaisance et de pêche.)

Nous avons acquis un ensemble de savoirs permettant de mettre l'accent sur la ville littorale algérienne et son développement sur le plan urbanistique et architectural, et aussi un aperçu sur la réglementation algérienne relative à la protection des villes littorales.

Dans le cas de notre mémoire, nous nous sommes intéressés à l'aménagement urbain et architectural des fronts de mer en zones urbaines afin de concilier le développement en zone littorale tout en respectant l'environnement. L'objectif de ce mémoire est d'explorer l'aménagement et le ménagement des zones littorales. Son objet est d'abord d'éclairer le débat en évaluant l'essence et la grandeur du phénomène en faisant état de ses résultats sur notre environnement, nos paysages et notre société.

Le tourisme est devenu aujourd'hui une activité économique à part entière avec ces effets sur les équilibres économiques (emploi, investissement, balance des paiements, et ces effets d'entraînements par plusieurs secteurs économiques c'est indéniablement), un facteur de développement, générateur d'importantes recettes fiscales et en diverses et grand générateurs d'emploi, en plus, le tourisme permet l'aménagement et l'organisation spatiale. Ces effets positifs sont accompagnés par d'autres effets qui peuvent être néfastes sur l'environnement notamment la pression sur les ressources naturelles (eau, sol, énergie, pollution...), tout cela a poussé les acteurs locaux à envisager une nouvelle approche qui se fera dans une logique de développement local et durable.

Le développement local est un concept qui intègre plusieurs dimensions: économiques, sociales et culturelles. Il se base sur les ressources locales et l'idée de mobilisation de la population locale autour d'un ou de plusieurs projets communs. L'aménagement du territoire constitue un outil très important pour instaurer une organisation et une coordination entre les efforts à fournir pour

réaliser l'objectif de développement. Au niveau local figure un instrument d'aménagement et d'urbanisme le (PDAU) qui contribue de façon indispensable au développement local, en effet, sa vision globale de l'espace lui permet d'aménager et de restructurer les différentes communes pour un meilleur développement.

En réaction à ces situations, la communauté internationale, les gouvernements et les acteurs de la société civile ont cherché à promouvoir depuis plusieurs années des modèles de tourisme plus respectueux, solidaires et participent pleinement au processus de développement local durable. L'évolution parallèle des comportements et des attentes de touristes de plus en plus nombreux ont accéléré une transformation de la demande auprès des professionnels du voyage qui ont adapté leurs offres.

N'échappant pas à ce phénomène, l'Etat Algérien a pris conscience de la nécessité de développer le secteur du tourisme par les atouts naturels, culturels et historiques que recèle le pays et cela afin de pallier l'incertitude d'un avenir construit sur les seules hydrocarbures. L'intérêt que porte l'Algérie au secteur du tourisme dans ces politiques de développement n'est pas sans justification.

En effet, l'étude des potentialités de l'Algérie en matière de tourisme a montré toute sa richesse (patrimoine culturel diversifié, héritage historique, paysage, ...). Les efforts en matière d'aménagement touristique en Algérie montrent l'existence d'une telle volonté pour une relance rapide et durable du tourisme algérien, notamment à travers la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT composant du Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire SNAT) où désormais le tourisme n'est plus un choix mais un impératif.

Ainsi le SDAT définit clairement les bases de la nouvelle stratégie d'aménagement touristique à l'horizon 2030. C'est un programme qui vise le développement de la capacité contributive du tourisme à l'économie nationale, grâce à la création des ZET et l'aménagement des espaces à vocation touristique pour le but de créer des pôles touristiques et garantir un développement durable et harmonieux, ceci indique que l'Algérie a bien défini son positionnement vis-à-vis du tourisme et veut le placer parmi les secteurs de développement économique prioritaires. La nécessité de promouvoir ce secteur se réalise difficilement sur le terrain, la destination Algérie reste toujours à la traîne et nous avons constaté que tous ces efforts qui ne peuvent que militer en faveur de la consécration d'un développement touristique effectif, ne sont pas encore mis à profit de l'économie nationale et restent à ses débuts.

Globalement, nous avons voulu savoir le rôle de l'aménagement touristique dans le développement local pour cela, notre travail de recherche a pour ambition d'apporter une description de la situation touristique de la commune de Ain-Benian et de déterminer la contribution de ce secteur au développement de cette région sur le plan économique, social et culturel. Pour répondre à cette question, nous avons fait recours à la recherche à la fois théorique et empirique, d'exploration et de synthèse. Nous avons donc opté pour une enquête de terrain qui cible un certain nombre de la population locale et touristes ainsi que les hôtels dans la commune d'Aokas.

Ceci fait, et après l'analyse des résultats de l'enquête nous pouvons dire que les résultats obtenus nous permettent de répondre à notre problématique et affirment nos hypothèses proposées. Portant tout ce potentiel dont regorge la région est mal exploitée et parfois pas du tout exploitée, le cas de la ZET de Ain-Benian est un exemple vivant, parmi tant d'autres, qui illustre parfaitement la faiblesse de ce secteur. Effectivement, nous pouvons lire dans les résultats que le secteur du tourisme contribue au développement local dans la commune de Ain-Benian malgré la mise en valeur de ces potentialités touristiques n'est pas faite d'une manière à donner naissance à une véritable industrie du tourisme qui contribue à son tour au développement économique local :

La commune de Ain-Benian n'est pas une région à vocation agricole ni industrielle, mais elle possède des potentialités touristiques.

L'offre touristique dans cette région est insuffisante par rapport à la demande exigée par la clientèle cela justifier par le manque d'infrastructure d'accueil et du professionnalisme (la qualité de l'offre).

Les politiques touristiques menées par la commune de Ain-Benian ne sont pas à la hauteur des atouts touristiques dont elle dispose.

La demande et l'activité touristique dans cette région est en majorité interne et saisonnière qui entraîne des effets néfastes sur l'environnement mais aussi, la dominance d'un seul type de tourisme (balnéaire).

La ZET est un outil d'aménagement touristique et contribue au développement local et touristique de la région, où ils se développent plusieurs activités dont l'objectif est de satisfaire les demandes de la clientèle, à condition si une fois cette ZET est aménagée, bien équipée et exploitée. Mais ces ZET n'ont pas joué pleinement leurs rôles à cause de plusieurs problèmes à savoir: l'absence du capital privé et la dominance de l'intervention de l'Etat, l'absence d'une politique claire concernant la gestion et le contrôle de foncier touristique, la pollution et l'urbanisation anarchique...etc.

Malgré les opportunités que le secteur offre pour le développement de la région mais il n'est pas suffisamment exploité et plusieurs obstacles freinent leur développement.

Nous sommes convaincus que la vraie réussite de la politique d'aménagement touristique et de réaliser un développement local dans la commune de Ain-Benian, il est nécessaire et demandé un système ouvert à des acteurs publics et privés dont les missions ne sont pas exclusivement touristiques, mais qui assurent une concertation des différents acteurs des démarches de développement local, touristique durable. Mais peut être qu'en fin de compte, la solution résidera dans le changement des mentalités pour instaurer graduellement une vraie culture touristique surtout le territoire Algérien.

IV. REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

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

Extrait tiré du programme de l'option AZUL (Architecture en Zone Urbaine Littorale) encadrée par M. Youcef ICHEBOUBENE

COLLETA Teresa, «une réflexion sur l'esprit du lieu de la ville méditerranéenne», revue aménagement et nature, numéro 121.p33

Bernard Tschumi 1987

KACEMI Malika

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

MEGHFOUR KACEMI, 2004

F. Elie de La Primaudaie. Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française p229,

Lakhdar YAMANI* et Kouider, Evolution sociale et reconfiguration spatiale : la ville de Mostaganem ;

BRAHIMI ; Insaniyat n°s 44-45, avril - septembre 2009, pp. 175-193

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

Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 2016 pLa production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique, thèse de doctorat en géographie de Marion Magnan,

Chaline, C. (1994) Ces ports qui créèrent des villes, *ibid.*, p. 15

Cours de Dr. Arch SAIDI Mohamed ; Jardins et aménagements paysagers, Leçon 01-semester02 ; page 03

PR. Claude chaine « Ces ports qui créèrent des villes », 1994

Le Grand Dictionnaire terminologique, Office québécois de la langue française

ROBERT-MAX ANTONI, Vocabulaire illustré de l'Art urbain, Chapitre III<Des espaces publics>, Documentaliste projeteur : Loane Grestau / Corinne Lysen Séminaire Robert Auzelle, PARIS

Franck DEBIÉ* UNE FORME URBAINE DU PREMIER ÂGE TOURISTIQUE : LES PROMENADES LITTORALES. Page 32.1939

ROBERT-MAX ANTONI, Vocabulaire illustré de l'Art urbain. P3

Camillo SITTE, l'art de bâtir les villes, "Un grand espace...édifice", PALLADIO, Quatre livre d'architecture, Lergeye 1726, p. 123

M.Belbachir. (2013/2014) -Le boulevard maritime, Mémoire de magister, université Tlemcen.

V. LISTE DES FIGURES

Figure II-1 : Cartes de concentration des villes mégapoles sur la méditerranée.....	14
Figure II-2 : montre vue sur le développement de la Mostaganem à travers le temps.	16
Figure II-3 : montre sur le développement urbain de la ville de Monaco à travers le temps.	17
Figure II-4 : vues sur les différents types de ports.....	18
Figure II-5 : montre vue sur les différents aménagements urbains propres au littoral.....	19
Figure II-6 : L'exemple promenade de NERJA MALAGA Espagne.	20
Figure II-7 : Vues sur un exemple de piscine naturelle et belvédère.....	21
Figure II-8 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de Rambla en Barcelone.....	22
Figure II-9 : Vues sur des exemples sur les différents aménagements d'une percée : Cas de la ville d'Alger.	23
Figure II-10 : Localisation et orientation du bâtiment	
Figure II-11 : La forme et la volumétrie	26
Figure II-12 : -Les matériaux et les techniques de construction	
Figure II-13 : Traitement de façades	27
Figure II-14 : Vues sur un exemple d'une ville touristiques : Cas de la ville de Nice en France	28
Figure II-15 : Vues sur un exemple d'une ville industrielle : Cas de la ville du Havre en France.	29
Figure II-16 : Vues sur des exemples ville agricole : Cas de la ville de Jijel en Algérie et Cas de la ville Tipaza en Algérie.	30
Figure II-17 : Vue sur un exemple d'une ville littorale touristique et industrielle : Cas de la ville de Barcelone en Espagne	31
Figure II-18 : Montre sur deux places publiques réalisées dans la période coloniale qui représente la différence de leurs aménagements dans les villes littorales et intérieures.....	32
Figure II-19 : Montre le même type de construction appliqué dans les villes littorales et aussi de l'intérieures cas de la ville d'Alger et de Blida.....	32
Figure II-20 : Vues sur des exemples de nouveaux projets sur le littoral algérien.	33
Figure II-21 : Vue sur les bandes délimitées par la loi 02-02 du 05-02-2002.....	34
Figure II-22 : montre schéma représente la relation entre la ville et la mer.....	37
Figure II-23 : montre deux jardins publics.	38
Figure II-24 : montre vue sur les différents types de ports.....	39
Figure II-25 : Vue en plan de l'espace rue de Potsdam.....	40
Figure II-26 : schéma dimensionnel des boulevards.....	40
Figure II-27 : vues sur l'exemples de promenade de Casablanca.	41
Figure II-28 : vues sur l'exemples de promenade de	41
Figure II-29 : vues sur la place de Gueydon à Bejaia et la place de souvenir de Dakar à Sénégal.	42
Figure II-30 : vue sur l'esplanade de Nice à France.....	43
Figure II-31 : vues complexe de loisirs de Brionne.....	43
Figure II-32 : vue sur l'opéra de Sidney à Australie.....	44
Figure II-33 : vue sur le centre commercial à Rio de Janeiro à Brésil.	44
Figure II-34 : vues sur le port et le téléphérique et la Rambla de Mar.....	45
Figure II-35 : vues sur le front de mer et la promenade de Barcelone.	45

VI. ANNEXE

Rapport explicatif P.F.E

Annexe

Rapport de projet **P.F.E**

Thème :

- *Pour un environnement urbain de qualité de la Ville d'Ain Benian.*

Projet :

- *Hôtel +espaces de loisirs.*

Objectif de la phase :

Le but à travers cette phase est l'étude et l'analyse du site d'intervention : une phase dans laquelle nous ferons la lecture de la ville pour arriver à définir de manière juste et réfléchie les problématiques sur le plan architectural et urbanistique qui se posent en zone urbaine littorale, Ceci permettra d'y apporter des réponses¹ judicieuses dans les interventions (Tabet, 2006). Le travail sera structuré comme suit :

TABLE DES MATIERS

I. Motivation de choix : la ville Ain-Benian.....	53
II. Présentation de la ville Ain-Benian :	54
III. Constat :	62
IV. Plan d'action :	66
V. Schéma de principes d'aménagement :.....	67
VI. Les éléments structurants existants et projetés :.....	68
VII. Les interventions :	69
VIII. Conclusion :	101

I. Motivation de choix : la ville Ain-Benian.

Aïn-Benian (anciennement Guyot-ville lors de la colonisation) est une commune de la wilaya d'Alger en Algérie, située dans la banlieue Ouest d'Alger elle s'étend sur 13,3 km² (1326.5 hectares) et compte 68 354 habitants depuis le dernier recensement de la population en 2008. Sa densité est de 5 154,9 habitant/km².

Elle est l'une des villes les plus dynamiques et les plus vivantes de la métropole algéroise par des activités culturelles. Elle est déjà marquée par un début de développement du tourisme au niveau de la station balnéaire d'El Djamila dû à la présence des éléments naturels qui aident à la croissance touristique.

Nos motivations sont :

Le choix de cas d'étude s'est porté sur Ain-Benian pour les raisons suivantes :

L'une des villes les plus dynamiques et les plus vivantes de la métropole algéroise par des activités culturelles.

La valeur historique du lieu : car ex guyot ville, est d'une fondation coloniale et l'une des plus anciennes zones côtières de la région d'Alger.

Site paradisiaque : avec ses plages ; ses jolies criques et son petit port de plaisance et de pêche (premier port d'Alger fondé durant la période coloniale nous offre un environnement unique.

Sa situation stratégique en périphérie de la madrague : qui articule la baie d'Alger et le littoral Ouest.

L'accessibilité : aisée depuis le centre d'Alger et les wilayas limitrophes

Le choix d'Ain-Benian comme zone à développer dans le cadre des orientations officielles : ENET, PDAU, PUD.

II. Présentation de la ville Ain-Benian :

1-Situation géographique :

-Echelle régionale :

La ville de Ain Benian est située à 15km à l’Ouest d’Alger, 7km au Nord de Cheraga, 54km au NordOuest de Tipaza et 50km au Nord de Blida.

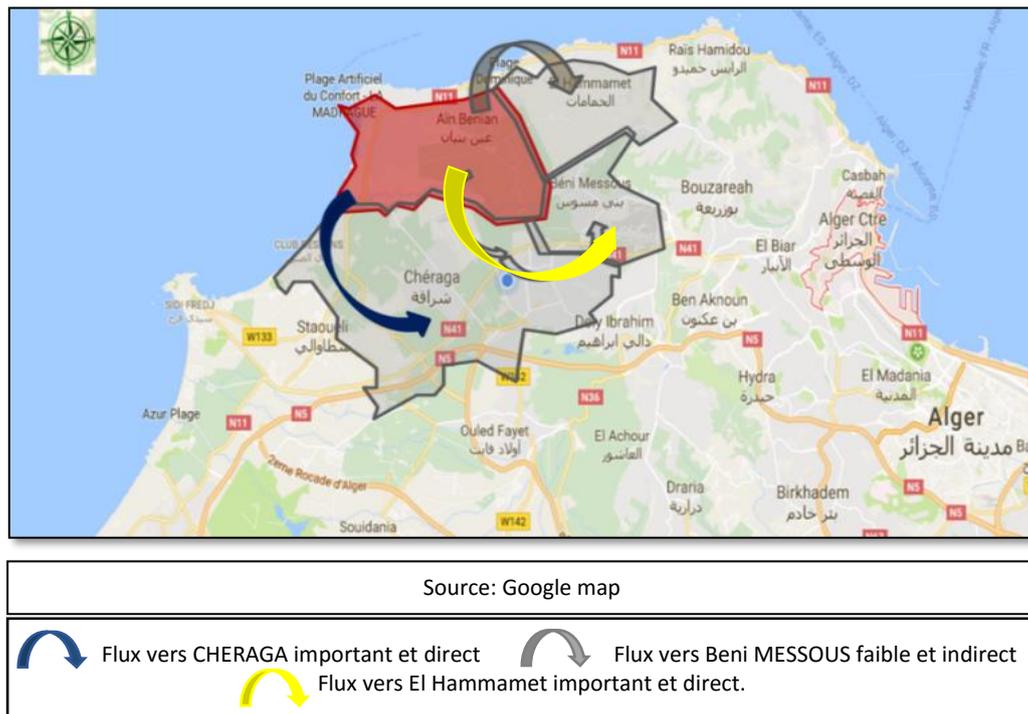
Figure II-1 : La carte montre la situation de la ville sur l’échelle régional.



Echelle Locale :

La commune d’Ain Benian est limitée par les communes de « Hammamet » et « Beni Messous » à l’Est, la commune de « Chéraga » au Sud et au Sud-ouest, et la mer méditerranée au Nord et à l’Ouest.

Figure II-2 : La carte montre la situation de la ville sur l’échelle locale.



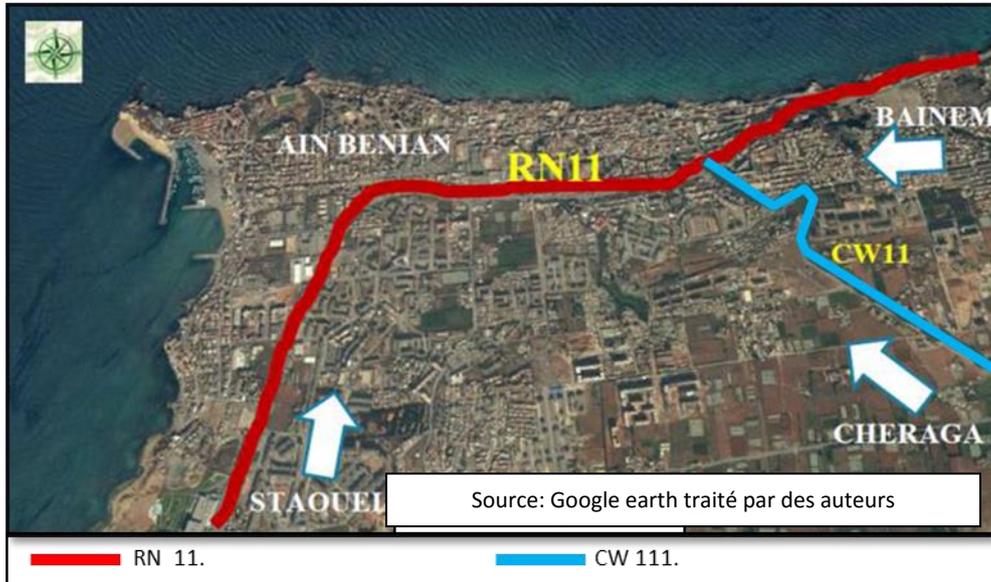
2-Accessibilité :

L'accessibilité à la ville d'Ain-Benian peut se faire par voie routière ou par voie maritime.

Accessibilité mécanique :

Elle est assurée principalement par la route nationale RN 11 et le chemin wilaya CW 111.

Figure II-3 : La carte montre l'accessibilité mécanique de la ville Ain-Benian.



Accessibilité maritime :

La navette maritime d'Alger est un service de bateau bus exploité par Algérie ferries, la première ligne a été mise en service le 4 août 2014 reliant le port d'Alger (La Pêcheurie) au port de pêche et de plaisance d'El Djamila (La Madrague) dans la Wilaya d'Alger, la durée de la traversée est d'environ 50min, certaines relations seront prolongées a partir de 2017 jusqu'à Cherchell et Tipaza.

Figure II-4 : La carte montre l'accessibilité mécanique de la ville Ain-Benian.



3-Mobilité :

Le réseau routier de notre cas d'étude comporte plusieurs types des voies :

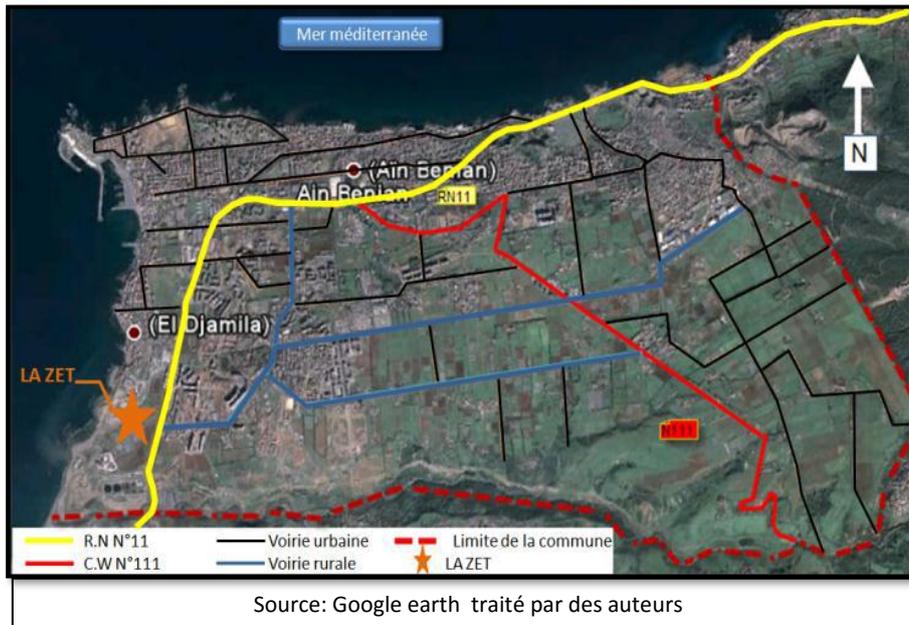
1^{er} type de voies : la route nationale N11, qu'elle divise l'aire d'étude en 2 parties NORD/SUD.

2^{ème} type de voies : l'axe structurant actuel AISSAT IDIR, reliant la partie sud avec la partie nord, il est situé à la limite Est de notre aire d'étude, et l'ancien parcours côtier romain à la limite nord et nord/ouest.

3^{ème} type de voies : les axes structurants de milieu et si m'hamed, reliant la partie nord de l'aire d'étude à la mer et le port.

4^{ème} type de voies : est l'ensemble des voies inter quartier.

Figure II-5 : montre le réseau routier de la ville de Ain-Benian.

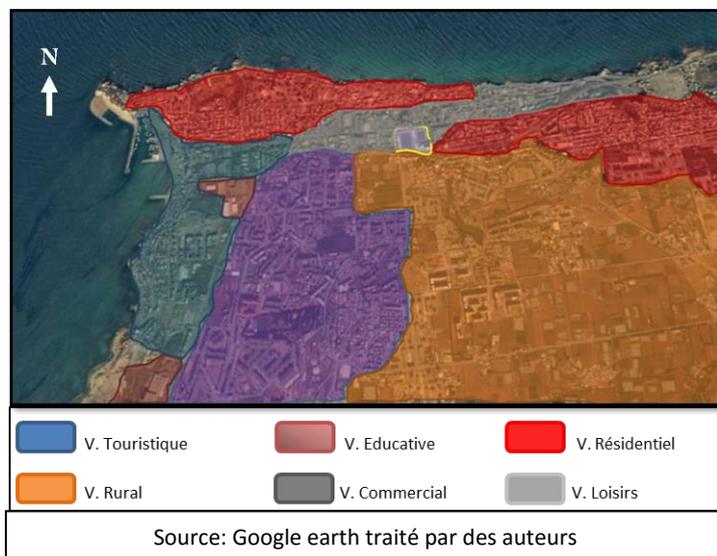


4-Les vocations de la ville :

Selon l'emplacement de ses quartiers, la ville de Ain-Benian possède plusieurs vocations :

Commerciale, résidentielle, rurale, de loisir, éducative et touristique.

Figure II-6 : montre le réseau routier de la ville de Ain-Benian.



5-Sur plan naturel :

A-Climatologie :

Le climat de Ain Benian est de type méditerranéen. Il est doux et régulier, sans variations de températures brusques, caractérisé par un hiver froid et pluvieux et un été chaud.

L'influence régulatrice de la mer s'y fait sentir particulièrement, développant durant l'été un peu plus de fraîcheur et pendant l'hiver un peu plus de chaleur.

Pluviométrie et température :

La température moyenne annuelle à Ain Benian est de 17.9 °C et les précipitations annuelles moyennes sont de 676 mm.

Au mois d'août, la température moyenne est de 25.03 °C, Août est de ce fait le mois le plus chaud de l'année ; en revanche, le mois de Janvier est le plus froid de l'année avec une moyenne de 11.35 °C, et le mois de Décembre enregistre le pic des précipitations avec une moyenne de 108.7 mm.

Figure II-7: le tableau montre les moyennes de la pluviométrie et la température de la ville Ain-Benian.

Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Tem p. °c	11.35	11.74	12.22	13.73	17.00	20.76	23.74	25.03	22.62	18.58	14.30	11.98
Pluies mm	85.87	104.1	86.70	81.44	46.92	15.26	5.24	9.63	42.00	85.86	111.4	108.7

Source: www.infoclimat.com

Humidité :

Le mois le moins humide est le mois de juillet avec un taux d'humidité moyen de 67 %, et le mois le plus humide est le mois de Février avec un taux d'humidité moyen quotidien de 79% sachons que la partie la plus chaude de la saison tend à être la moins humide.

Figure : le tableau montrant le taux d'humidité de Ain Benian au cours de l'année.



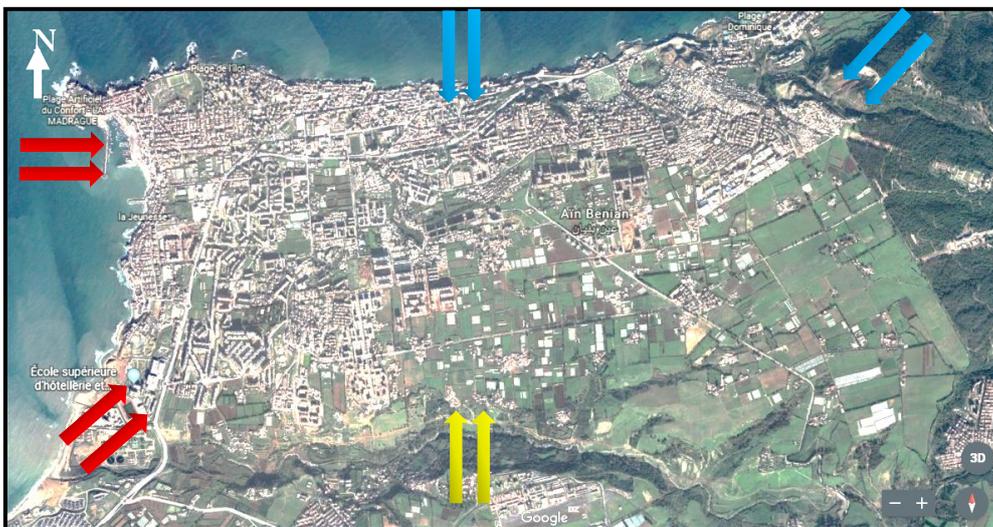
Source: climat-data.org

Les vents dominants :

Les vents qui prédominent Ain Benian sont :

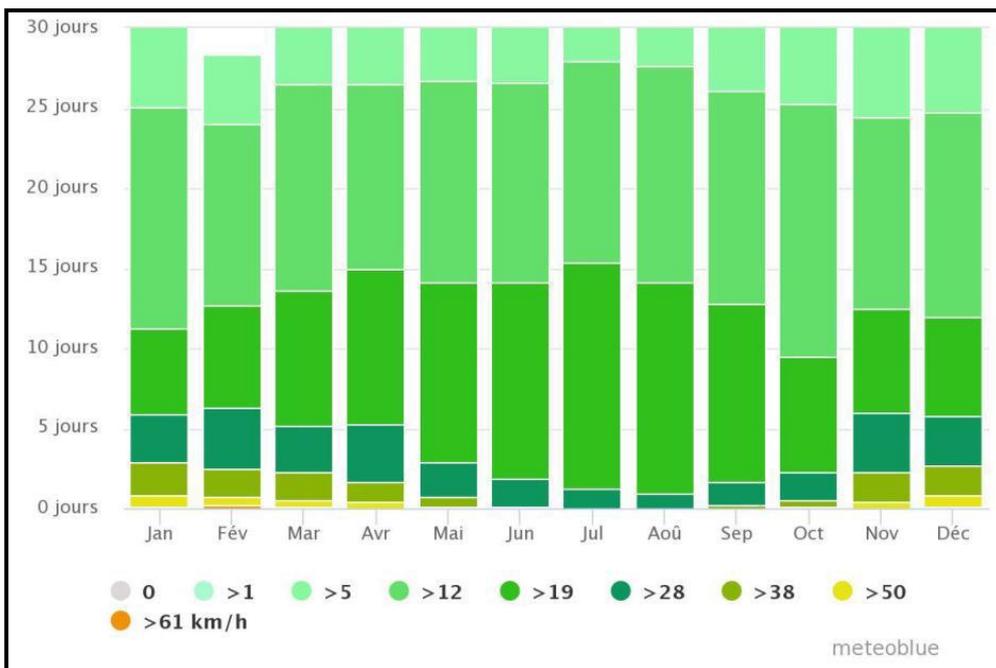
-  Des vents secs et froid du Nord et Nord-Est, De mars-avril à octobre, ces vents sont chauds et parfois humides par suite de leur passage sur la mer
-  Vents d'Ouest et Sud-Ouest, Ils soufflent du sud-ouest au nord-ouest. Une grande partie des précipitations provient de ces vents, ce qui permet à Ain Benian d'être relativement arrosée.
-  Vents du Sud (sirocco) Secs et chauds, les vents du Sud qui soufflent surtout au printemps et en automne, avec une fréquence de 5 à 10 jours par an.

Figure II-8 : photo satellitaire traitée par l'auteur, montre les vents dominants dans Ain-Benian.



Source: google earth traité par des auteurs

Figure II-9 : La vitesse des vents de Ain Benian au cours de l'année.



Source: climat-data.org

B- Risques majeurs :

-Sismicité :

Une faille de 80Km qui traverse le sahel, fait de Ain-Benian, une région sismique de la Zone III.

Le 9/9/1996, AIN BENIAN fut l'épicentre d'un tremblement de terre venant de la mer, qui a eu pour conséquence l'écoulement des bâtisses d'époque coloniale.

Glissements :

Cette partie nord, particulièrement dans la zone PAC, Les glissements sont présents dans les zones provient de 5 failles actives , Ain-Benian , fait partie de dérodées argileuses ou sur les berges d'oueds la faille du Sahel. Ce phénomène peut dégénérer jusqu'au fluage en nappe et à la solifluxion. Les inondations.

Les inondations :

L'inondation est dû au régime très irrégulier des précipitations caractérisant le climat subhumide de la région, notre site présente un risque d'inondation au niveau de l'ancien oued « Oued Chbel »

Figure II-10 : montre la carte de risque urbain.

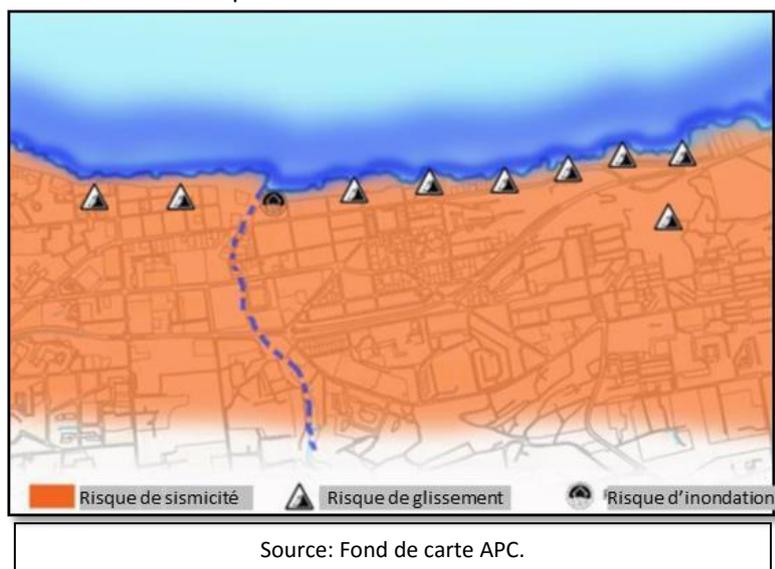
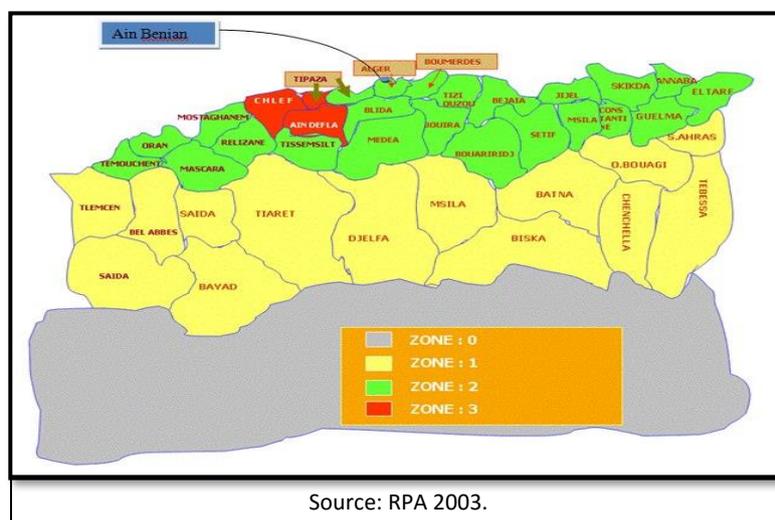


Figure II-11 : montre la Carte de zonage sismique en Algérie.



C- Les reliefs et topographie :

Ain-Benian est composée de trois grands ensembles topographiques que sont :

-Le massif de Ain-Benian qui se localise sur la partie est de la ville, l'altitude moyenne est 180 m et les pentes se situent entre 10 et 20% sur les versants nord et sud.

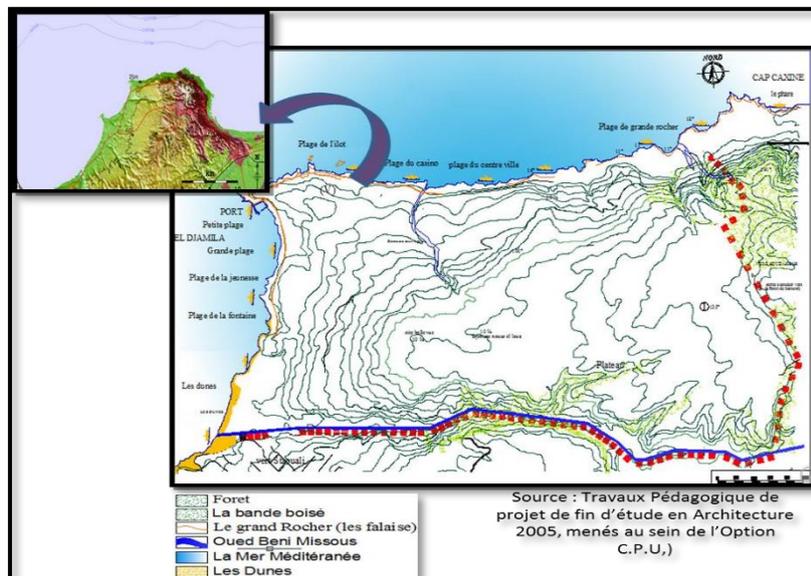
-Le plat eau de Ain-Benian situé à 150m d'altitude, il se situe sur la partie centrale et sud de la commune.

-Le secteur côtière de 10km de cote allant de Bainem, falaise à Ras Acarta au nord à l'embouchure d'oued Beni Messous, cette bande côtière est composé de rochers, escapes, falaises et plages.

Les courbes de niveaux montrent que la ville de Ain Benian compte 3 parties différentes :

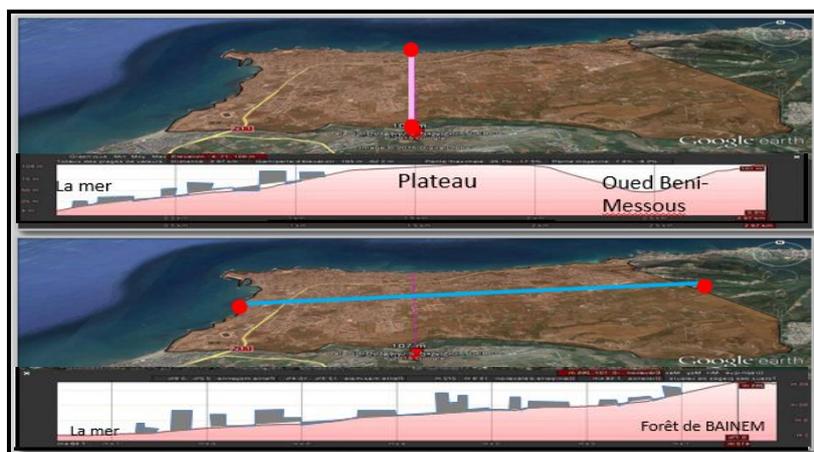
. La 1ère zone de plateau, 2eme Une zone plus accidentée et la 3eme zone où la pente s'adoucit à chaque fois qu'on approche de la mer.

Figure II-12 : montre Schéma Topographique de Ain Benian



Source: Centre de cartographies.

Figure II-13 : montre 2 coupes Topographiques du territoire de Ain-Benian.

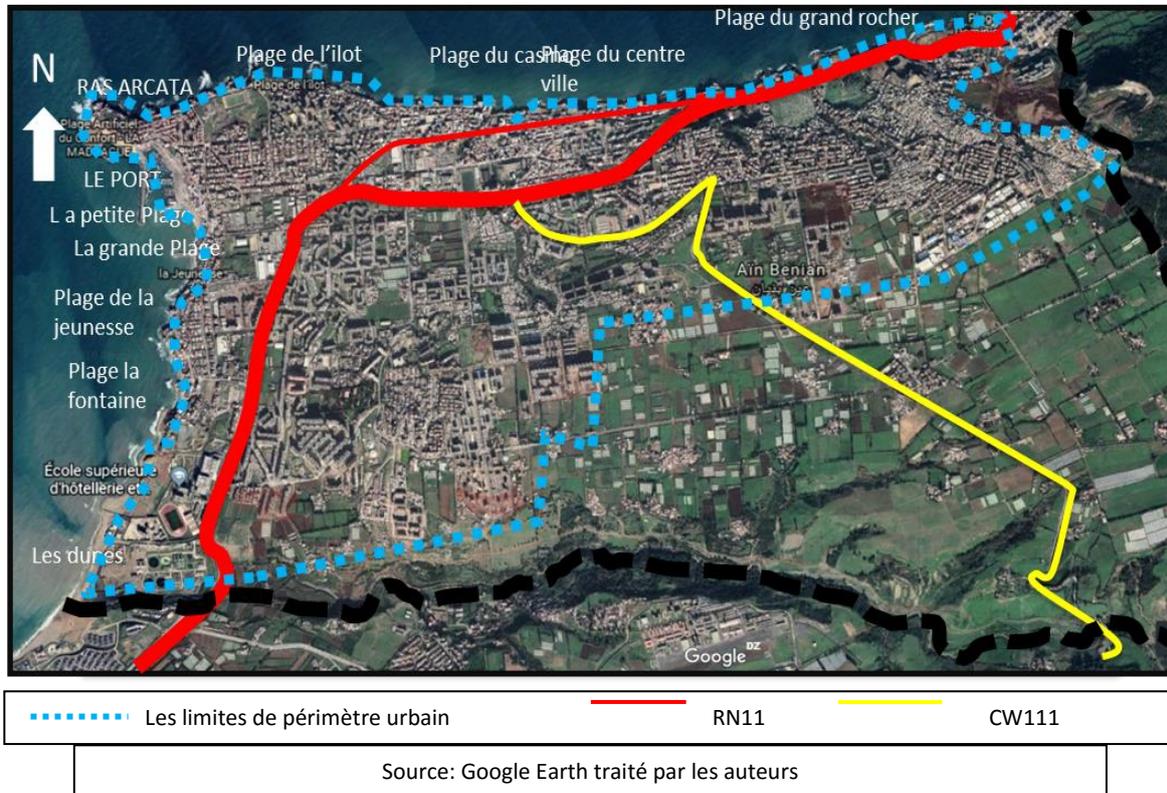


Source: Google Earth.

-Délimitation du périmètre urbain :

Le périmètre urbain de la ville est délimité par la mer méditerranéenne au Nord et à l’Ouest, la forêt de Bainem à l’Est et les terres agricoles et oued Beni-Messous au Sud.

Figure II-14 : montre le périmètre urbain de la ville de Ain-Benian.



-Le PDAU à présenter la structure spatiale de la ville comme suit :

Tableau II-1 : montre la structure spatiale de la ville de Ain-Benian.

TERRAINS AGRICOLES	PERIMETRE URBAIN	ZONE TOURISTIQUE	FORETS
738,5ha	421ha	100ha dont 57ha de la ZET et 43ha d’EL DJAMILA	110ha

Source: PDAU

Le tableau : montre la structure spatiale de la ville de Ain-Benian , la surface de périmètre urbain presque la moitié de la surface générale, et situé au nord et sud -ouest de la commune.

III. Constat :

Après l'étude et analyse de site de ville de Ain-Benian faite en M1 le constat établit se présente comme suit :

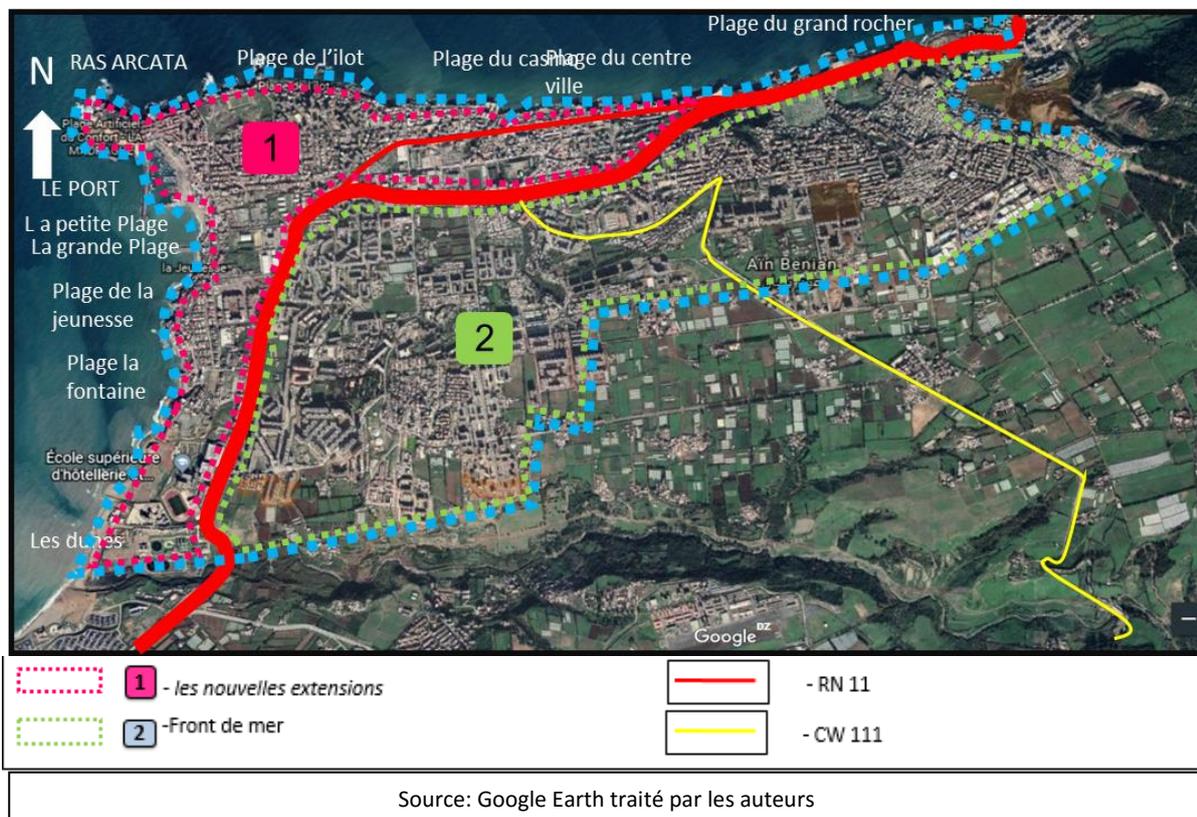
Les situations :

Par rapport à la présentation urbanistique et topographique de la ville d'Ain Benian, nous avons identifié 2 situations :

- Situation front de mer.
- Situation des nouvelles extensions.

Il y'a une rupture physique entre les deux situations elle est la RN11.

Figure III-1: montre les différentes situations de la ville d'Ain-Benian.



Choix du site :

Notre choix s'est porté sur la partie front de mer, pour les raisons suivantes :

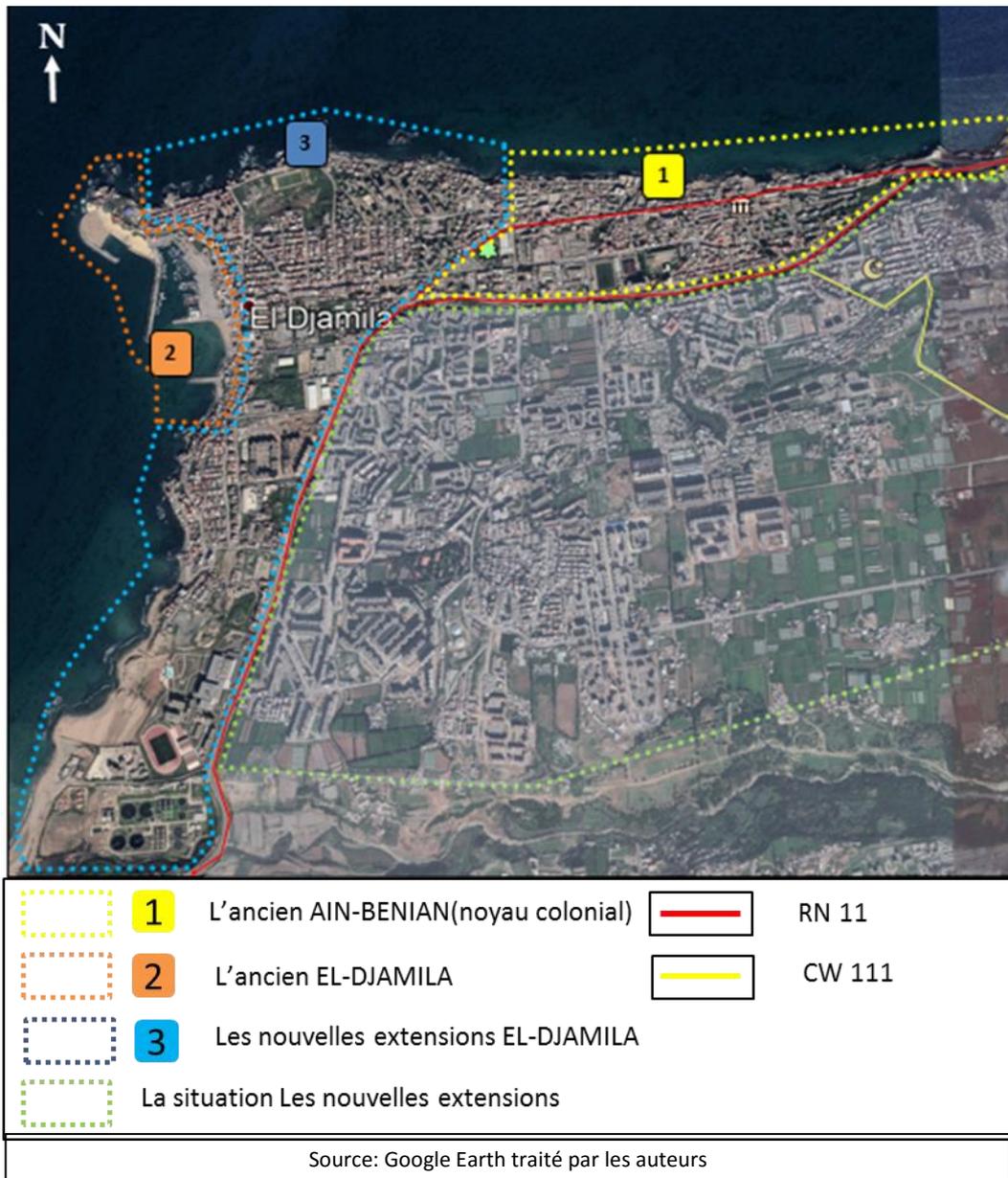
- Le renouvellement urbain.
- Le contacts avec la mer.
- Les potentialités paysagères (les plages) et la présence d'un port.

Les sous situations :

Après l'analyse consiste l'étude de l'évolution du tissu de la ville et l'Etat du cadre bâti et type d'activité, on a constaté que : le front de mer est divisé en 3 zones :

- L'ancien Ain-Benian (noyau colonial).
- L'ancien El-Djamila.
- Les nouvelles extensions El-Djamila.

Figure III-2: montre les différentes sous situations de la situation front de mer.



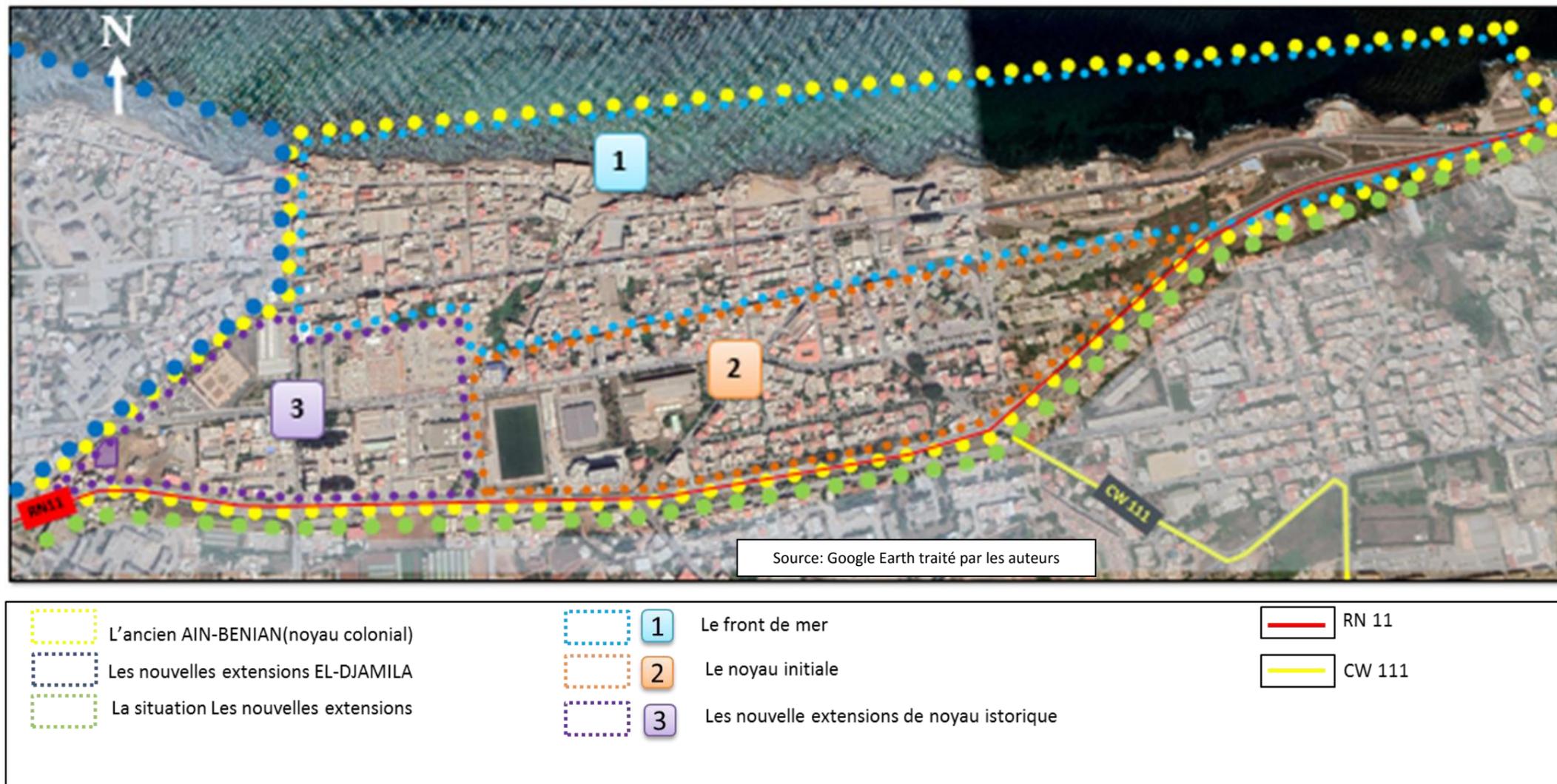
Notre choix s'est porté sur L'ancien Ain Benian, car cette dernière joue un rôle essentiel pour la liaison des différente entités (ville/mer) et (partie est / port) et pour les raisons suivantes :

La présence de front de mer, le patrimoine architectural et la dégradation de l'état de bâti.

Pour l'analyse urbain et architectural et par rapport à l'état du bâti nous diviserons l'ancien noyau colonial en 3 parties :

- le front de mer.
- Le noyau initiale.
- Les nouvelle extensions de noyau historique.

Figure III-3 : montre les différentes parties de la sous situation noyau colonial.



. **Le front de mer** : bien que son tracé urbain ne soit pas disparu, mais son état architectural est en état de dégradation avancé, des maisons ruinées et des nouvelles urbanisations des grands ensembles, des bidons ville, des poches vides sont la cause de la rupture urbaine et fonctionnelle entre la ville et la mer.

. **Le noyau initial** : un tissu urbain appartient à l'époque coloniale. Dans ce tissu colonial on note, un système de tracé régulier et l'état du cadre de bâti moyen.

. **Les nouvelles extensions** : c'est des extensions faites d'une manière non planifiée avec une dominance d'équipement de services, l'existence des activités industrielles et commerciale.

Le choix du cas d'étude s'est porté sur la zone nord (front de mer) de l'ancien noyau colonial, par ce que cette partie en contact physique avec la mer mais il y'a une rupture fonctionnelle entre les deux, et pour le renouvellement urbain.

Figure III-4 : montre les différentes zones de la parie front de mer.

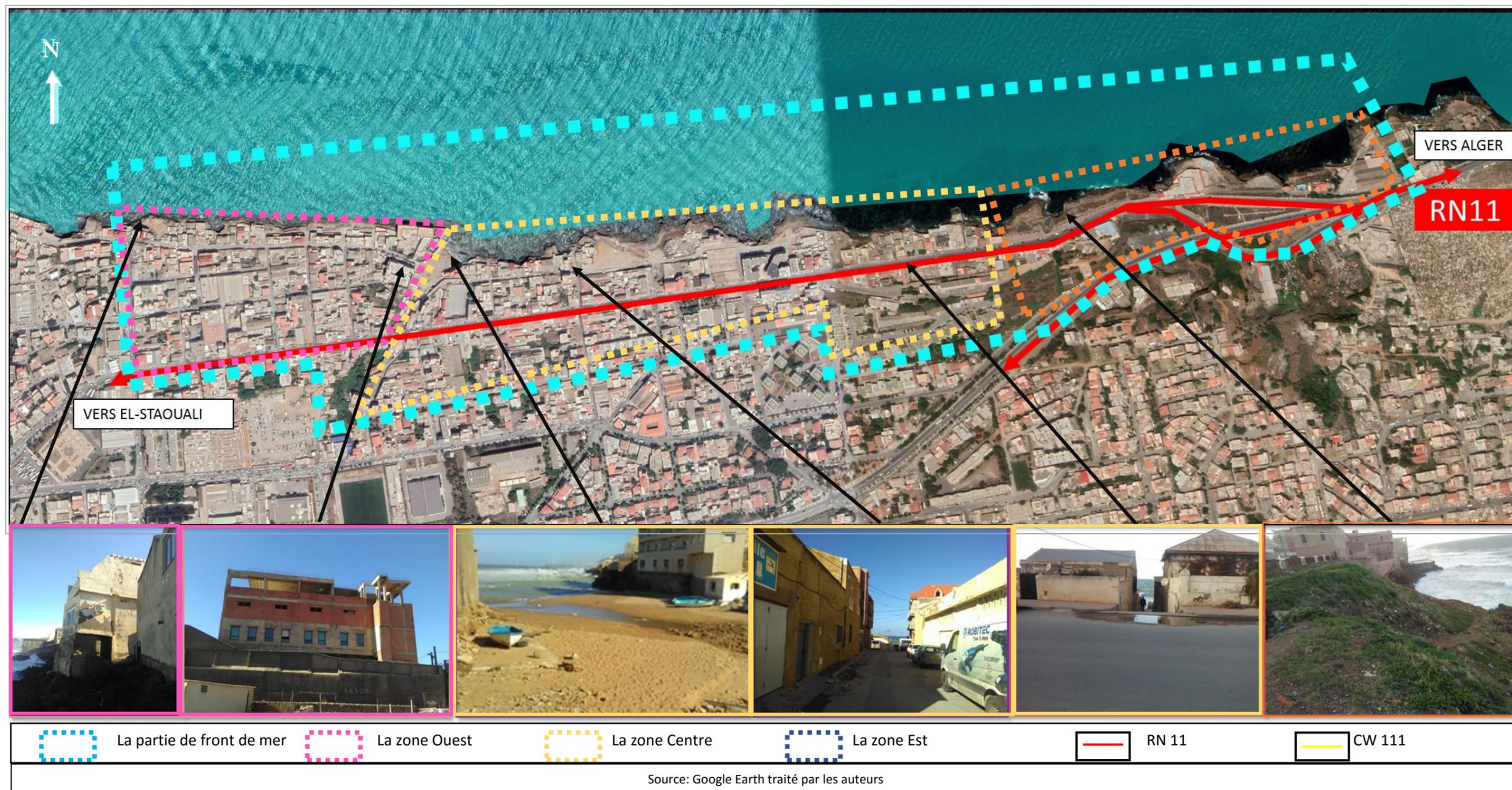
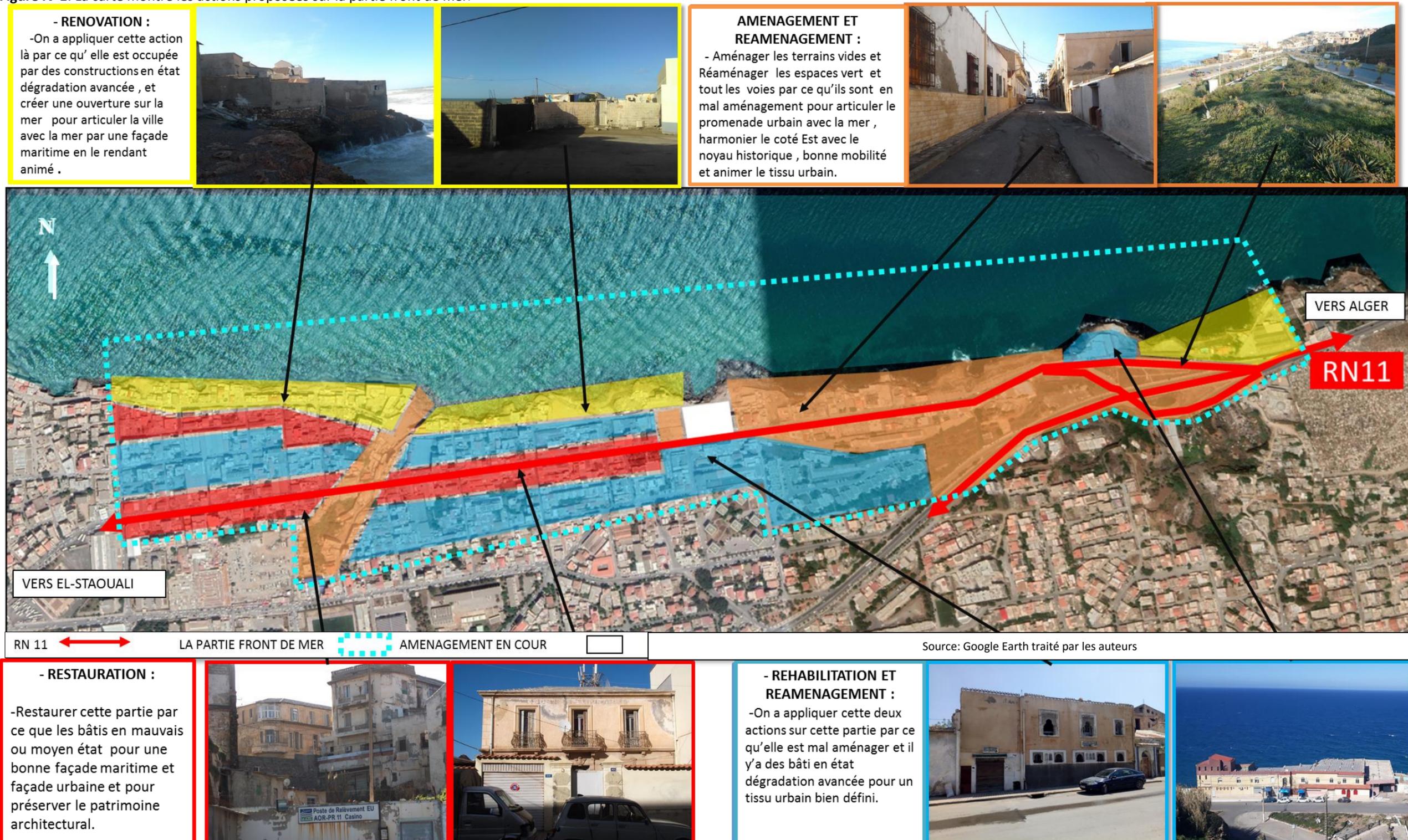


Image 01 : montre L'occupation du front de mer par des construction en état de dégradation avancé. **Image 02** : montre L'existence des activités industrielles au milieu des habitations. **Image 03** : montre la Plage casino non aménagé. **Image 04** : montre le blocage de percée par l'habitat ne permettant pas une bonne continuité visuelle. **Image 05** : montre Percée vers la mer non animée. **Image 06** : montre le manque d'aménagement et accès vers la plage rocher bleu

IV. Plan d'action :

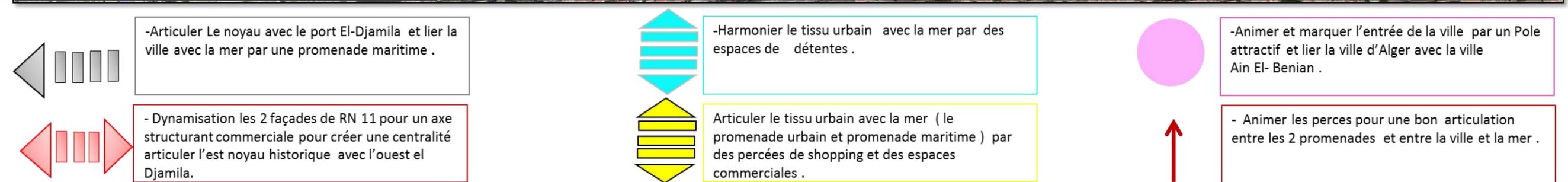
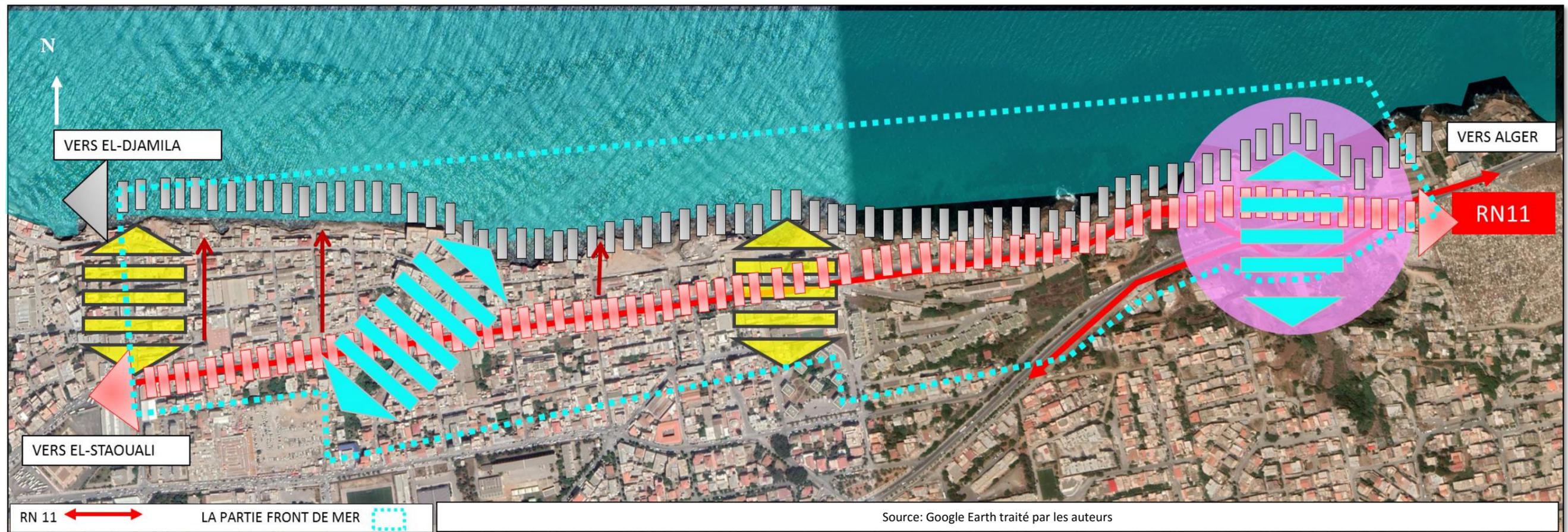
Suite au constat établi des actions à mener seront arrêtées par rapport aux principes de notre option AZUL et aux particularités du site :

Figure IV-1: La carte montre les actions proposées sur la partie front de mer.



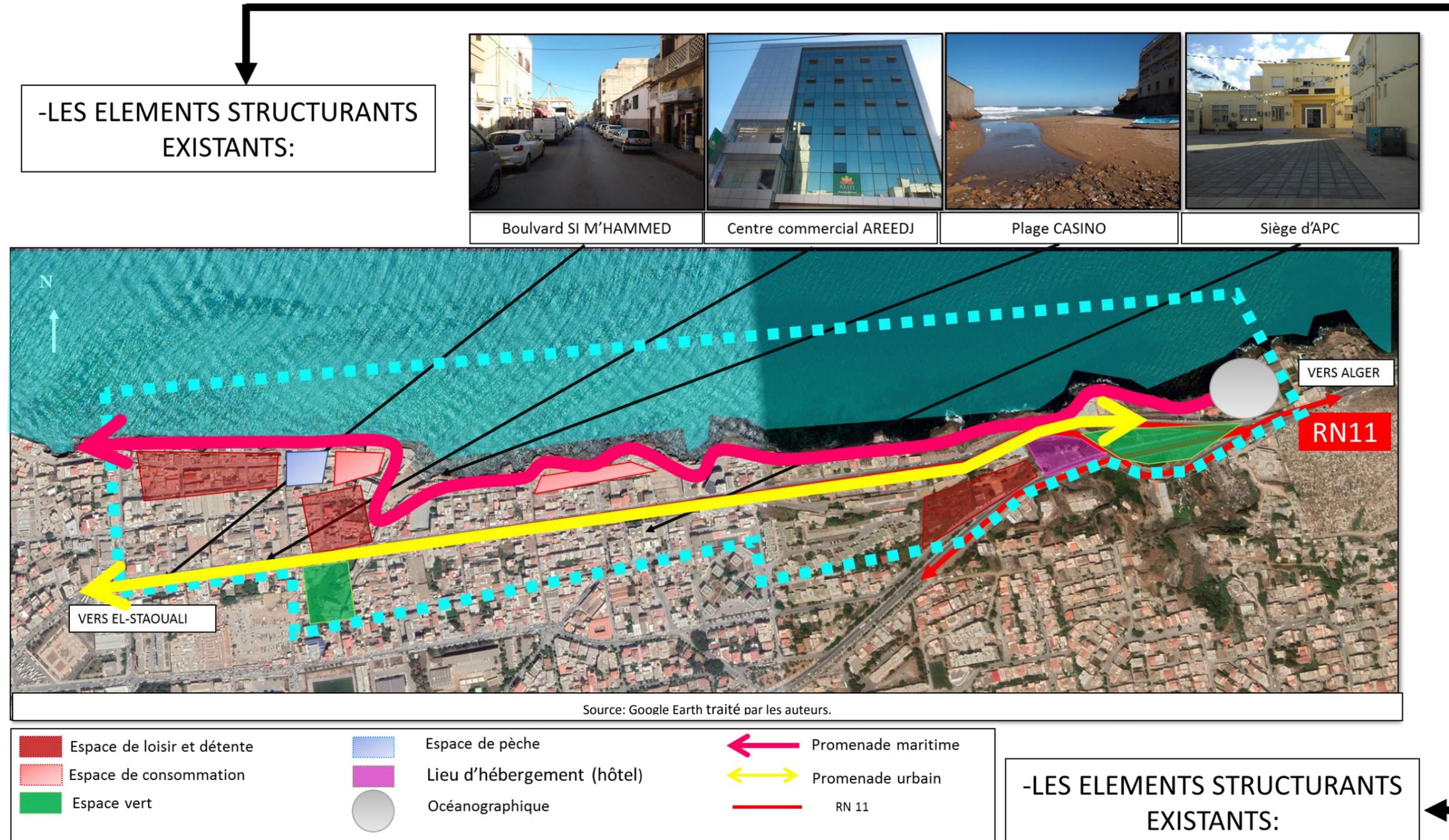
V. Schéma de principes d'aménagement :

Figure V-1 : la carte montre les articulations sur les différentes entités.



VI. Les éléments structurants existants et projetés :

Figure VI-1 : la carte montre les éléments structurants et projetés.



VII. Les interventions :

D'après, la lecture urbaine de la ville ; le constat établi nous optons de travailler sur toute la partie front de mer, car elle représente une partie complexe, riche et variée. La présence de terrains vides ayant une partie stratégique.

Plan d'aménagement :

Figure VII-1 : montre le plan d'aménagement de la partie front de mer.

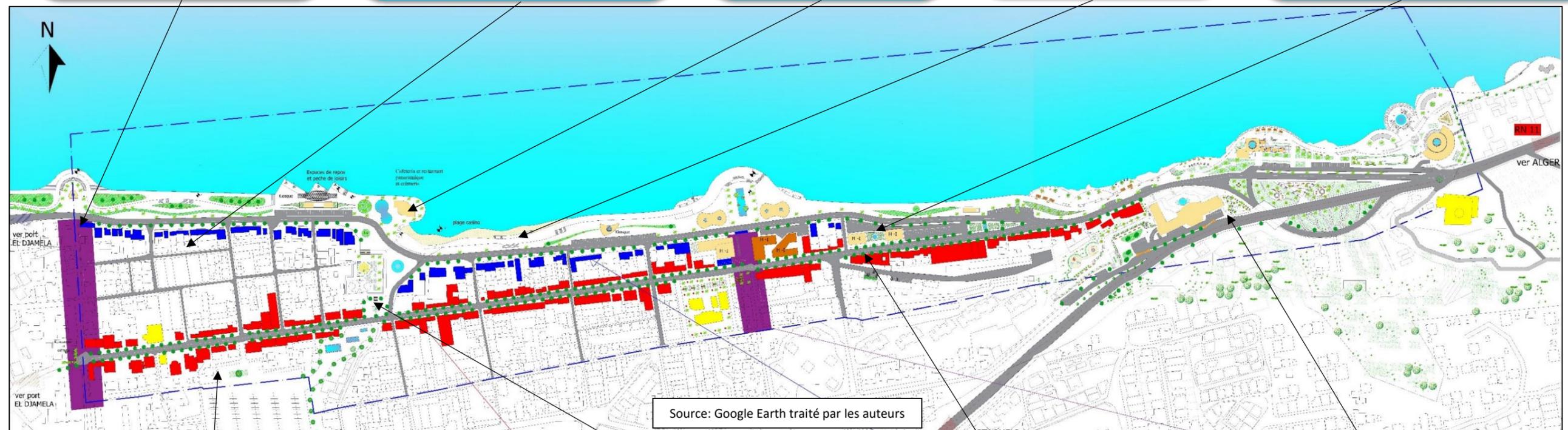
Pour renforcer l'articulation ville/mer on a réaménagé les percées secondaires et proposer un cahier de charge pour assurer l'animation par des activités de commerce.

Dans le cadre du renouvellement urbain, nous avons proposé un cahier de charge sur le boulevard qui assure l'animation par des activités de consommation pour une meilleure façade maritime.

Pour bénéficier des vues panoramiques on a aménagé des terrasses orientées vers la mer et des terrasses pour la pêche de loisir.

Agrandissement de la plage casino et aménagement des espaces de consommation et des kiosques de souvenirs

Après la démolition et pour articuler le noyau colonial avec le port El-Djamila, on a aménagé la promenade maritime piétonne et mécanique avec des airs de stationnement



Proposer un cahier de charge qui assure l'animation du boulevard de Si-Mhammed par des activités commerciales et de consommation pour articuler le noyau historique avec les autres entités de la ville.

Pour assurer l'animation entre les deux promenades : urbaine et maritime, on a aménagé un espace de jeux autant qu'un point de contact entre eux.

Aménagement des habitats intégrés multifonctionnelles pour assurer l'articulation et l'animation des deux promenades.

Aménagement d'un pôle attractif touristique pour marquer et animer l'entrée, articuler les deux promenades et donner une image touristique à la ville.

Cahier de charge :

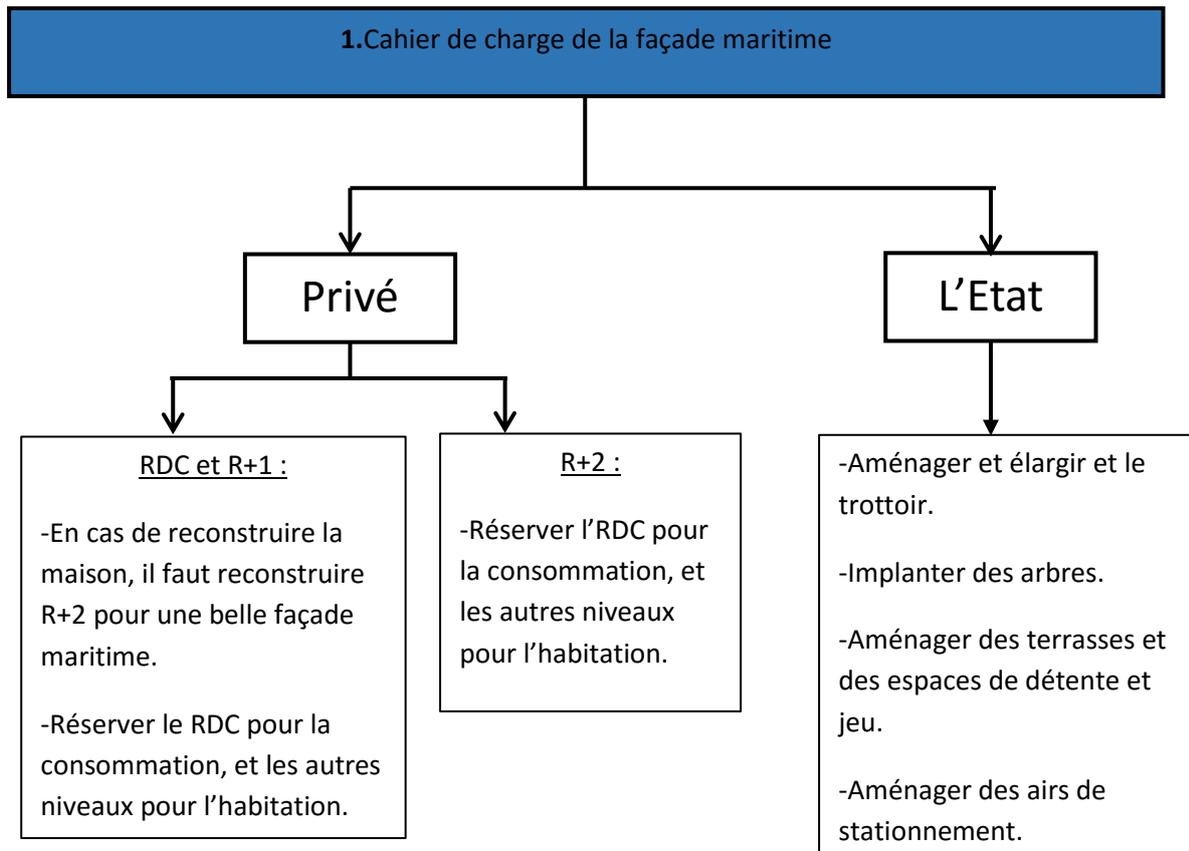
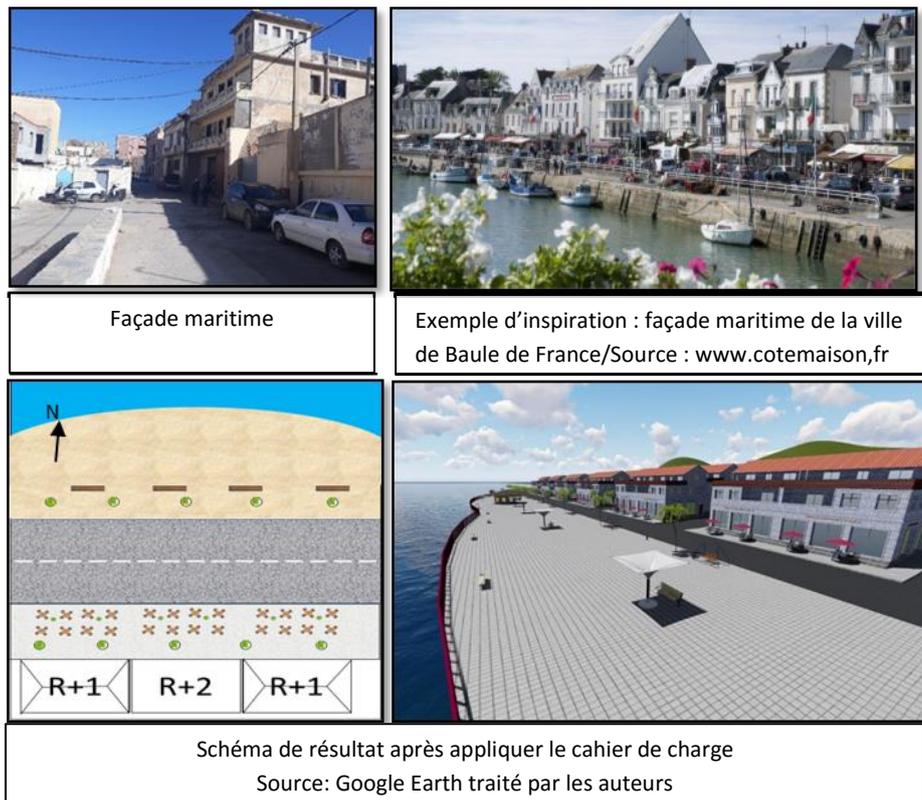


Figure VII-2 : montre des photos de l'état actuelle et des schémas après l'application de cahier de charge de façade maritime.



2.Cahier de charge de boulevard commercial SI M'HAMMED

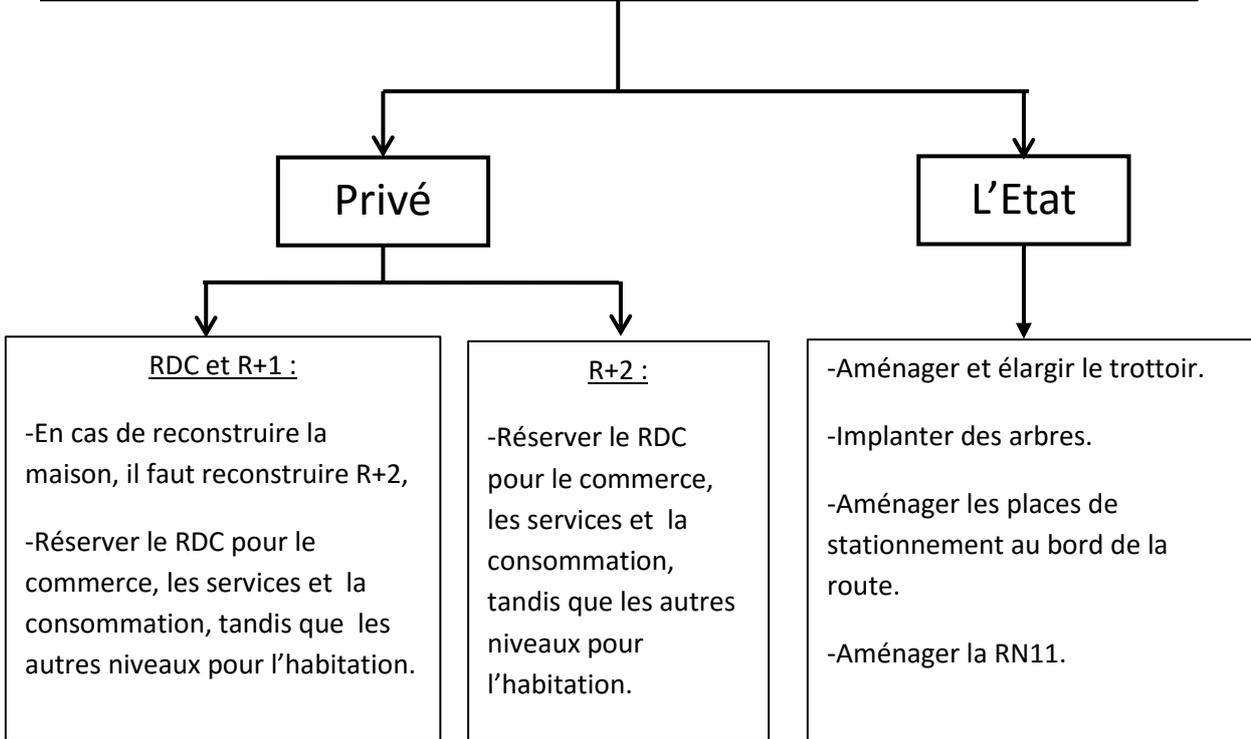
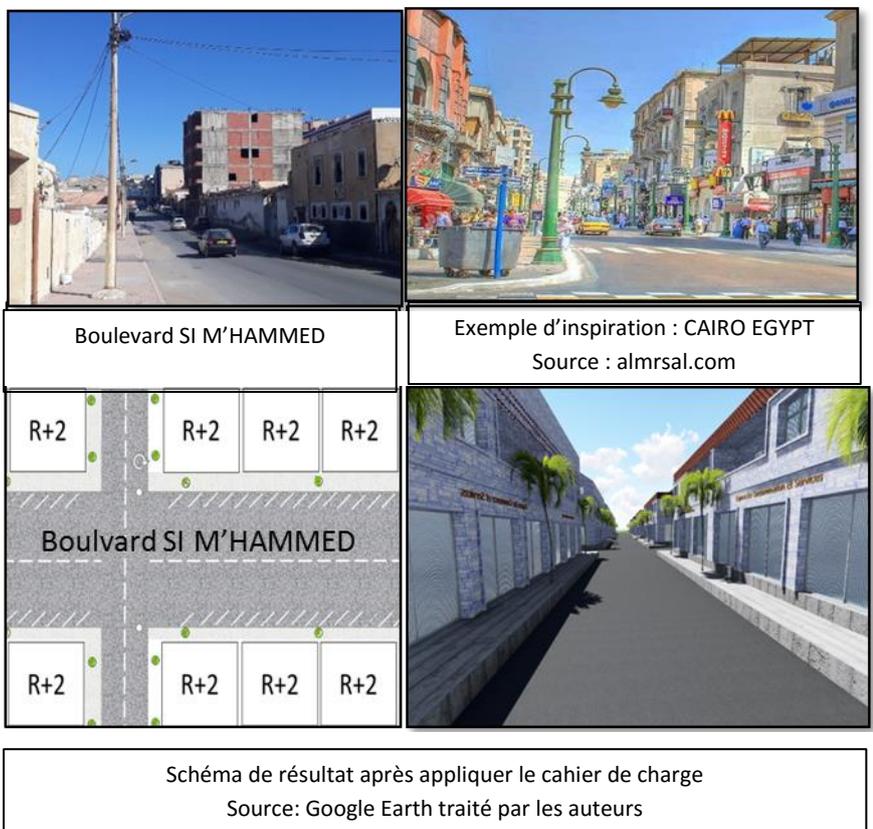


Figure VII-3 : montre des photos de l'état actuelle et des schémas après l'application de cahier de charge de boulevard SI M'HAMMED.



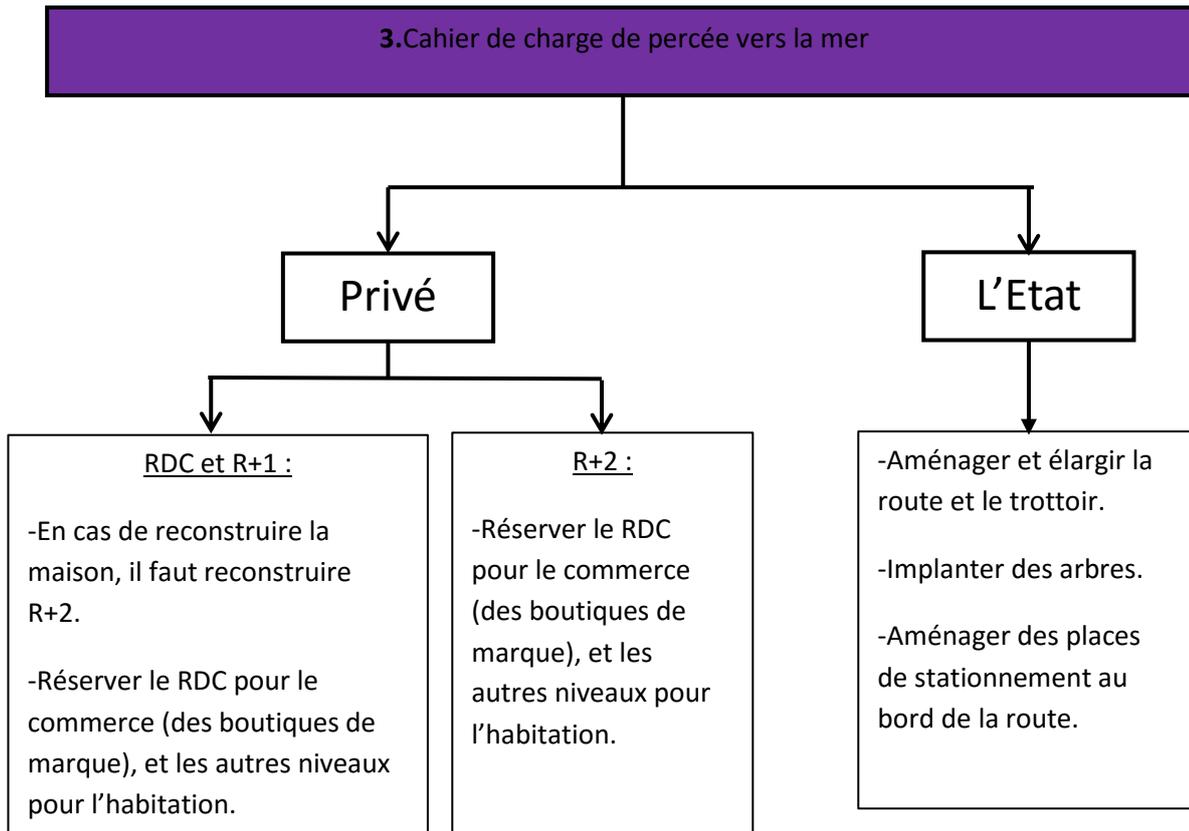


Figure VII-4 : montre des photos de l'état actuelle et des schémas après l'application de cahier de charge de percée vers la mer.



D'après, la lecture urbaine de la ville de Ain-Benian, et constat établie, à cause de la grande surface de l'air d'intervention nous optons de travailler sur la zone Est de la partie front de mer.

Choix et motivation de l'aire d'étude :

Nous avons choisi la zone Est de la partie front de mer car elle représente une situation complexe, riche et variée, la présence de terrains vides ayant une situation stratégique : En pente - Vue dégagée sur mer - Biens aérés - Ensoleillés. Il marque l'entrée de la ville Ain-Benian.

Les motivations de choix dans le but de :

- Notre option AZUL.
- La particularité de la ville littorale.
- Marquer l'entrée de la ville Ain-Benian.
- La continuité d'aménagement de front mer d'Alger.
- Animer le front de mer Est de ville Ain-Benian pour éliminer le déséquilibre entre les deux parties Est Ouest, et animer la RN 11.
- Apporter une solution pour la rupture ville/mer.
- Mise en valeur des potentialités naturelles (les falaises).
- Le point d'articulation les deux promenade maritime et urbain.

Parmi nos principes d'aménagement marquer l'entrée de la ville par un pôle attractif, maintenant les problématiques sont :

- Pour quoi marquer l'entrée de la ville ?
- Comment marquer l'entrée de la ville à travers un pôle attractif ?

Aménagement de l'entrée de la ville :

Aménagement des entrées des villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et revalorisation esthétique, et marquer l'entrée de la ville pour les causes suivantes :

La qualité paysagère :

L'impact de l'image de l'entrée de la ville dépasse largement le cadre de ses limites et influe obligatoirement sur la manière dont est perçue la ville dans son ensemble. la succession des séquences paysagères qui constituent le premier contact visuel de toute personne pénétrant sur la ville.

Identité de la ville :

Une dimension supplémentaire à intégrer aux notions de sécurité et de qualité paysagère est la notion identitaire. Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, Puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit. Elle sert également d'accueil et de milieu de vie aux habitants de la ville et aux usagers du milieu Local. Plusieurs documents relatent , l'importance d'aménager les entrées de ville de façon Représentative, en tirant profit des opportunités multiples qu'offre le territoire.

Notion des portes urbaines :

Une ville, comme une maison, pour devenir une demeure, semble réclamer la porte impérieusement).²⁰

À travers la porte, c'est d'une urbanité spécifique dont il est question, une urbanité Reposant sur la tradition, une urbanité dont les relations sociales sont l'élément cruciale.

(EX : Hôtel Meylan de Dubaï ce projet constitue la porte de Dubaï et un nouveau repéré pour la ville).²¹

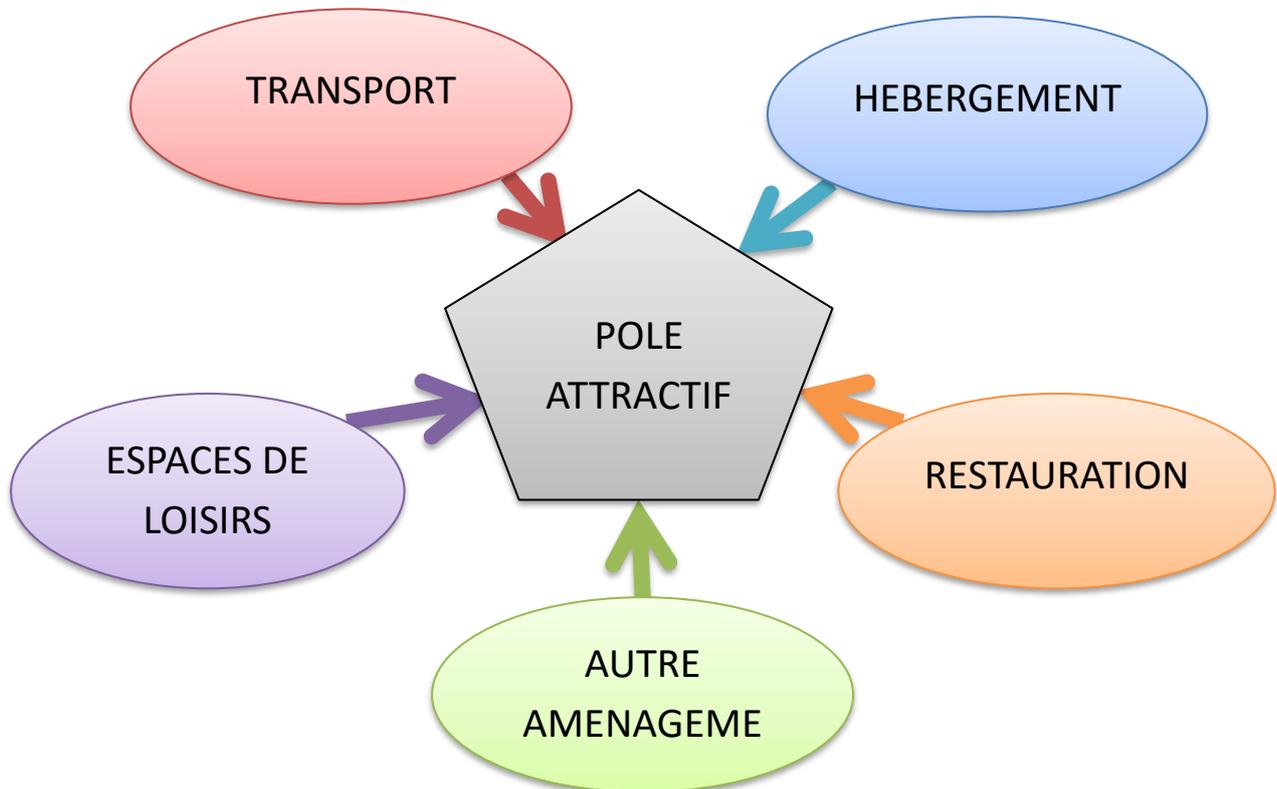
Et pour aménager une façade maritime et améliorer la relation ville et mer on a marqué l'entrée de la ville par un pôle attractif.

Comment crée un pôle attractif :

Le produit pôle attractif est constitué d'un ensemble d'activités. C'est un panier composé de plusieurs produits et services de nature et composition différente, et possédant des caractéristiques spéciales.

Les facteurs essentiels pour aménager un pôle attractif sont représenté dans la schéma suivant :

Figure : montre schéma représente les facteurs essentiels pour aménager un pôle attractif.



Source: Google Earth traité par les auteurs

Dans le cas de notre air d'intervention le seul facteur disponible est le transport par des arrêts de bus dans le réseau de transport intérieur et extérieur.

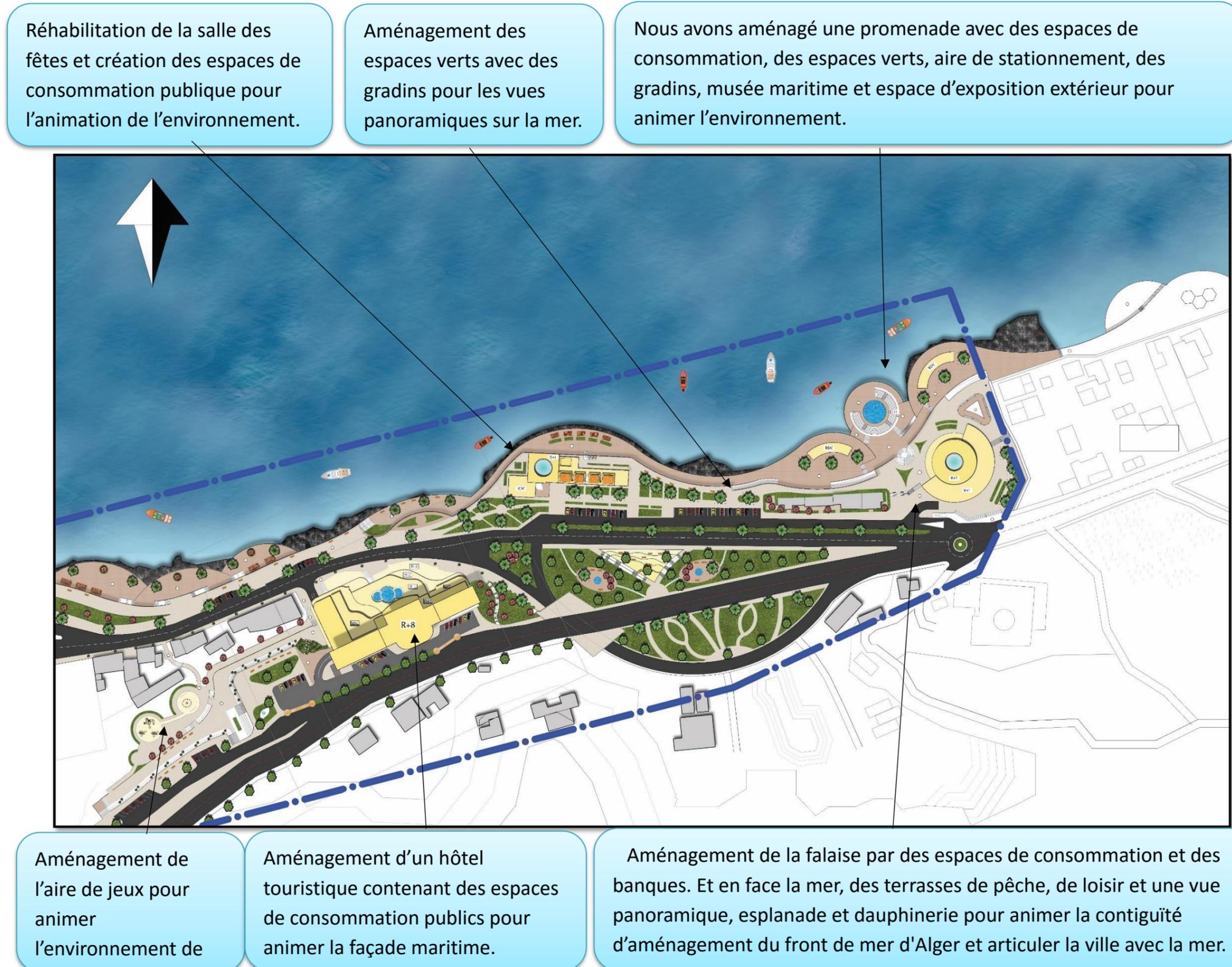
²⁰ p. Sanson, la poétique de la ville P.38

²¹ Varia _ Bad al-Yaman : persistance des représentations et force symbolique que de la porte sud de sonna .2006

1. Plan d'aménagement :

Le plan d'aménagement a été conçu en exploitant les caractéristiques du site : Exploiter les voies existantes, profiter des potentiels paysagers (la falaise, la mer). Offrir des vues panoramiques sur la mer.

Figure VII-5 : montre le plan d'aménagement de la zone Est.



Plan d'aménagement en 3D :

Figure VII-6 : montre l'ensemble des photos des vues en

Source: Google Earth traité par les auteurs

2.Simulation de projet :

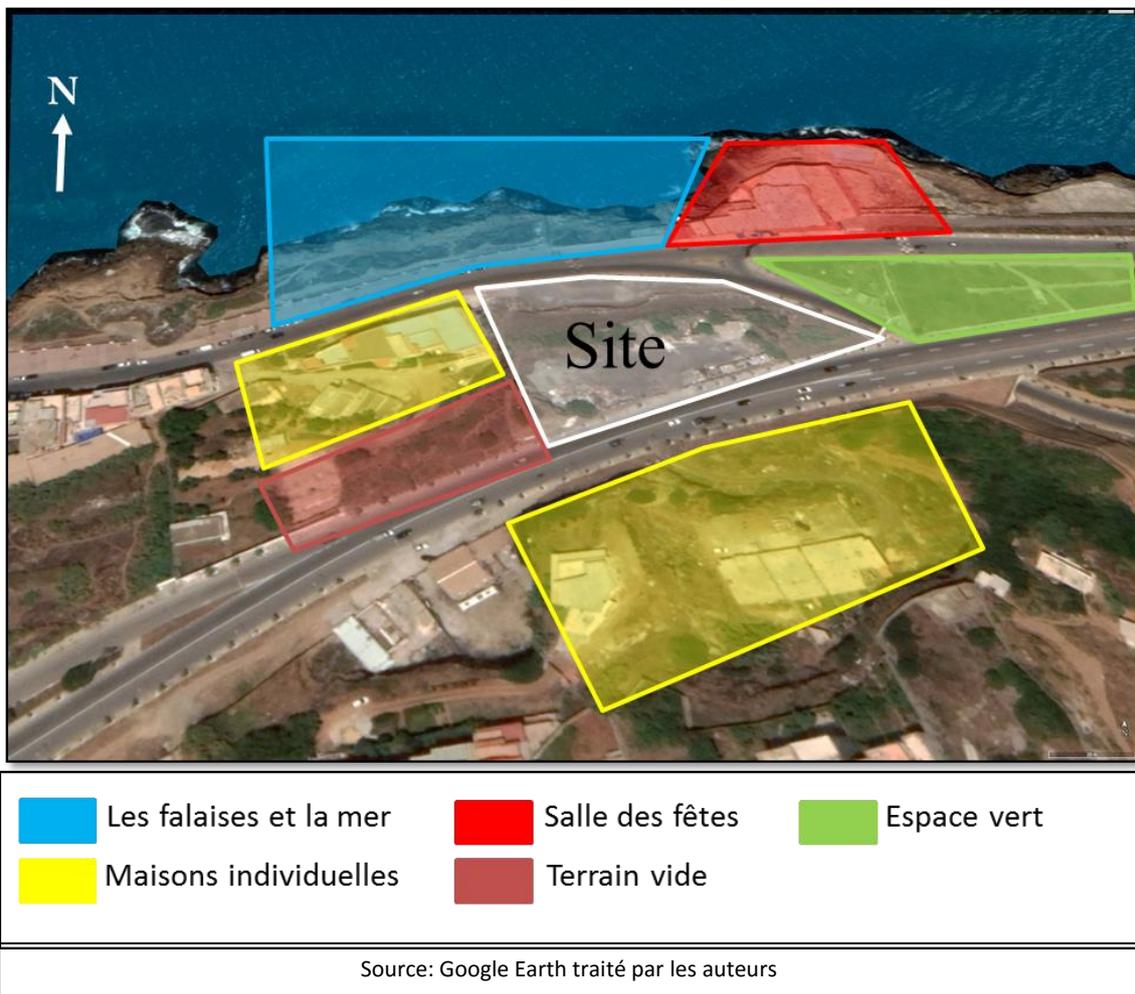
Choix de l'assiette :

Notre choix est le site au milieu de la zone Est, en face à la mer, ce choix a été fait par rapport à sa proximité à la mer, sa topographie en pente qui permettra une vue plus dégagée sur mer, son accessibilité entre les deux RN 11 l'ancien et la nouvelle, sa 4 façades elles sont libres et deux sur la RN 11 et il représente le point de départ de promenade maritime.

Environnement immédiat :

Le site d'intervention limité par les falaises de la mer méditerranéenne à l'Est, salle des fêtes au Nord-Est, espace vert à l'Ouest, maisons individuelles au Sud et terrain vide au Sud-Ouest.

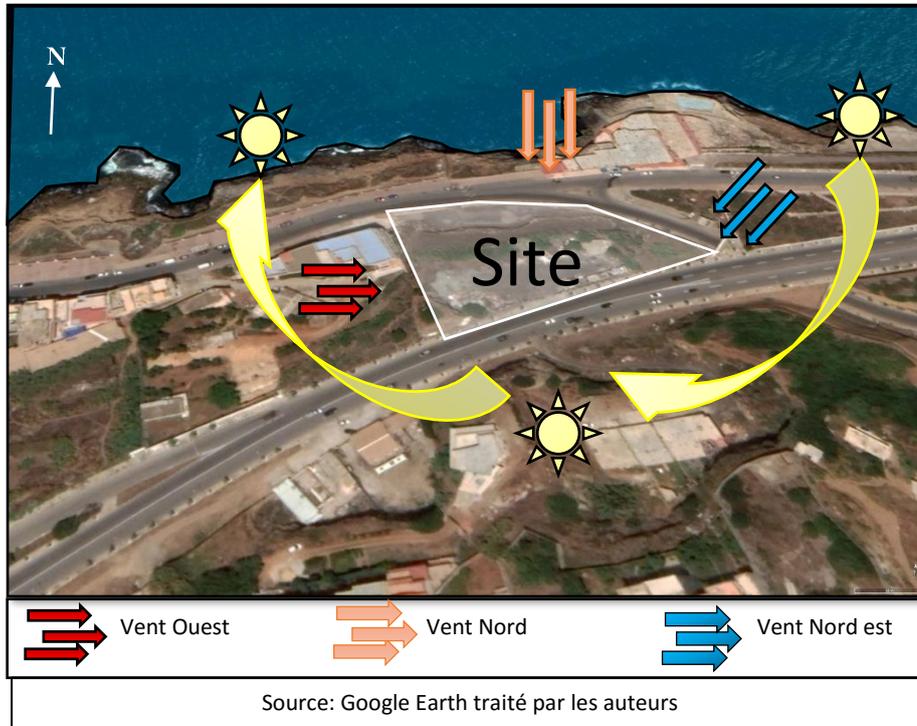
Figure VII-7 : montre carte stellaire représente l'enrênement immédiat de site d'intervention.



Ensoleillement et vents dominants :

Le site est bien ensoleillé malgré il y'a un obstacle naturel négligeable (la grande roche), et les vents qui prédominent le site sont des vents froids du Nord et Nord-Est et vents d'Ouest.

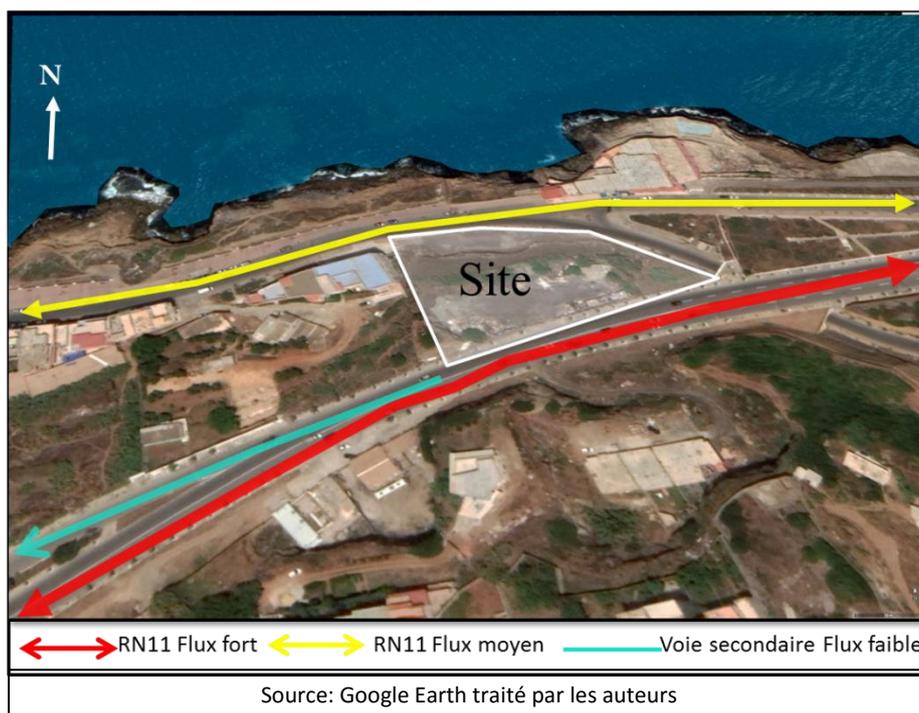
Figure VII-8 : montre carte stellaire représente l'ensoleillement et les vents dominants de site.



L'accessibilité :

L'accessibilité au notre site d'intervention se fait par système viaire est caractérisé par la densité des flux dont se divertissent en trois catégories important, moyen et faible.

Figure VII-9 : montre carte stellaire représente l



Forme et surface :

La forme de terrain est irrégulière, dont la plus grande cote mesure 120m et la surface totale est de 0.55 hectares.

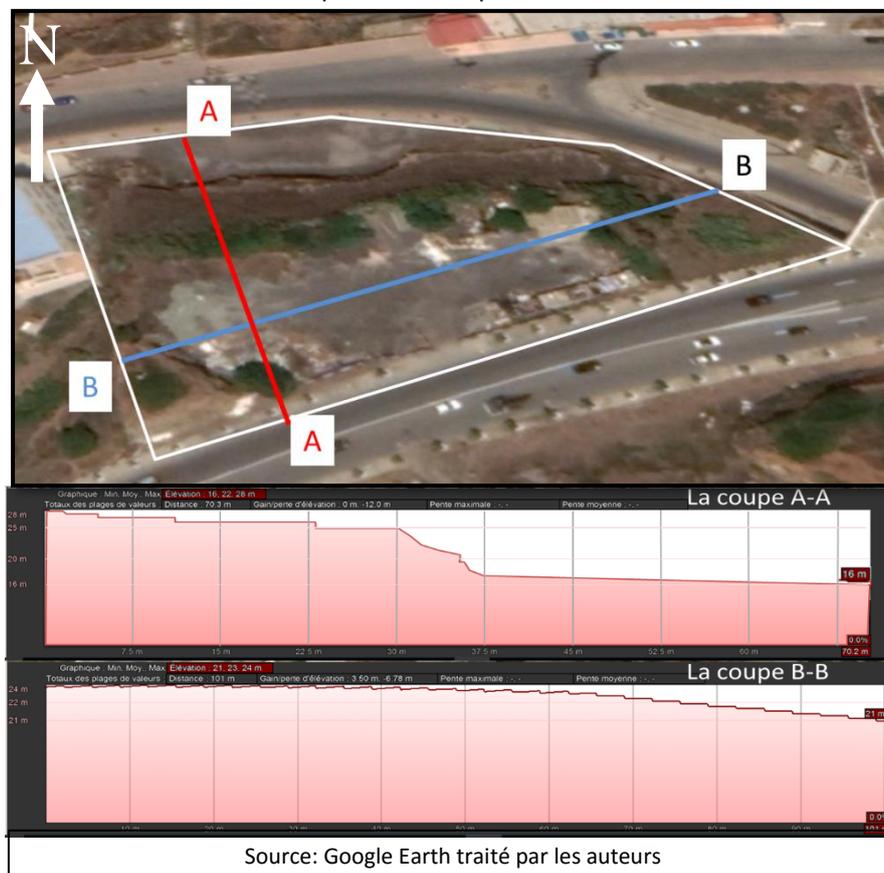
Figure VII-10 : montre carte stellaire représente les dimensions du site d'interventions.



Topographie :

L'altitude moyenne de terrain est 21m, et une pente douce variante entre 4% à 11%.

Figure VII-11 : montre carte stellaire représente coupes transversales du terrain.



Choix du projet :

À partir du constat déjà établi nous avons remarqué un manque d'infrastructure touristique dans la ville de Ain-Benian, il y'a quelques hôtels mais dans un état dégradé et mal fonctionnement, pour cela notre choix c'est porté sur l'hôtel, un projet qui assure la continuité avec notre aménagement proposé et pour le but d'un meilleur pôle attractif touristique de la ville de Ain-Benian et toute sa région.

C'est quoi l'hôtellerie ?

Le secteur de l'industrie touristique a proposé un ensemble des services aux consommateurs, et que cette industrie hôtelière appartient aux formes « classiques » de l'hébergement touristique comme étant la forme principale.

Définition de l'hôtel :

L'hôtel est un établissement commercial d'hébergement classé qui offre des chambres ou des appartements meublés pour une clientèle effectuant un séjour caractérisé par une location à la journée, à la semaine ou au mois. Il est exploité toute l'année ou seulement pendant une ou plusieurs saisons

L'hôtel est tout établissement qui vend à la clientèle un espace privatif pour une utilisation personnelle pendant un temps limité.

« Personne n'a envie d'hôtels classiques, ni d'hôtels dits internationaux, un hôtel c'est dormir, et se sentir chez soi en une demi-heure »

Composants d'un hôtel :

Partie publique :

Une partie destinée aux clients et aussi aux publics, elle offre plusieurs services, tels que la réception, la restauration, l'animation, les loisirs et les affaires, c'est cette partie de l'hôtel qui est capable d'augmenter sa rentabilité en diversifiant et en améliorant la qualité des différents services offerts.

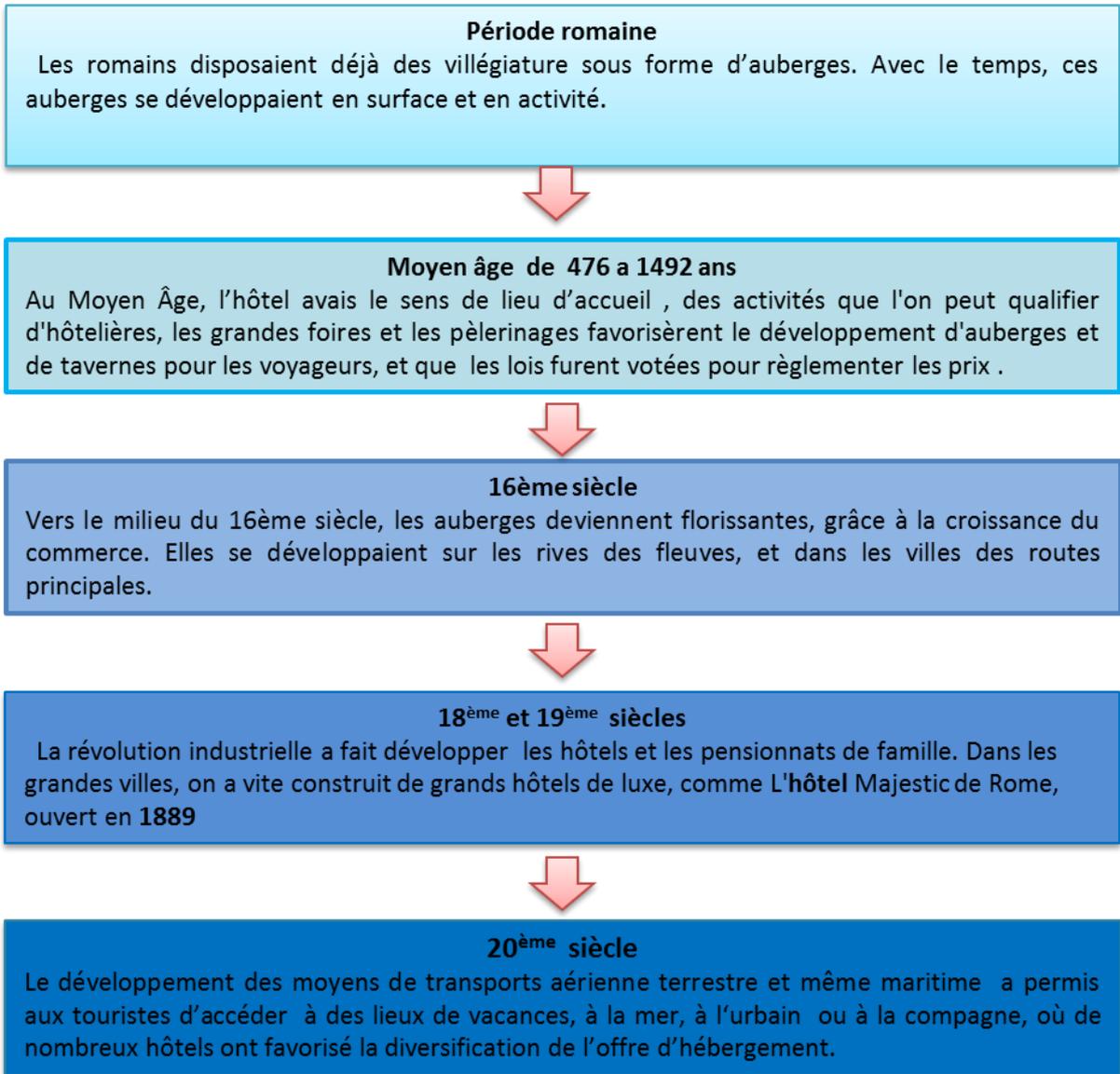
Partie privée :

C'est une partie réservée exclusivement aux clients, elle est composée de chambres simples, doubles, triples, quadruples, de suites et d'un salon de détente avec un service d'étage pour un maximum de confort et de sensation de bien-être.

Partie interne :

C'est une partie indispensable au bon fonctionnement de l'hôtel, elle comporte l'administration pour la gestion et les finances, et les locaux techniques pour une bonne fluidité des activités et une rapidité des services.

Aperçu historique sur les hôtels :



Classification des hôtels :

L'organisation mondiale de tourisme OMT a effectué une échelle de valorisation des hôtels selon certains critères confort, (comportant le nombre des chambres, La disposition des locaux, la qualité de service, l'équipement en général...

De ce fait Les hôtels sont classés en 6 catégories : 0*,1*,2*,3*,4*et 5*. Le but de ce classement est d'informer le voyageur sur la catégorie et le niveau de qualité et de confort offert par l'hôtel en fonction du nombre d'étoiles qui lui ont été décernées



Types d'hôtels :

Figure VII-12 : montre schéma et des photos représentent les types d'hôtels selon la clientèle.

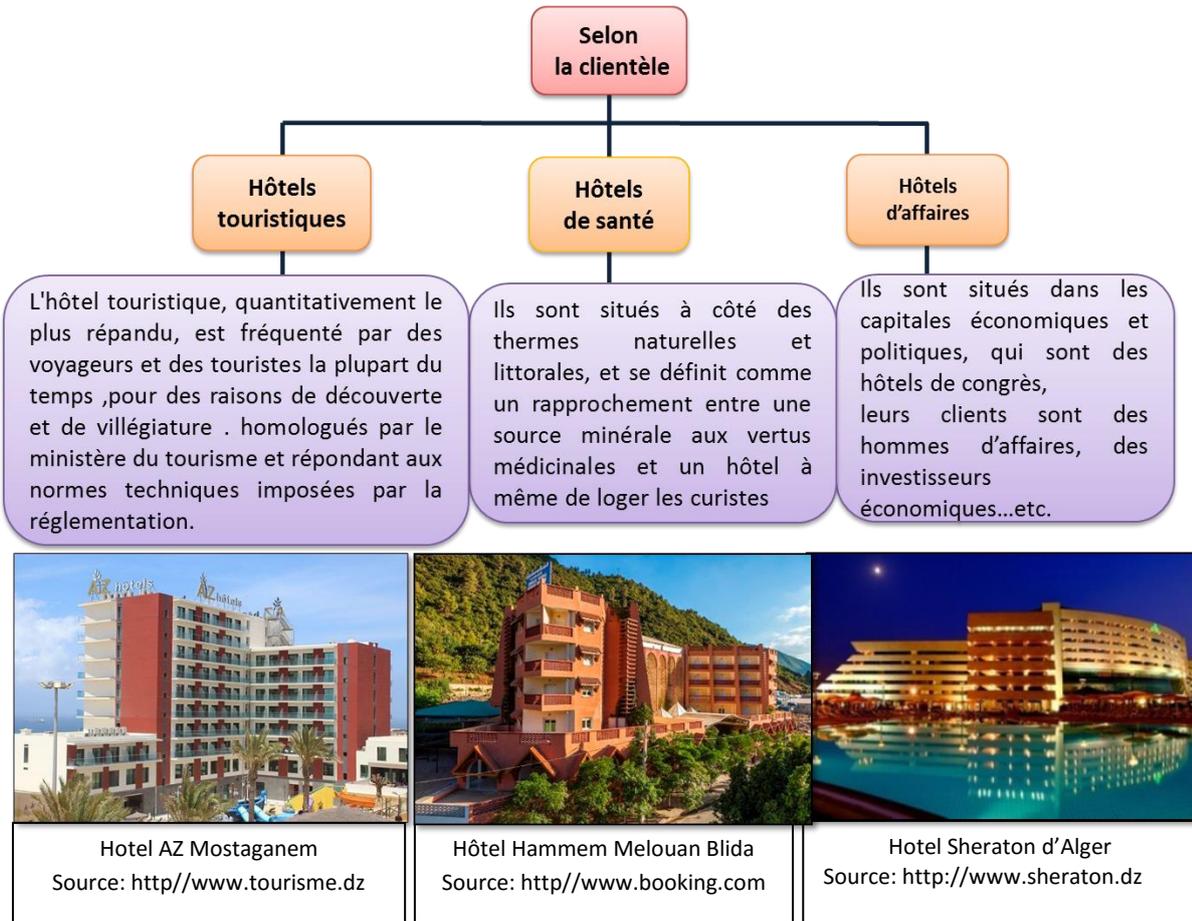
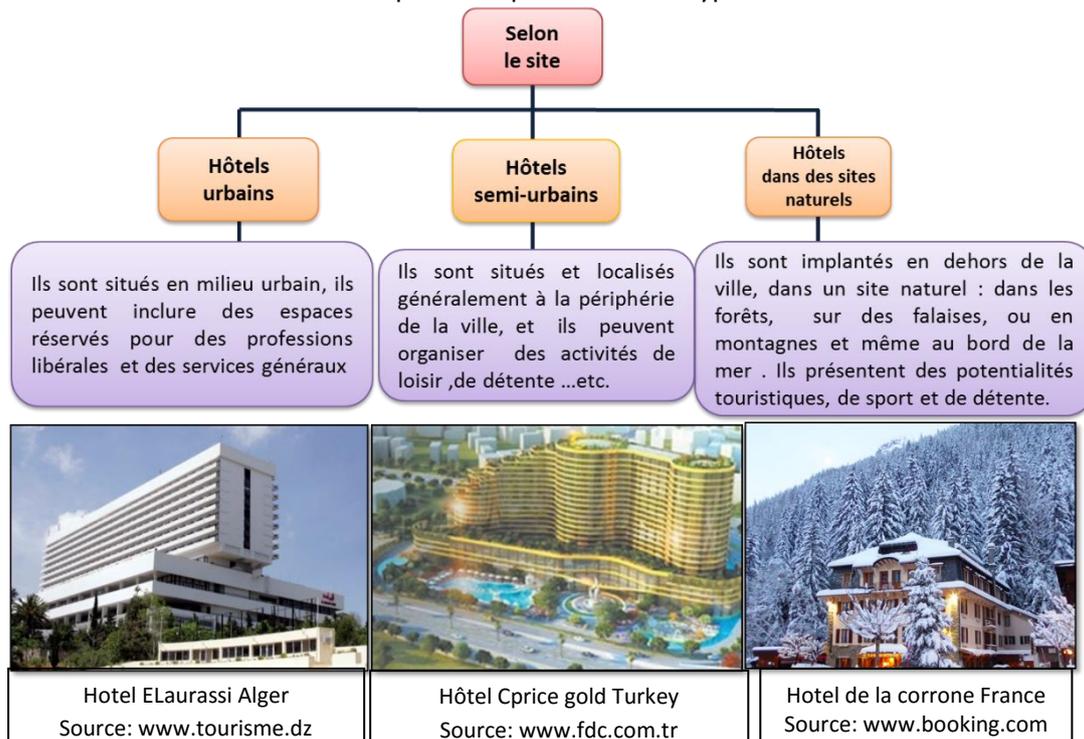


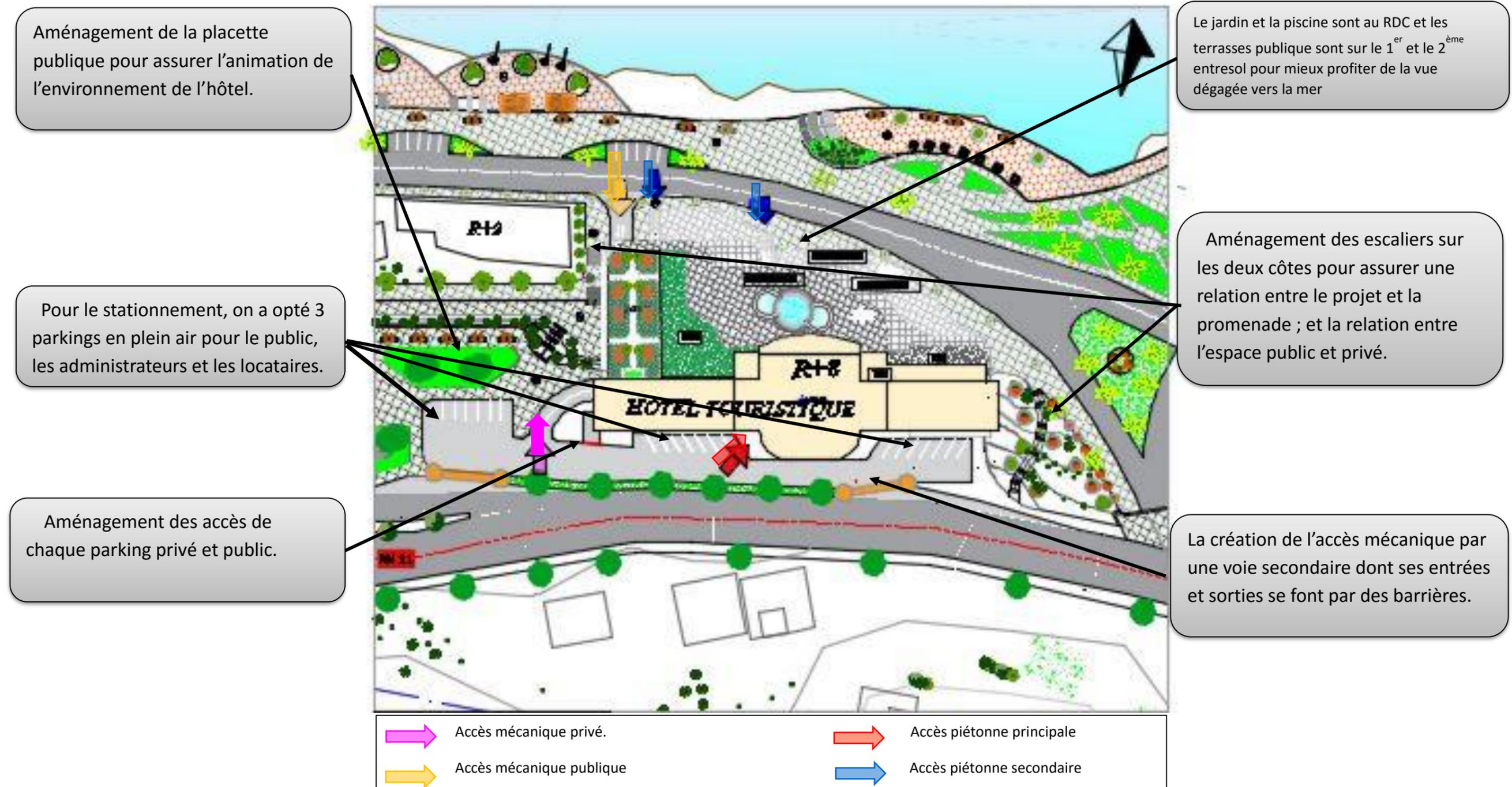
Figure VII-13 : montre schéma et des photos représentent les types d'hôtels selon le site.



3. Plan de masse :

Ce projet a été conçu sur le principe de l'intégration du projet dans son environnement, basé sur la grandeur du projet, nous voulons construire un hôtel avec un impact à l'échelle de la région de Ain-Benian, et la ville pour devenir un élément repère et image de qualité de l'entrée de la ville. Un bâtiment avec mixité fonctionnelle destiné à deux catégories d'usager, les locataires de l'hôtel et la grande publique. Et basé sur l'articulation du projet avec la ville, avec la mer et avec les autres aménagements.

Figure VII-14 : montre le plan de masse.



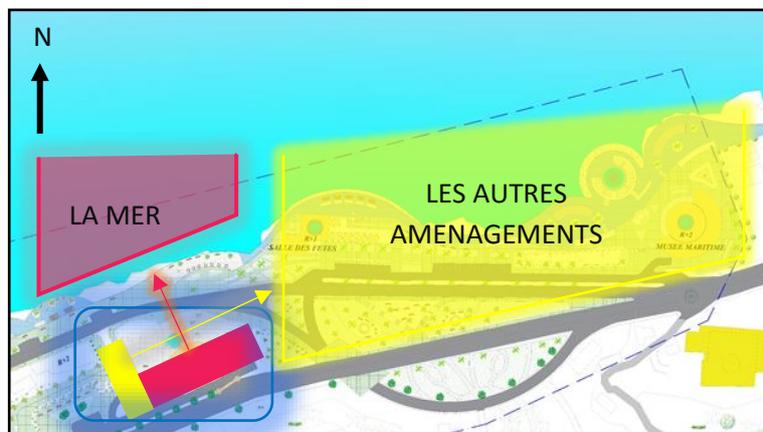
4. Description de projet :

L'assiette de terrain était vide, nous avons implanté deux blocs avec orientation différente selon la vue dégagée vers la mer et les autres aménagements.

Les trois niveaux entre sol sont destinés au grand publique, l'RDC et 1^{er} étages pour les activités diverses de l'hôtel, et les niveaux supérieurs sont destinés à l'hébergement.

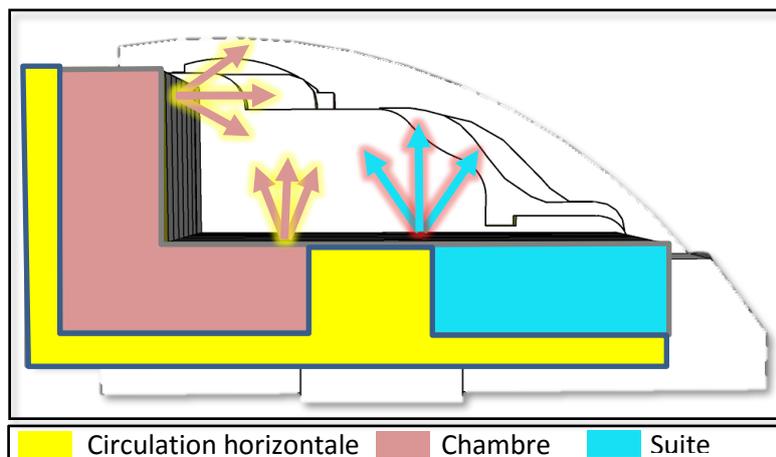
Pour la forme de notre projet, vue à la forte présence du milieu naturel, on a opté pour intégration, on a projeté deux blocs liés en forme **L**, en matière d'implantation et orientation, la première vers la mer car c'est l'élément naturel essentiel du site, la deuxième vers les autres aménagements, on a orienté cette partie au l'entrée de la ville. Cette orientation et intégration pour profiter les vue panoramiques sur la mer.

Figure VII-15 : montre schéma représenté l'orientation des 2 blocs de l'hôtel.



Dans le cadre de meilleure distribution des espaces on a opté la circulation horizontale tout au long de la périphérie sud et ouest du projet d'intervention, l'emplacement des chambres dans la partie Ouest pour des vue panoramique sur la mer et les nouvelles et les suites dans la partie Est du projet d'intervention, et l'orientation des vues agréables par rapport à la façade principale vers le Nord.

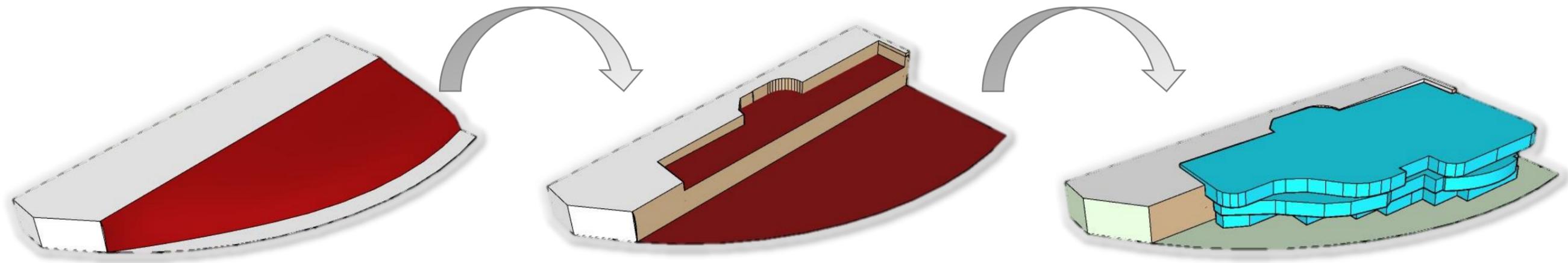
Figure VII-16 : montre carte stellaire représente coupes transversales du terrain



Genèse de la forme :

Cheminement pour la réalisation de mon projet se fait par plusieurs étapes qui se résument comme suit :

Figure VII-17 : montre schéma des différentes étapes de réalisation de projet.



Etape 01 :

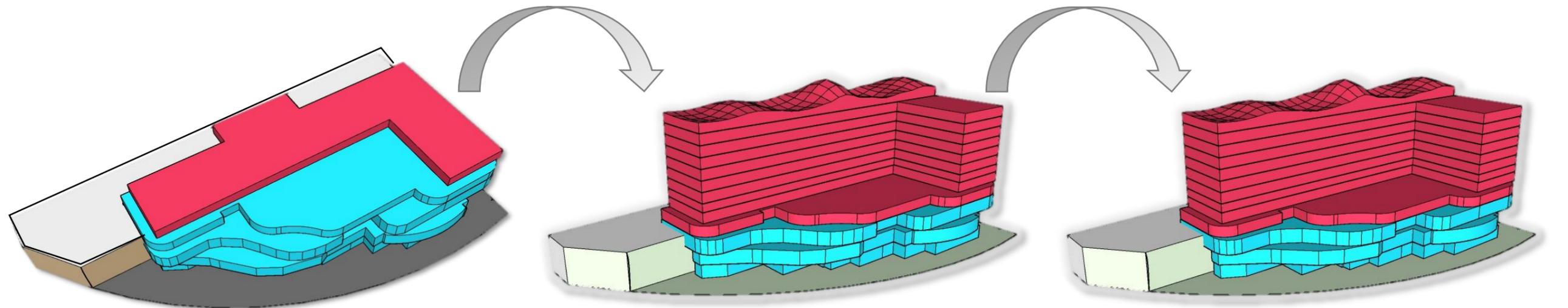
En premier lieu, on a occupé la totalité du terrain d'intervention pour concevoir l'enveloppe du projet.

Etape 02 :

Avec une action de terrassement au divers niveaux sous-sol du site d'intervention on a opté pour une assiette permettant l'encreage de la masse pour la stabilité de l'ouvrage, le renforcement avec le milieu physique et la rentabilité du cout lors de la construction.

Etape 03 :

Avec une triple multiplication et quelques actions de soustraction de part et d'autre, on a obtenu un gabarit de 3 niveaux afin d'arriver au niveau du rez-de-chaussée.



Etape 04 :

On a ajouté un nouveau volume à la dernière masse inférieure d'une forme régulière parfaite formant un L constituant un socle dédié à une nouvelle activité.

Etape 05 :

On a appliqué une seconde multiplication au nouveau volume de la forme L afin d'obtenir un nouveau gabarit étalé d'une hauteur gigantesque qui présente un élément d'appel dans la région tout en assurant la continuité du paysage urbain et valoriser l'émergence et la monumentalité du P.O.S choisi.

Etape 06 :

On a ajouté un nouveau volume rectangulaire doté d'une toiture fluide suivant la vague méditerranéenne dû à son emplacement en dessus du coté parallèle à la mer du dernier gabarit gigantesque. Ce dernier permet de diriger la fluidité de la forme et d'assurer la continuité visuelle du projet

L'organisation fonctionnelle générale de l'hôtel :

Schéma démontrant les diverses fonctions du projet d'intervention qui se différencient en quatre fonctions principales :

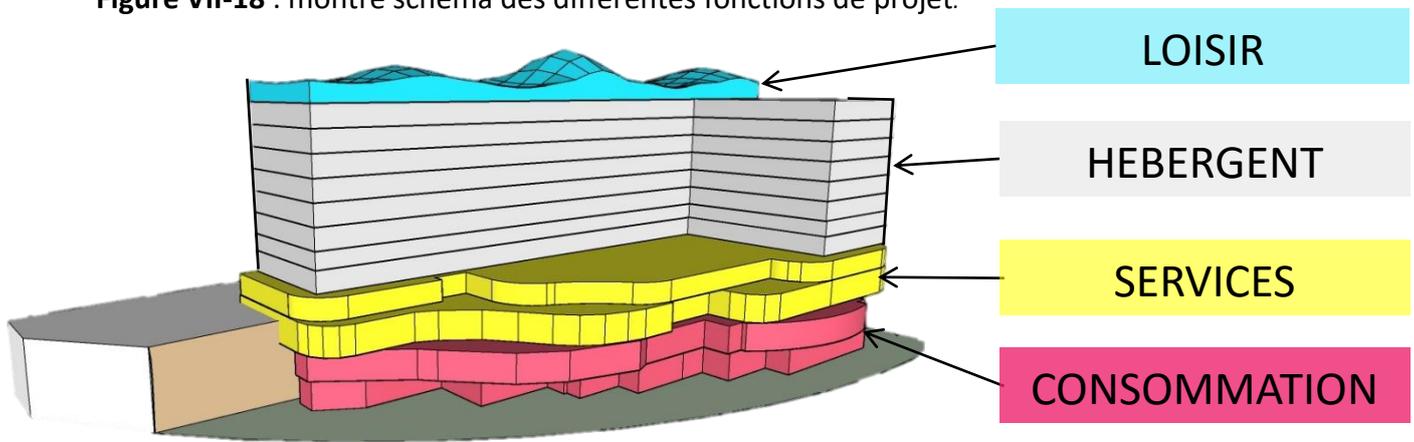
La fonction de la consommation.

La fonction des servitudes.

La fonction d'hébergement.

La fonction du loisir.

Figure VII-18 : montre schéma des différentes fonctions de projet.



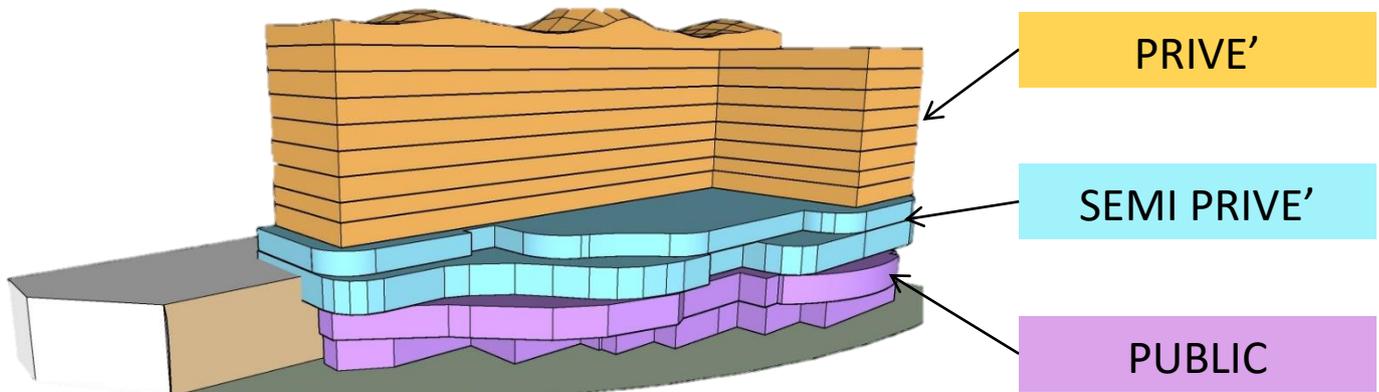
Les vocations de projet :

Schéma démontrant les vocations du projet d'intervention aux divers caractères principaux qui se différencient comme suit :

La vocation à caractère public.

La vocation à caractère semi-privé.

La vocation à caractère privé.



Le programme superficie de projet :

Figure VII-19 : Programme quantitatif surfacique du projet.

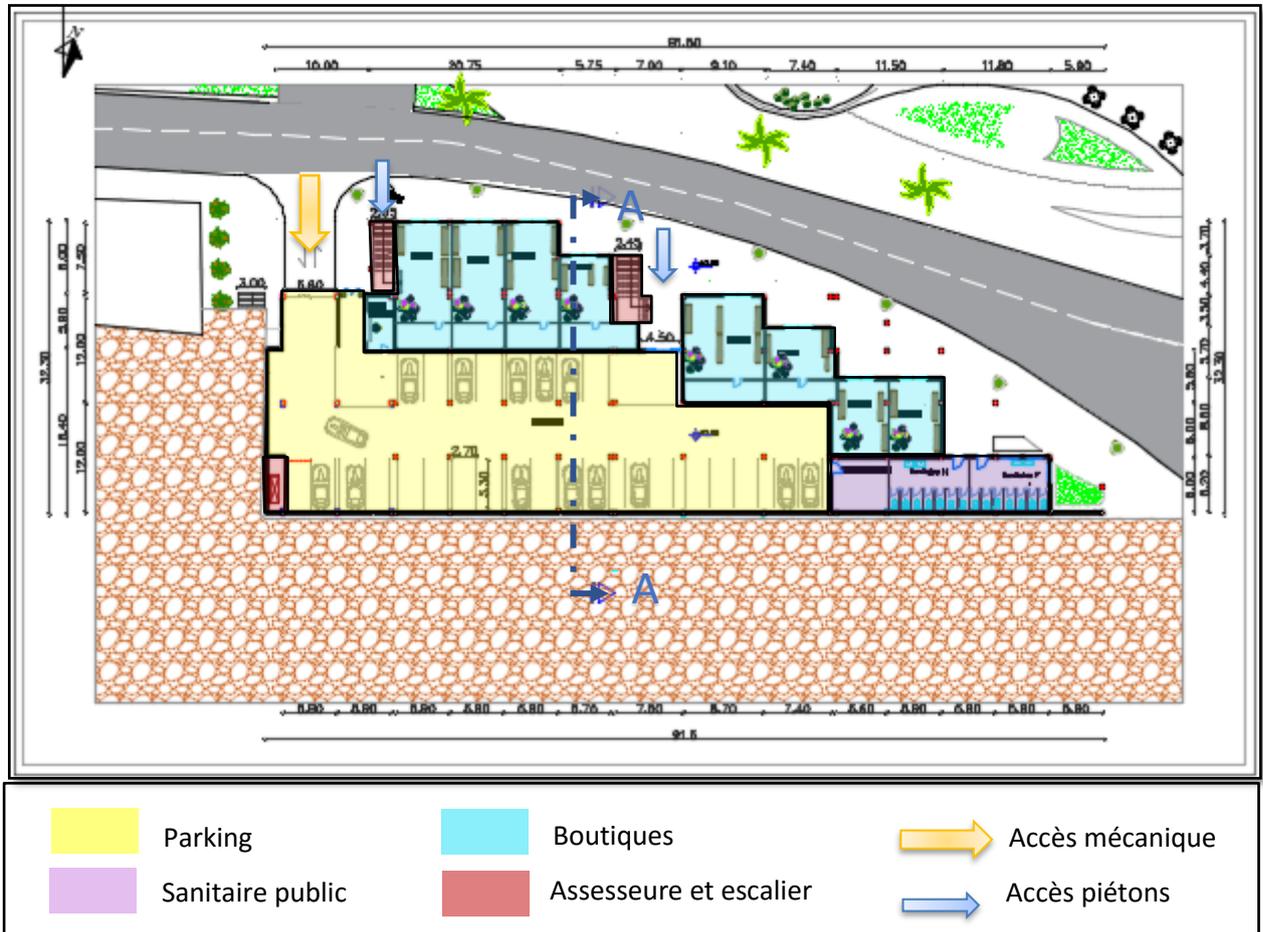
Fonction	Espaces	Nombre	Total (m ²)	
Accueil	Hall d'accueil	1	300	
	Réception	1	65	
	Salon d'attente	1	95	
	Sanitaires H/F	3H/3F	20	
	Bagagerie	1	40	
	Total			520
Consommation	Restaurant	3	1700	
	Cafeteria	3	1100	
	Salon de thé	1	400	
	crèmerie	1	150	
	Total			3350
Commerce	Boutique	8	550	
	Total		550	
Consommation	Lingerie	8	345	
	Office d'étage	8	345	
	Chaufferie	1	80	
	Vestiaire	2	35	
	Locaux technique	4	180	
	Sanitaire public	12	100	
	Total			1085
Gestion	Administration	Bureau de directeur	1	40
		secrétariat	1	20
		Salle de réunion	1	45
		Bureau de comptable	1	20
	Total			125

Fonction	Espaces	Nombre	Total (m ²)
Loisir/ Détente	Salle de jeux	1	125
	Espace de détente	7	1575
	Sauna et jacuzzi	1	145
	Salle de gymnastique	1	110
	Salon de coiffure	H/F	100
	Salon de beauté	1	90
	Jardin	1	1225
	Piscine	1	140
	Total		
Stationnement	Parking	2	1650
	Total		1650
Affaire	Salle de conférence	1	400
	Total		400
Hébergement	Suite	34	2380
	Chambre simple	42	1890
	Chambre	12	690
	Total		
Total			16150
Circulation verticale			400
Circulation horizontale			6950

Les plans :

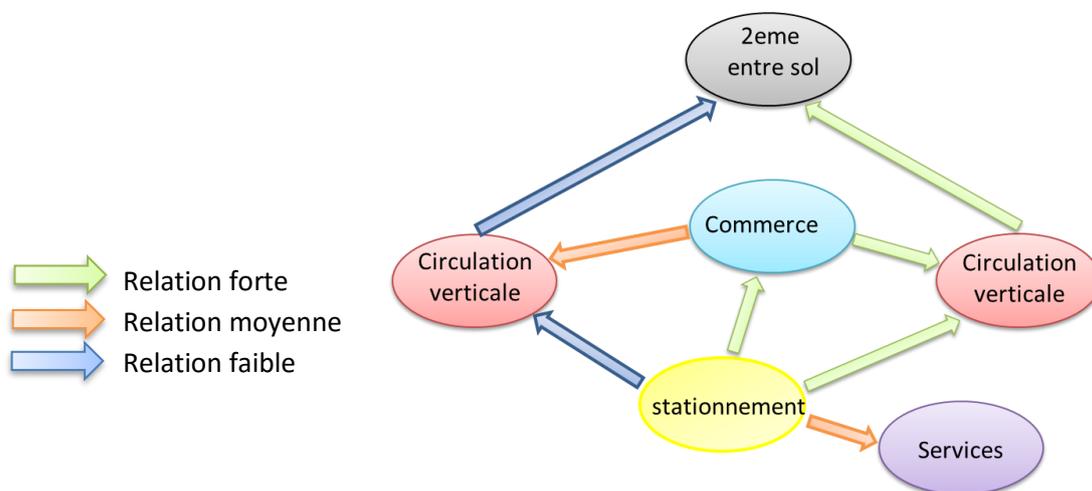
Plan d'entre sol 3 :

Figure VII-20 : montre les différentes espaces d'entre sol 3.



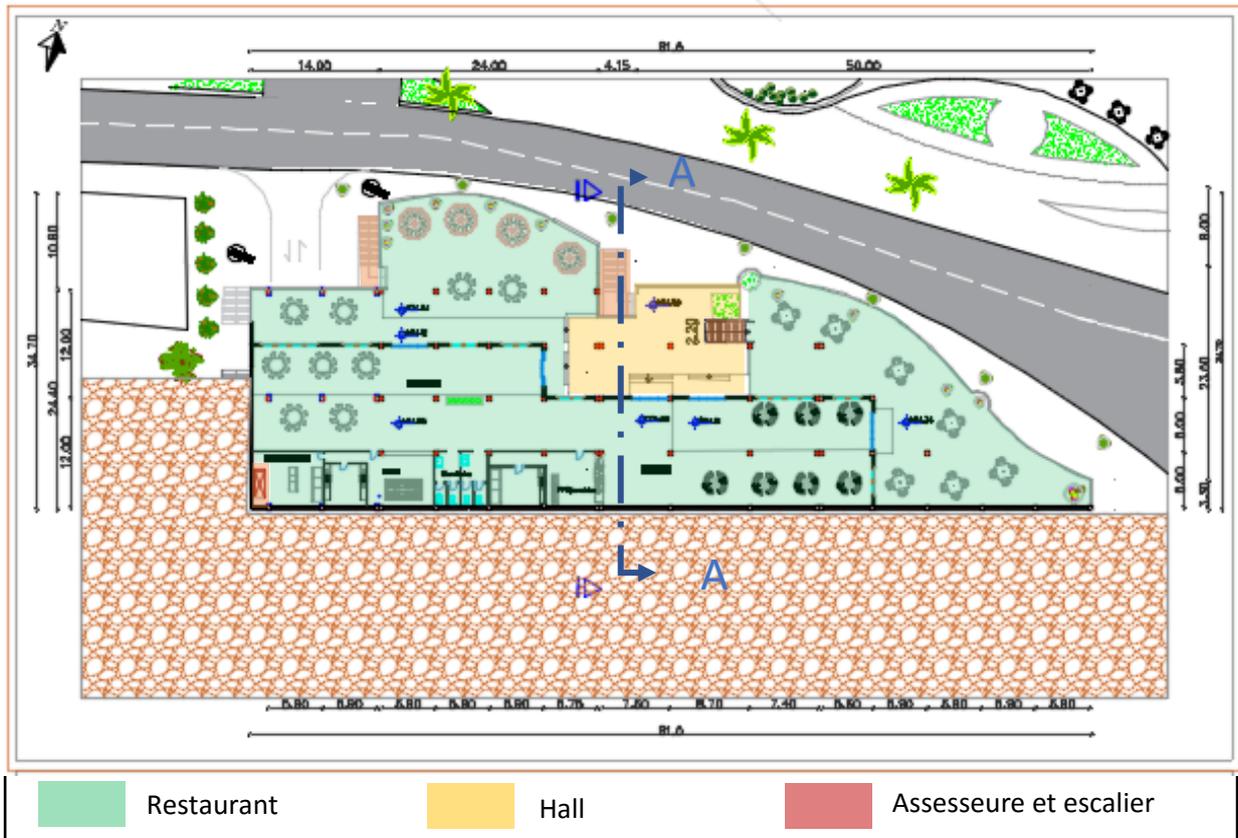
Organigramme fonctionnel entre sol 3 :

Figure VII-21 : montre l'organigramme fonctionnel entre sol 3.



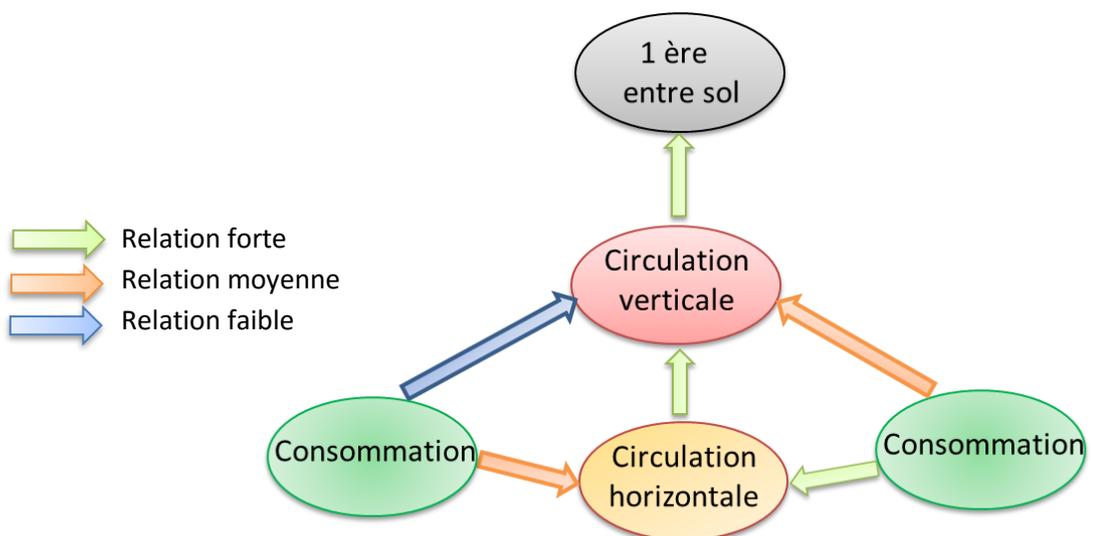
Plan d'ente sol 2 :

Figure VII-22 : montre les déférentes espaces d'entre sol 2.



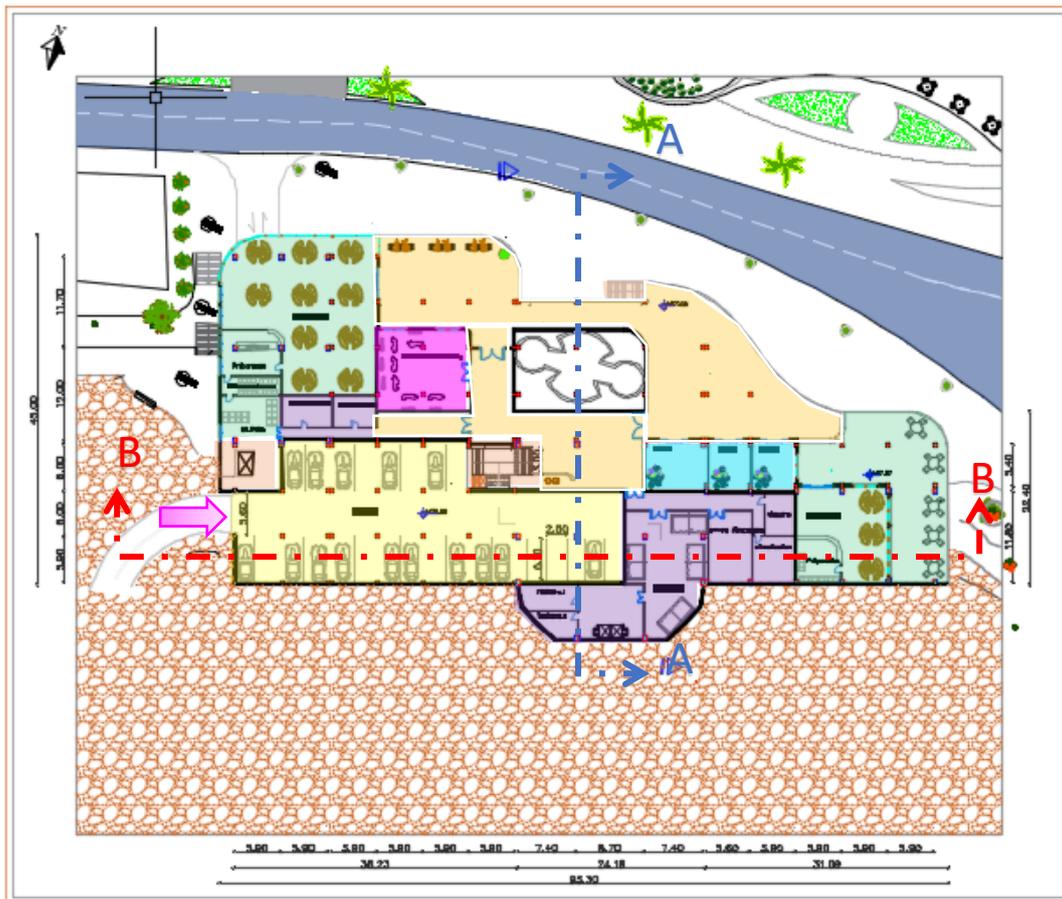
Organigramme fonctionnel entre sol 2 :

Figure VII-23 : montre l'organigramme fonctionnel entre sol 2.



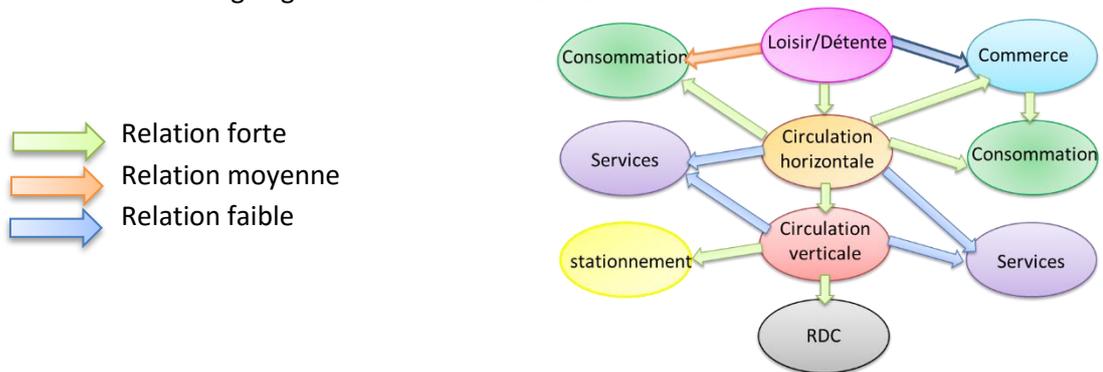
Plan d'ente sol 1 :

Figure VII-24 : montre les déférentes espaces d'entre sol 1.



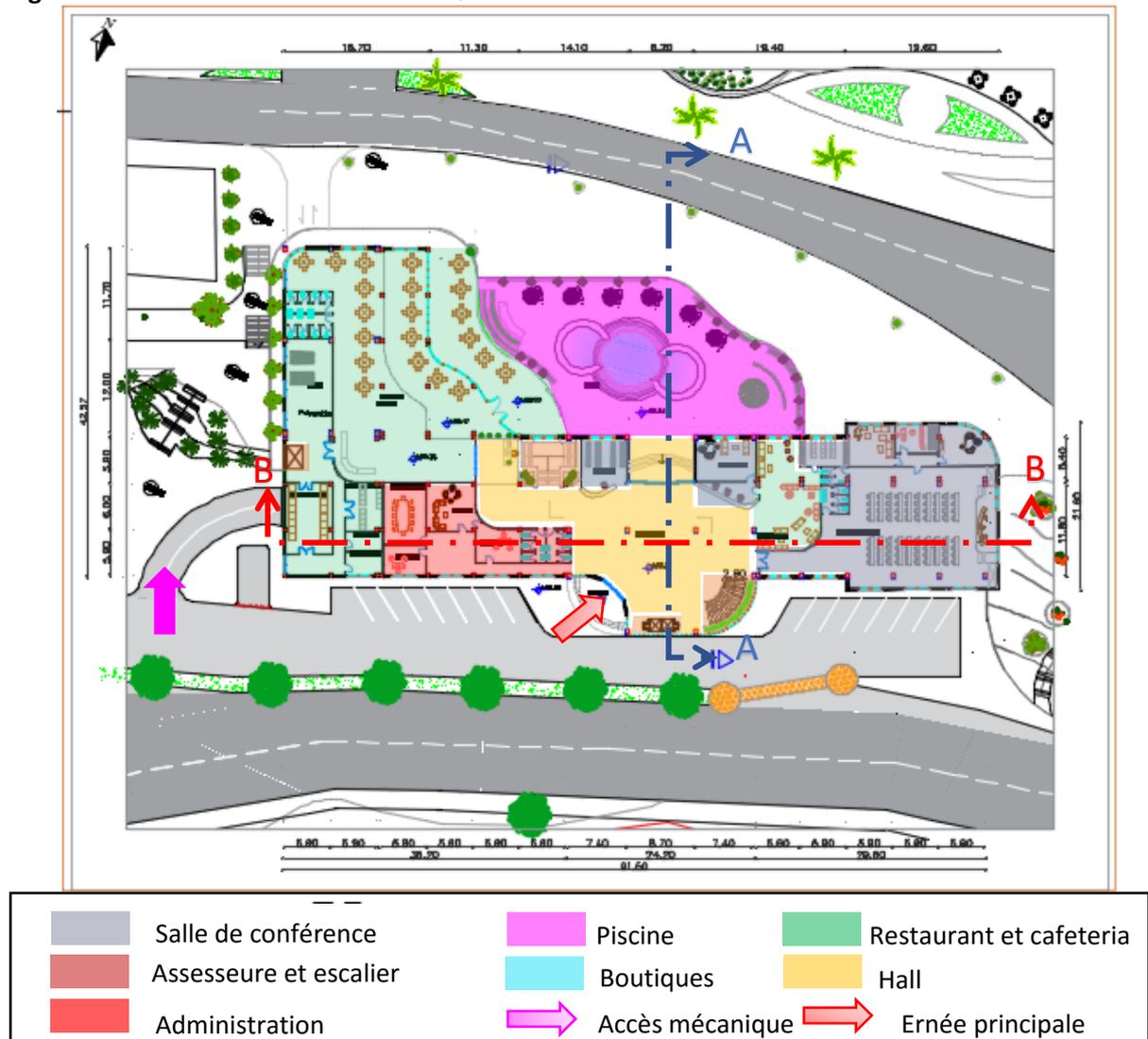
Organigramme fonctionnel entre sol 1 :

Figure VII-25 : montre l'organigramme fonctionnel entre sol 1.



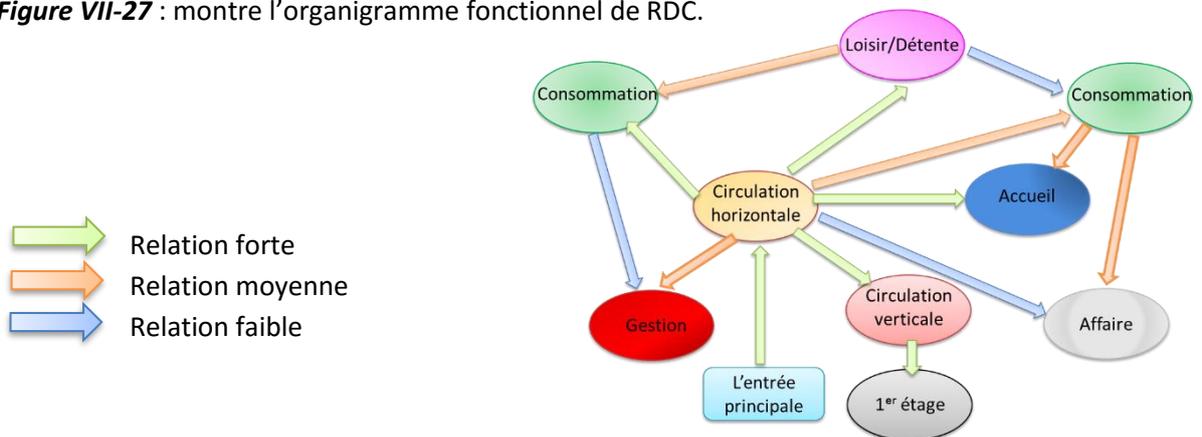
Plan de RDC :

Figure VII-26 : montre les différentes espaces de RDC.



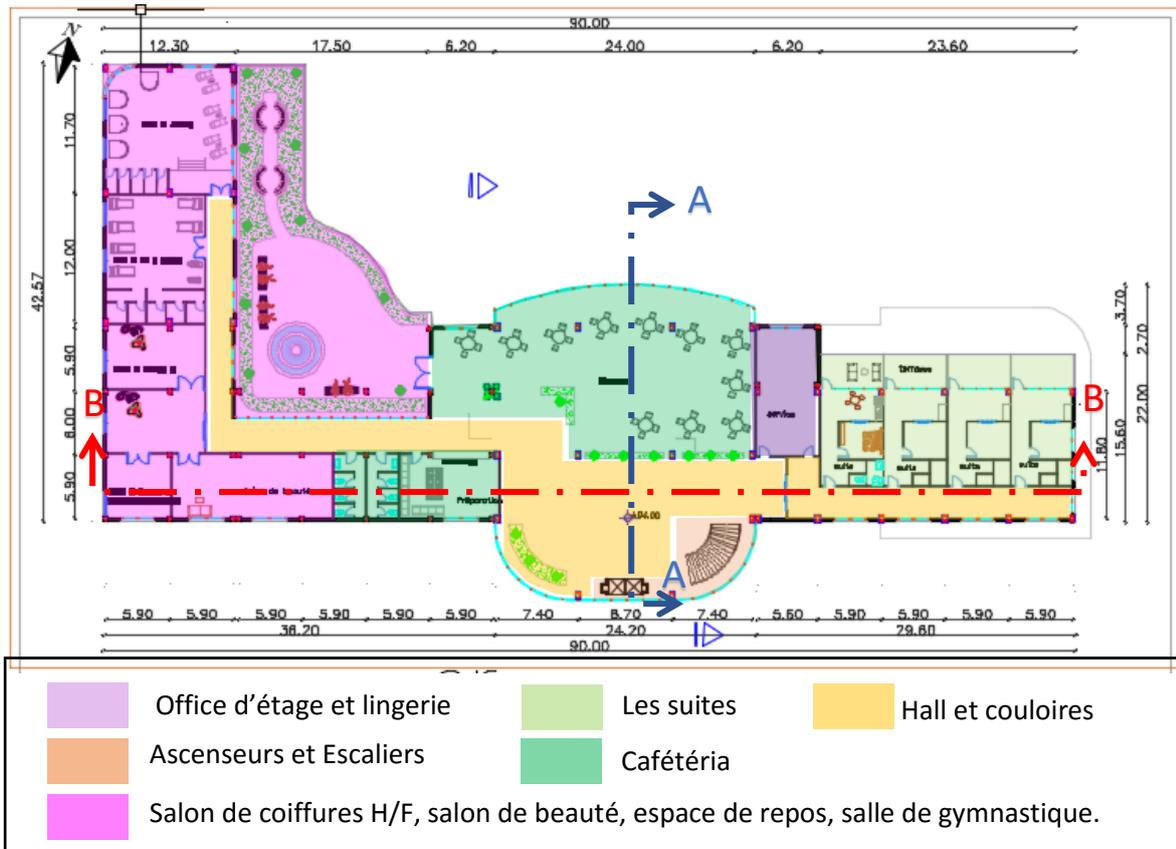
Organigramme fonctionnel RDC :

Figure VII-27 : montre l'organigramme fonctionnel de RDC.



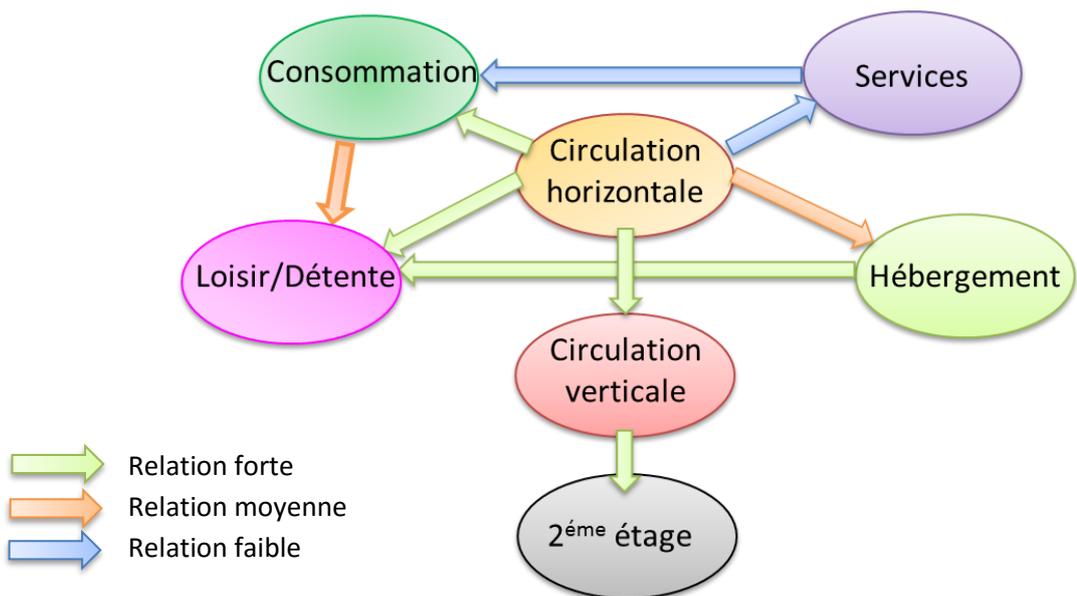
Plan de 1^{er} étage :

Figure VII-28 : montre les différentes espaces de 1^{er} étage.



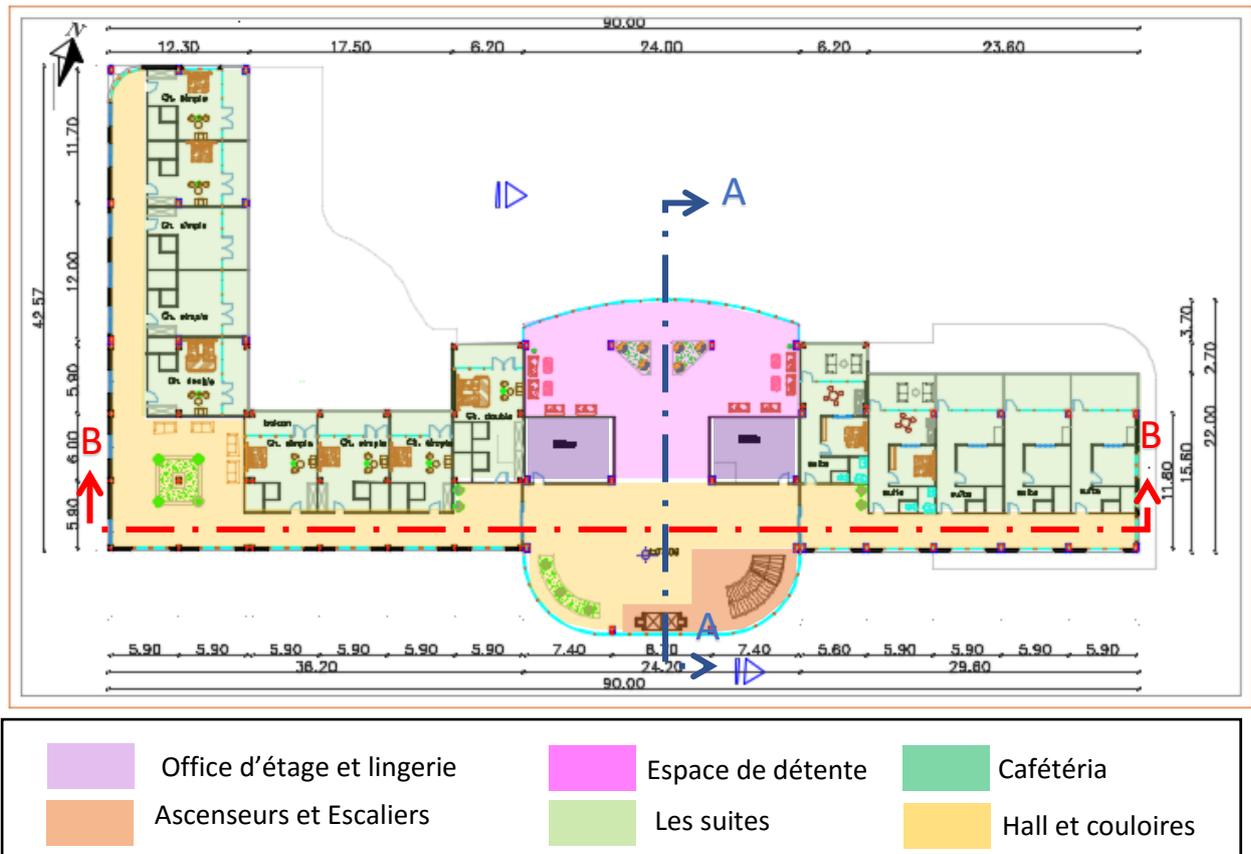
Organigramme fonctionnel 1^{er} étage :

Figure VII-29 : montre l'organigramme fonctionnel de 1^{er} étage.



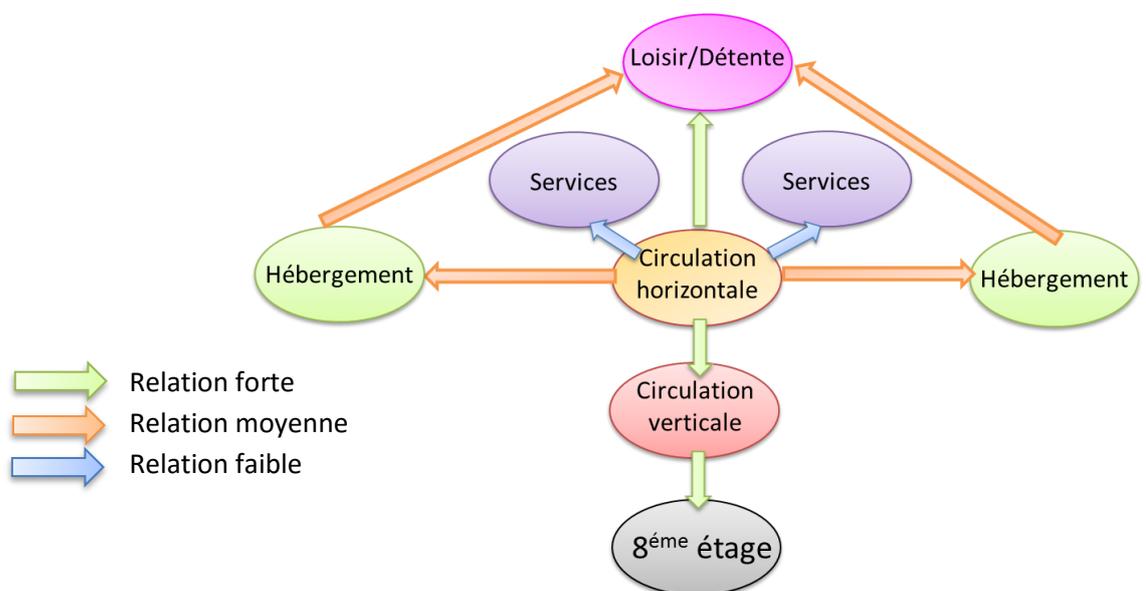
Plan d'étage courant :

Figure VII-30 : montre les différentes espaces d'étage courant.



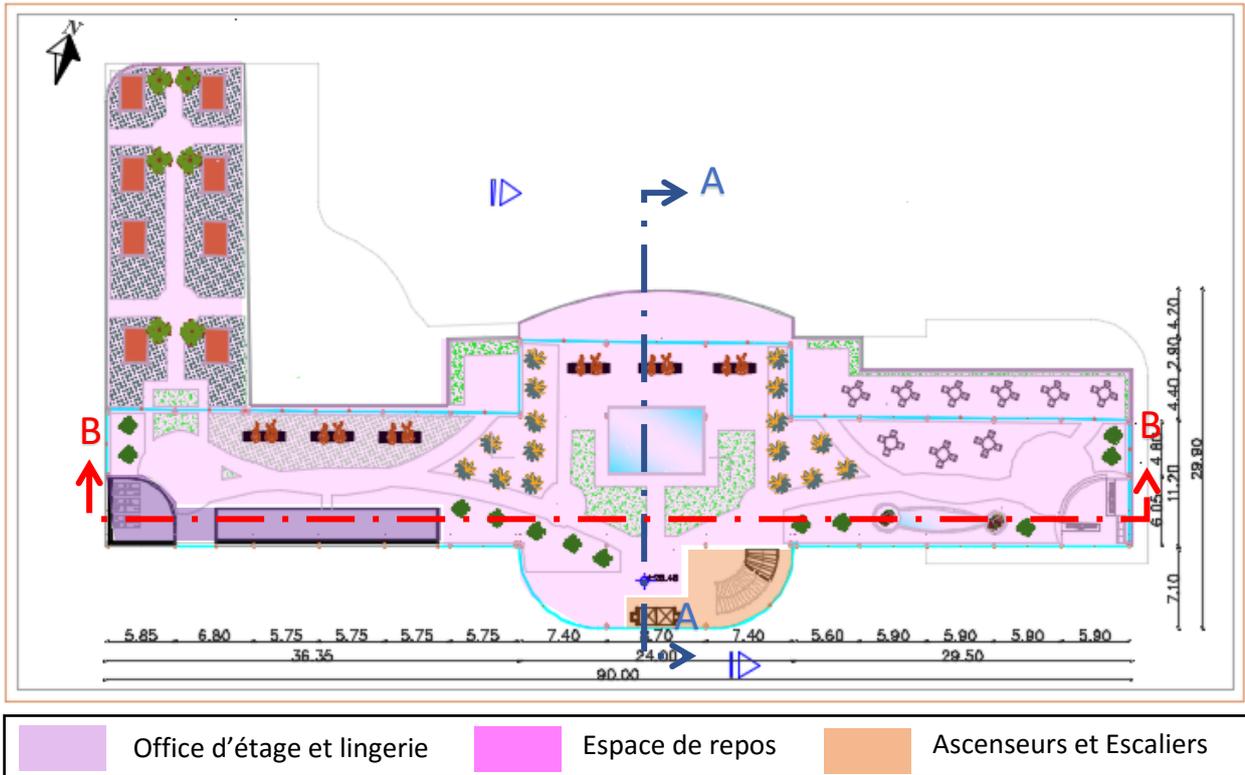
Organigramme fonctionnel étage courant :

Figure VII-31 : montre l'organigramme fonctionnel d'étage e courant.



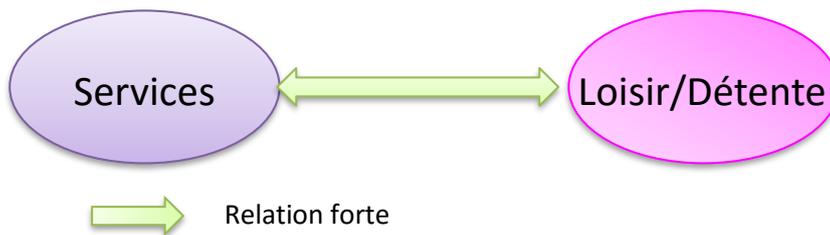
Plan de terrasse :

Figure VII-32: montre les différentes espaces de terrasse.



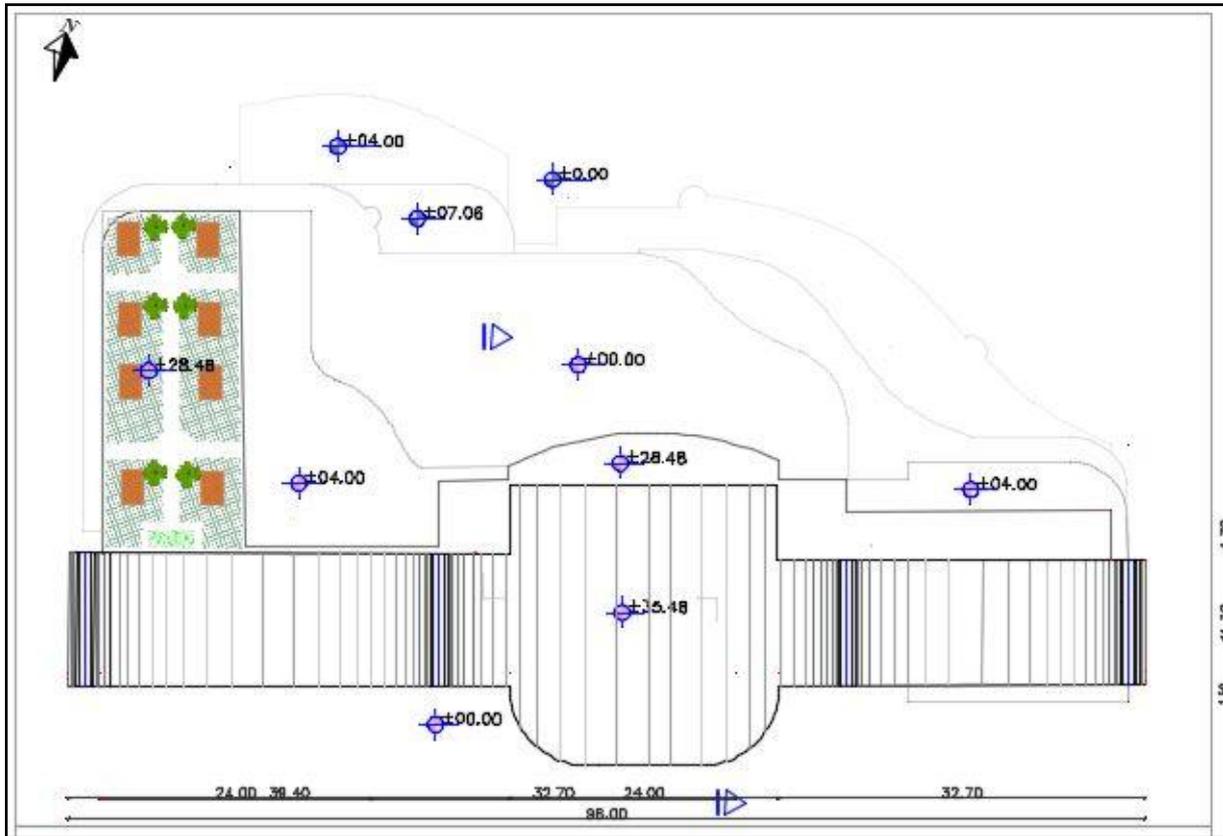
Organigramme fonctionnel terrasse :

Figure VII-33 : montre l'organigramme fonctionnel de terrasse



Plan de toiture :

Figure VII-34 : montre plane de toiture



On à inspiré la forme fluide de toiture à les vagues de méditerranés.

Figure VII-35 : montre les vagues comme un exemple d'inspiration.



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

Les coupes :

Figure VII-36 : montre la coupe A-A.

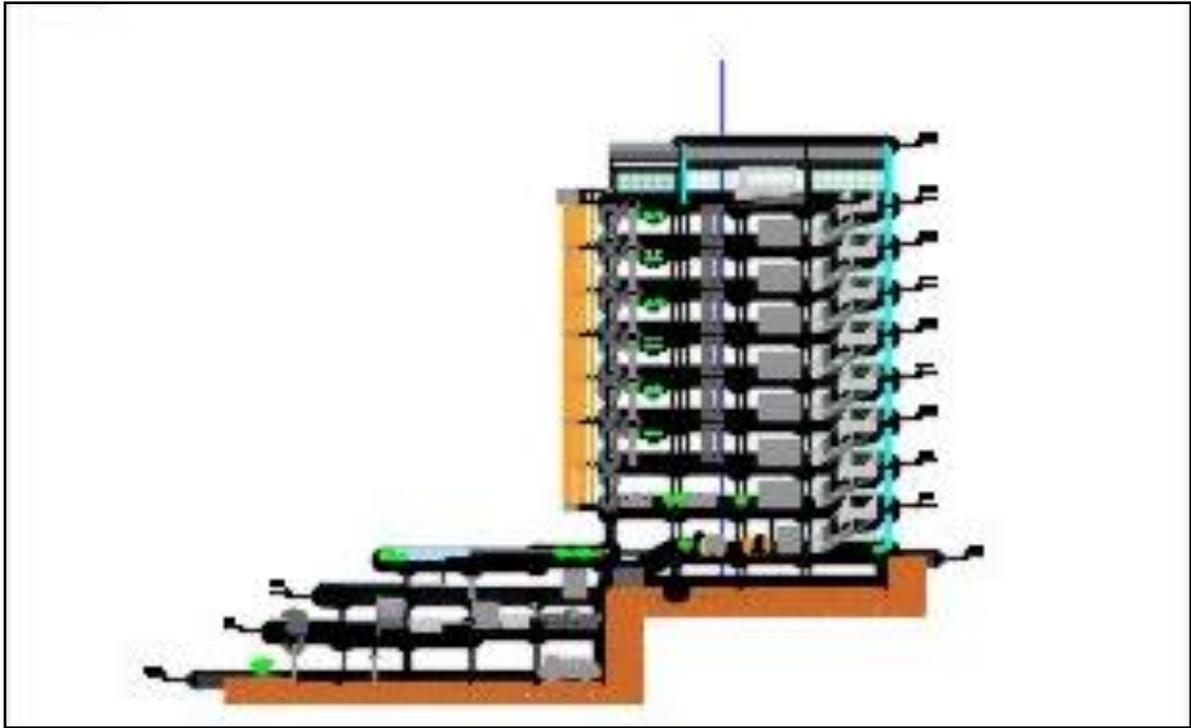


Figure VII-37 : montre la coupe B-B.



Les façades :

Figure VII-38 : montre la façade principale



Figure VII-39 : montre la façade post arrière.

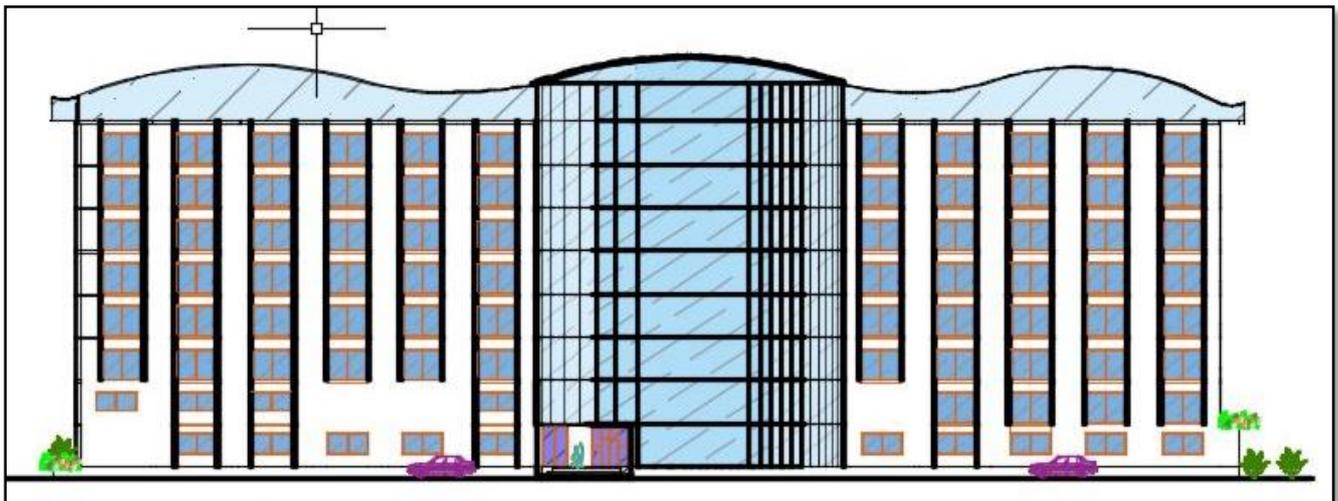


Figure VII-40 : montre la façade latérale gauche.



Le projet en 3d :

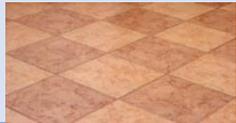
Figure VII-41 : montre l'ensemble des photos des vues en 3d.

Source: traité par les auteurs

Les matériaux de construction :

Le choix des matériaux permet dans une certaine mesure d'adapter le bâtiment aux variations du climat local.

Tableau VII-1 : montre Le choix des matériaux de construction dans le projet.

Matériaux de construction	Utilités	Illustrations
Le béton armé	Pour l'ossature des bâtiments du projet.	
L'acier	Pour l'ossature de couverture de terrasse.	
Le verre	Revêtement mural extérieur pour le commerce et service et les fenêtres et porte-fenêtre des chambre.	
La brique	Pour les cloisons de séparation.	
L'aluminium	Pour l'ossature des façades (montants et traverses).	
Les mortiers de ciment	Autant que revêtement mural extérieur.	
Les carreaux de céramique et plaine	Autant que revêtement au sol (Dalle de sol).	
La faïence	Revêtement intérieur des salles d'eau, sanitaires et cuisines.	
La peinture	Revêtement mural.	
Le plâtre	Autant que revêtement mural intérieur et plafond	

VIII. Conclusion :

Notre projet est l'aboutissement de tout un travail de réflexion , de questionnement et de remise en cause, il est avant tout porteur de sens ,de message et de symboles forts, à l'image que l'on voudrait dédier à ce site. Il est aussi une expression du changement et de la rénovation du discours architectural à Alger et à la ville d'Ain-Benian en particulier. Son architecture ne s'inscrit pas dans un registre passéiste mais dans une architecture en adéquation avec le contexte et les besoins d'aujourd'hui et demain. Nous avons voulu à travers ce projet démontrer qu'il est tout à fait possible de s'inscrire dans une architecture contemporaine loin de tous les stéréotypes tout en respectant la valeur de la ville d'Ain-Benian. Nous ne voulons pas clore ce mémoire sans souligner la nécessité et l'importance d'un travail intellectuel qui contribuerait à asseoir une théorie du changement et du renouveau dans la conception architecturale à Ain-Benian, mais aussi la nécessité d'entreprendre une lecture historique et analytique, afin d'aboutir un travail architectural basé non pas sur la répétition mais sur la création. Notre conclusion n'est pas un dogme mais réflexion et une contribution pour l'ouverture d'un débat plus objectif et intellectuel sur le devenir de l'architecture du littoral.... Sur ce nous concluons que c'est ainsi que Ain-Benian se réconcilie avec la mer.