



– Université Blida 01 –  
- Institut d'Architecture et d'Urbanisme-  
2017/2018

**Master 02**  
**'Architecture et Projet Urbain'**

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

**THEME : REVALORISATION DES PETITES VILLES  
COTIERES.**

**INTITULE : La reconquete du front dans l'intreface  
ville/mer de Ain Benian**

**Etudiantes : - MENTALECHETA Naila.**  
**- YAHIA TENE Safia Rania.**

**Encadreur: Mr SEDOUD**  
**Co-Encadreur : Mr ABDELMALEK.**

**Jurys: -. .**

**- JUILLET 2019 -**

## **RESUME:**

Le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champs d'actions nous a permis de nous intéresser à la thématique des reconquêtes des fronts de mer des villes cotières.

La pratique urbanistique et la production architecturale que la ville de Ain Benian a subis au cours de ces dernières années, a causé de sérieux problèmes à l'image de la ville de la dégradation du bâti, de la fragmentation des tissus urbains et le grand clivage entre la ville et la mer.

Sur le plan urbanistique, la ville souffre d'une absence d'une politique de gestion de l'espace urbain et d'infrastructures touristique au profit d'un étalement urbain incontrôlé, mettant en péril toutes les orientations de planification et d'aménagement, et engendrant une image piètre d'une ville cotière sur la méditerranée.

Dans cet essai projet, l'objectif est de mettre la lumière sur la problématique de la rupture et de l'image ville/mer dans le cas de Ain Benian. Notre intervention marque une volonté de s'orienter vers un nouveau mode de penser le front de mer de petites villes cotières, qui vise la recomposition urbaine de l'interface ville-mer à travers l'interaction de ces dernières dans la composition urbaine des petites villes côtières, sous différents angles, tout en respectant la vocation de la ville et l'identité du lieu, en hissant son statut et l'intégrant dans le processus de métropolisation en cours.

Nous abordons donc cet enjeu, ensuite nous mettrons la lumière sur le front de mer de la ville de Ain Benian comme cas d'étude et la programmation d'un édifice d'hôtellerie d'une grande envergure pour apporter une touche significative au paysage urbain et servira comme un repère notable dans le paysage et l'image maritime de l'Algérois.

Dans cet essai projet, l'objectif principal est de pouvoir retisser le lien entre Ain Benian et la mer, afin d'inscrire les deux milieux dans une dynamique commune et cela à travers une opération de recomposition urbaine et prenant en charge la revalorisation du front de mer de la ville.

### **Mots clés:**

Ain Benian, clivages, recomposition urbaine, revalorisation, front de mer, Petites villes côtières. Image de la ville.

## **ABSTRACT:**

The urban project presents itself as a new way of doing the urban, and the extent of its field of action has allowed us to focus on the theme of reclaiming the sea fronts of coastal cities.

The urbanistic practice and architectural production that the city of Ain Benian has undergone in recent years, because of serious problems such as the degradation of the building, the fragmentation of urban fabrics and the great divide between the city and the sea

In terms of urban planning, the city suffers from a lack of a policy of urban space management and tourist infrastructure in favor of uncontrolled urban sprawl, jeopardizing all planning and development guidelines, generating a poor image of a coastal town on the Mediterranean.

In this memoir, the objective is to shed light on the problem of the city / sea rupture in the case of Ain Benian. Our intervention marks a desire to move towards a new way of thinking about the sea front of small coastal towns, which aims at the urban recomposition of the city-sea interface through the interaction of the latter in the urban composition of small coastal cities, from different angles, while respecting the vocation of the city and the identity of the place, raising its status and integrating it into the ongoing process of metropolisation.

We therefore address this issue, then we will highlight the waterfront of the city of Ain Benian as a case study and programming a major building to bring a significant touch to the urban landscape and serve as a significant landmark in the coastal landscape of Algiers.

In this work the main objective is to be able to reweave the link between Ain Benian and the sea, in order to register the two environments in a common dynamic and this through an urban recomposition operation and taking charge of the upgrading of the seafront from the city

### **Key words:**

Ain Benian, cleavages, urban recomposition, revalorization, waterfront, small coastal towns.

## *REMERCIEMENT*

*Nous remercions Dieu le Tout Puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour l'élaboration de ce modeste travail.*

*Nous tenons à exprimer nos vifs remerciements et notre gratitude à notre encadreur monsieur SEDOUD Mohamed, pour nous avoir fait profiter de ses judicieux conseils, de ses connaissances et de ses pertinentes remarques ainsi que le soutien dont il nous a témoigné durant toute cette année.*

*Nous désirons également remercier monsieur ABDEL MALEK pour son assistance, sa supervision précieuse et soigneuse et pour tous les conseils nécessaires qu'il nous a fournis pour l'accomplissement de ce travail.*

*Nous n'oublions pas nos parents pour leur contribution, leur soutien, leur patience et leur douâa et nous adressons nos plus sincères remerciements à tous nos proches et amis, qui nous ont toujours soutenue et encouragée au cours de la réalisation de ce mémoire.*

*C'est avec profond bonheur qu'on saisit cette occasion solennelle pour adresser aux membres du jury nos sincères respects tout en leur exprimant notre profonde reconnaissance de nous avoir fait l'honneur d'accepter de juger notre travail.*

*Merci...*

*Safia Rania & Naila*

**Chapitre 01 : Chapitre Introductif.**

I.	<u>Introduction</u> .....	<b>04</b>
I.1.	<u>Introduction à la thématique générale du master</u> .....	<b>04</b>
I.2.	<u>Thématique d'atelier « Projet urbain et centre historique »</u> .....	<b>08</b>
I.3.	<u>Introduction au thème spécifique</u> .....	<b>09</b>
II.	<u>Présentation de cas d'étude</u> .....	<b>10</b>
III.	<u>Problématique spécifique a la recherche</u> .....	<b>11</b>
III.1.	<u>Problématique générale</u> .....	<b>11</b>
III.2.	<u>Choix de site</u> .....	<b>13</b>
III.3.	<u>Problématique spécifique</u> .....	<b>13</b>
III.4.	<u>Hypothèse</u> .....	<b>14</b>
III.5.	<u>Les objectifs</u> .....	<b>14</b>
IV.	<u>Présentation de la démarche méthodologique</u> .....	<b>15</b>
V.	<u>Présentation succincte du contenu de chaque chapitre</u> .....	<b>16</b>
VI.	<u>Conclusion</u> .....	<b>17</b>

**Chapitre 02 : Etat des connaissances.**

I.	<u>Introduction</u> .....	<b>19</b>
II.	<u>Projet urbain:une demarche stratégique pour la relation ville-mer</u> .....	<b>20</b>
II.1.	<u>Projet urbain: éléments de définitions et caractéristiques</u> .....	<b>20</b>
II.2.	<u>Les enjeux du projet urbain</u> .....	<b>20</b>
II.3.	<u>Les concepts et définitions</u> .....	<b>20</b>
II.4.	<u>Ville côtière</u> .....	<b>21</b>
II.4.1.	<u>Problématique des villes côtières « rupture ville/mer »</u> .....	<b>21</b>
II.4.2.	<u>Spécificité de la ville portuaire</u> .....	<b>21</b>
II.4.3.	<u>Le clivage ville-port</u> .....	<b>21</b>
II.4.4.	<u>La bande côtière</u> .....	<b>22</b>
II.4.5.	<u>La façade maritime</u> .....	<b>22</b>
II.5.	<u>Recomposition urbaine</u> .....	<b>22</b>
II.6.	<u>Revalorisation urbaine des interfaces ville-mer</u> .....	<b>24</b>
III.	<u>Analyse d'exemples</u> .....	<b>27</b>
III.1.	<u>Critères du choix des exemples</u> .....	<b>27</b>
III.2.	<u>Exemple 1 : Réaménagement du front de mer de Saint-Jérôme et Fesca à Bari</u> .....	<b>27</b>
III.3.	<u>Exemple 2 : Revitalisation du front de mer de Redondo à Californie</u> .....	<b>29</b>
III.4.	<u>Exemple 3 : revalorisation du front de mer de Malaga en Espagne</u> .....	<b>31</b>
III.5.	<u>Lecture comparative</u> .....	<b>37</b>
IV.	<u>Conclusion</u> .....	<b>38</b>

# **Chapitre 01: Introduction.**

## **I. Introduction:**

### **I.1. Introduction à la thématique générale du master:**

#### **‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’**

La problématique générale du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l’approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s’insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l’approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourait aux modèles de l’urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affectée par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement: les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu’entretiennent ces villes avec leur territoire.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville: c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme.

Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme,

devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »<sup>1</sup>.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente<sup>2</sup>. Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville: sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup>: le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

---

<sup>1</sup>Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011).

<sup>2</sup> Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 –Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

<sup>3</sup>Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre: l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »<sup>4</sup>.

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet: la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique: celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques.

(Tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

---

<sup>4</sup> Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118.

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... Construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne: les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2016/2017 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés:

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme.
- Le Projet Urbain en centre historique.
- Le Projet Urbain en périphérie.

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka.

Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain'.

Septembre 2018.

## I.2. Thématique d'atelier : ' Architecture et projet urbain en périphérie '

Les villes grandissent, s'étendent et s'étalent à l'échelle planétaire c'est pour ça, au cours des années 1990, Le terme « métropolisation » apparaît. Ce terme se diffère de « périurbanisation » qui est un terme ancien et correspond à des phases successives de la croissance urbaine. Par contre la métropolisation est un phénomène particulier et plus récent. L'évolution des modes de vie, croissance démographique, déséquilibre territorial, accès à la voiture, changement du mode économique, etc. Tous ces facteurs ont provoqué une recomposition profonde des espaces urbains<sup>5</sup>.

« Les processus de métropolisation comportent dix commandements qui puissent transformer une ville à une métropole »<sup>6</sup>, ils créent les fonctions d'exception et d'excellence dans la trame des villes internationales. Toute ville avec une stratégie de mondialiser son territoire, doit bien définir les seuils qualitatifs et quantitatifs déclenchant des processus cumulatifs, et Chercher à atteindre l'excellence, parce que C'est l'investissement de haut de gamme qui fait la métropole. Il est aussi nécessaire de mentionner que l'Investissement de la métropole pour devenir une porte d'entrée est la meilleure façon pour définir l'accessibilité à la nouvelle structure spatiale de l'aire métropolitaine, qui doit avoir la capacité à gérer le grand événementiel et faire connaître la métropole au monde, et pour devenir une métropole, c'est avoir changé d'image c'est pour cela la création des nouvelles signes urbains est très important.

D'une part, Le projet urbain est la réponse adéquate aux ensembles des périphéries urbains, à travers une démarche dans le but d'améliorer les performances locales de ses périphéries (environnementaux, économiques, et sociaux). La bonne utilisation des ressources et potentialités des périphéries urbaines, joue un grand rôle dans le processus du développement de la métropole. D'un autre coté le projet urbain en périphérie, est la bonne réflexion du complètement et renforcement d'un maillage d'infrastructure, qui fait la relation directe entre la métropole et ses périphéries urbaines. Le projet urbain émerge comme la résolution émergente dans le but de renforcer le maillage d'infrastructure et améliorer les performances des périphéries urbaines, le projet urbain garantis une forte relation entre la métropole et ses agglomérations périphériques, et donc il émerge comme un vrai outil d'aide à la métropole.

L'encadreur.

<sup>5</sup>Le processus de métropolisation et l'urbain de demain, collection Essentiel n°15, Certu (Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) <sup>6</sup>Magazines « urbanisme » mai juin 1993, hors-série n°2

<sup>6</sup>Magazines « urbanisme » mai juin 1993, hors-série n°2

### I.3. Introduction au thème spécifique:

#### ‘ PROJET URBAIN DANS LES VILLES LITTORALES ’

Le projet urbain se présente comme étant une nouvelle pratique urbaine qui tend à se généraliser et à se pratiquer dans toutes les villes du monde.

Ce nouveau mode d'action sur les villes, qui rompt avec les pratiques antécédentes de planification et d'aménagement, se présente comme une alternative incontournable pour les requalifier, s'apprête comme un outil efficace pour renforcer leur attractivité, et propose un processus partagé, où tous les acteurs de la ville se rencontrent et se concentrent. En effet, le projet urbain de par son approche, « Est la reconnaissance de ce qu'il est là, des traces du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans lesquels on se situe des fondements pour d'autres qui viendront après. Faire du projet urbain, c'est parler de la relation plutôt que des objets, dans le temps autant que dans l'espace »<sup>7</sup>

De par sa légitimité, le projet urbain fût rapidement adopté par une pluralité d'acteurs, pouvoirs publics, urbanistes provenant de toutes disciplines confondues, et même l'habitant qui, par l'avènement du projet urbain comme une nouvelle manière de faire l'urbain, a pu s'approprier le rôle d'acteur au lieu de simple usager.

La loi algérienne définit le littoral comme suit: “le littoral englobe l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental, ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de huit cents(800m) longeant la mer”<sup>8</sup>.

Le paysage littoral est constitué d'entités multiples, non seulement par la variété des configurations des espaces naturels, mais également par celle des espaces construits et des ensembles cultivés. Patrimoine bâti, cultures agricoles et maritimes... toutes ces structures paysagères ont, dans leur diversité, une référence commune majeure: la présence de la mer.

Le littoral est lisible de tous les côtés: depuis la mer la lisibilité est complète et donne à voir, d'un coup de regard, l'ensemble composé des profils construits et des espaces naturels, ainsi que du relief, depuis la terre, cette visibilité est multiple avec une particularité forte qui est la perception de la mer, ou du paysage qu'elle suggère.

De cette double relation terre/mer et d'extrême visibilité, l'aménagement de l'espace littoral notamment l'espace extérieur considérant qu'ils sont les plus importants (des percées, des belvédères, terrasses publiques, des espaces verts), ainsi la qualité

<sup>7</sup> Christian Devillers, Le Projet Urbain, Ed : du Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1994.

<sup>8</sup> Journal Officiel de la République Algérienne N°10, chapitre II « le littoral » Article 07, 12 février 2002

architecturale qui se traduit par la création des terrasses, des bow-windows et des galeries. Leurs rapports avec le relief ainsi la mer, posent une responsabilité particulière pour les élus. L'espace littoral doit garder ses spécificités, son identité qui allie le paysage au patrimoine construit dans un dialogue permanent avec la mer.

## II. Présentation du cas d'étude "La ville de Ain Benian:

Ain-Benian est située sur le littoral à 15 Km à l'Ouest d'Alger et à 54 km de la wilaya de Tipaza. La commune de Ain-Benian est limitée au Nord et à l'Ouest par la mer méditerranéenne, au Sud par les terres agricoles et ouad Beni messous et enfin à l'Est par la forêt de Bainem et le grandrocher.

Elle représente un point de relais entre la zone Ouest et la zone Est de la cote Algéroise. Sur le plan administratif Ain Benian partage des frontières avec Hammamet et Beni messous à l'Est et Cheraga au Sud et l'Ouest.

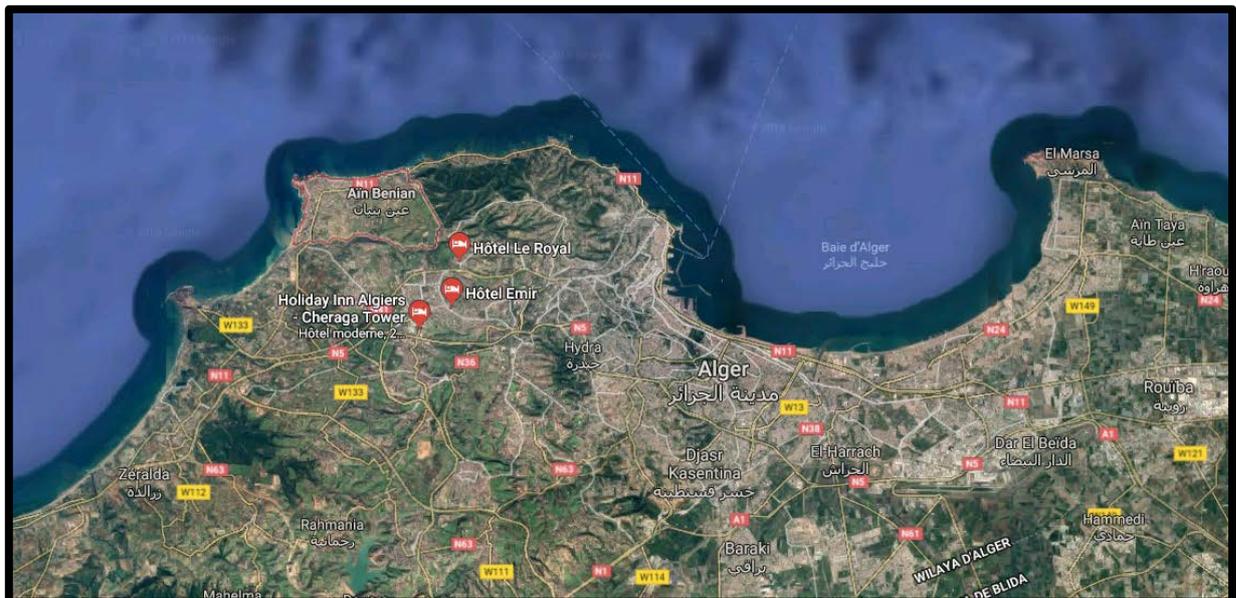


Figure1 :carte montrant la situation de Ain Benian/ Src: google earth

Après la création du Gouvernorat du Grand Alger, Ain-Bénian rejoint sa place avec les communes de la capitale et elle constitue avec celles de Chéraga, DelyIbrahim, Hammamet, Ouled Fayet la Circonscription Administrative de Chéraga. Sur le plan géographique, à travers la route nationale N°11, elle constitue un point de relais entre la zone Ouest et la zone Est de la côte Algéroise, et ce malgré son isolement des autres villes avoisinantes en raison des obstacles naturels qui l'entourent, par le Nord et l'Ouest. L'étude plus détaillée qui identifie les structures préexistantes et les caractères spécifiques urbains du lieu qui

deviennent les points d'appui du projet urbain. La mer méditerranée, le grand rocher, la forêt de Bainem à l'est et oued de Beni Messous au sud, sont les éléments physiques qui structure Ain Benian.

Elle est connue par:

- **Le port El Djmila (la madrague):** une station balnéaire située à l'ouest de Ain Benian.
- **Sa prestigieuse Ecole Supérieure d'Hôtellerie et de restauration ESHRA:** établissement d'enseignement supérieur lancé en 2014 par la société d'investissement hôtelier. L'ambition affichée de l'ESHRA est de former des compétences, avec des possibilités de carrières multiples que ce soit dans les domaines de l'hôtellerie, de la restauration ou même du tourisme.
- **CENTRE International des Conférences (CIC) :** un lieu de modernité unique en Afrique du nord, situé à proximité du club des pins , S'étendant sur une superficie de plus de 270000 m<sup>2</sup> conçu aux dernières normes de technologies, c'est une œuvre architecturale magnifique
- **Institut National de Science et Technologie des Sport:** est spécialisé dans la formation des d'entraîneur 1er ou 2e Degré.

### **III. Problématique spécifique à la recherche:**

#### **III.1. Problématique générale:**

Le littoral est un espace limité, convoité, attractif, et touristique propice aux différents flux (échanges commerciaux, déplacements...), c'est l'espace le plus sollicité du fait de son climat et sa position géographique qui ont favorisé son occupation, il accueille actuellement la plus part des habitants des pays, nombre d'agglomérations et de nombreuses activités. Le littoral joue un rôle moteur essentiel, dans le développement économique touristique et culturel d'une région.

En Algérie, environ les deux tiers de la population sont concentrées sur le littoral ce qui a causé de grande pression sur la bande côtière surtout après l'industrialisation du fait les petites villes côtières commencent à perdre leurs valeurs urbaines à cause des développements opérées.

« Depuis la fin des années 90, le littoral Algérien connaît des transformations profondes et brutales, les petites villes côtières n'ont pas été conçues au départ comme ville à vocation touristique balnéaire, elles ont connu ce changement plus tard et ça présente très souvent

des problèmes de relation ville mer, ce ci a donné naissance à des ensembles urbains provoquant une rupture entre le noyau historique et les nouvelles projections notamment la partie balnéaire de la ville. Le littoral recèle d'atouts indéniables favorables à l'activité touristique. Depuis l'indépendance, et contrairement aux autres pays du pourtour méditerranéen, l'Algérie n'a pas accordé au secteur du tourisme un rôle conséquent dans ses différentes politiques de développement»<sup>9</sup>. En réalité, il n'existe aucune politique qui vise à gérer et à promouvoir le tourisme, encore moins d'une manière durable, même si en 1966 furent créées les Zones d'Expansion Touristiques (ZET). Actuellement la majorité des ZET ont été détournées de leur vocation initiale, leurs terrains d'assiettes ont servi pour implanter des lotissements et des coopératives immobilières.

Donc ce bouleversement affecte les relations urbano-portuaire au sein de ces villes en les guidant vers une dissociation et un éclatement spatio-fonctionnel entre ville et port.

Ces villes côtières, qui ont été structurées, mais au fur à mesure de leur développement, la sphère de problèmes est élargie:

- Rupture ville mer, due à l'absence d'infrastructure d'articulation et la mauvaise exploitation de l'emprise portuaire, ainsi que le front de mer qui est dépourvu de toute activité touristique et d'animation qui le rende peu fréquenté.
- Négligence du front de mer dans les plans d'aménagement et la négligence de la plage.
- Prolifération des friches le long du littoral.
- Manque de percés vers la mer accentuant la rupture ville-mer.
- Absence d'infrastructure d'accueil (capacité d'hébergement).

**Quelle serait la meilleure intervention urbaine que l'on pourrait adopter pour traiter l'interface ville – mer des villes côtières? tout en revalorisant leur vocation touristique à travers des opérations de recomposition et/ou réaménagement et lui redonnant son identité maritime?**

---

<sup>9</sup> Malika Kacemi, « Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments : Le cas des communes littorales d'Oran », Études caribéennes [En ligne], 20 | Décembre 2011

### III.2. Choix de site:

Notre choix s'est porté sur la ville de AIN-BANIAN, une petite ville littorale du sahel algérois, Pour les motivations suivantes:

- Sa situation géographique importante qui est à proximité des grandes métropoles (Alger, Blida, et Tipaza).
- Elle est marquée par un début de développement économique et touristique au niveau de la station balnéaire El Djamila.
- La ville constitue un intérêt scientifique qui mérite d'être étudié, ce qui est incarné par le fait que c'est à l'origine, un établissement agricole pendant la colonisation qui a basculé vers la vocation touristique afin de s'ouvrir vers la mer sans projet urbain achevé. Fait accentué par une mutation industrielle nécessitant une réelle prise en charge.
- La ville illustre parfaitement notre problématique de rupture ville/mer et l'isolement par rapport à la bande littorale.

### III.3. Problématique spécifique:

Ain-Benian est une ville à l'origine agricole, puis balnéaire, dispose d'un potentiel naturel remarquable incarné principalement par son front de mer. Après l'émergence de la grande zone d'activité, cette richesse est devenue de plus en plus dégradée, non exploitée, ce qui met la ville dans un état de disfonctionnement prononcé.

Cette situation ne fait qu'aggraver une relation fragile entre la ville et la mer, plusieurs problèmes sont recensés au niveau de cette ville dont:

- Un front de mer délaissé et la disparition de la plage.
- Une très faible articulation entre la ville et la mer.
- L'absence d'une façade maritime adéquate, des équipements structurants et des activités attractives en rapport avec sa vocation balnéaire.
- Une propagation des mini-activités industrielles, des hangars et l'habitat précaire sur la bande côtière formant une barrière entre la ville et la mer.
- Détachement du parcours littoral du reste de la ville créant deux entités tellement proches mais qui ne partagent aucune activité de vie.
- Des quartiers littoraux en état de dégradation, et manque de structuration de l'espace urbain.
- L'absence d'une infrastructure hôtelière à l'échelle des ambitions des décideurs locaux et qui constitue le sujet sur lequel va pencher notre recherche.

Suite à ce qui précède, nous préconisons de répondre à la question fondamentale suivante:

**Comment intégrer la zone de relais entre le milieu maritime et le milieu urbain de AIN BENIAN dans sa dynamique globale pour assurer une meilleure articulation entre la structure urbaine du tissu existant et la mer ?**

#### **III.4. Hypothèse:**

L'hypothèse de travail s'ordonne comme suit:

La rupture ville/mer vécue par AIN-BENIAN est le résultat de l'inefficacité des instruments d'urbanisme ainsi que de l'abandon des habitants du site sensé contenir le front de mer. Face à cet enjeu, seule l'ouverture de la ville sur son front de mer peut faire face à ce problème et rééquilibrer la structure urbaine, ainsi lui rendre son image à caractère balnéaire. Ceci peut se réaliser à travers une opération de revitalisation de front de mer et la recomposition de l'axe qui constitue la colonne vertébrale qui relie le front de mer au centre ville. Cela rentrerait dans le cadre de la démarche du projet urbain que nous envisageons d'adopter.

#### **III.5. Les objectifs:**

Les objectifs principaux que nous tenons à atteindre à travers notre travail sont:

- Etudier et comprendre le phénomène de rupture ville/mer qui touche les villes côtières et découvrir les solutions adéquates à ceci.
- Ouvrir la ville sur la mer et créer une nouvelle façade maritime qui deviendra la nouvelle vitrine balnéaire de AIN-BENIAN.
- Aménagement de front de mer en voie de promenade.
- Adapter un processus de développement urbain, économique et touristique destiné aux habitants ainsi aux visiteurs.
- Préserver le caractère de l'urbain de la ville et revaloriser ses atouts naturels.
- La création d'une infrastructure hôtelière pour garantir une articulation entre la mer et le tissu ancien ainsi d'accueillir les estivants, notamment en période d'été.

#### **IV. Présentation de la démarche méthodologique:**

Afin de répondre aux questions suscitées, il importe d'adopter une méthodologie appropriée. Dans ce cas la démarche méthodologique s'est répartie en plusieurs phases:

**Phase de recherche:** Cette phase est basée sur la recherche bibliographique, en premier lieu on a fait un travail d'exploration, de support bibliographique et d'ouvrages de référence au sein de différents bibliothèques (bibliothèque de notre institut d'architecture, ou nous avons examiné une multitude de thèses et de mémoires relatifs à notre thème de recherche, qui nous permettra de définir les composants de notre questionnement à savoir les spécificités du littoral. Par la suite on a exploré plusieurs sites internet qui nous ont fourni des revues et des articles actualisés liés au projet urbain en périphérie.

En second lieu, nous nous sommes déplacés à l'APC de Ain Benian ou on a collecté des documents cartographiques et manuscrits (livres historique, thèses doctorale et des études préalables...).

Ensuite, nous avons fait une reconnaissance des lieux ou on a découvert un site vierge qui donne sur le front de mer, apercevant sa morphologie et ses potentialités à travers un reportage photographique. Par la suite, l'exploitation et l'analyse d'exemple de politique d'aménagement du littoral à travers le monde, nous permettront d'identifier les approches existantes. Ces cas analogues à notre objet d'étude nous permettront, par une approche comparative, de mieux cerner l'objet de notre recherche.

**Phase théorique:** La détermination des différents concepts qui recouvrent la partie théorique. Dans un premier temps, nous avons fait une présentation succincte de la ville choisie (AIN BENIAN), ainsi que la définition de notre thématique de recherche qui est consacrer à la manière dont les villes littorales ont évolué à travers le monde, Nous allons étudier surtout la démarche suivie pour atteindre la notion de ville-mer et des projets élaborés et réalisés à cet effet, donc l'étude thématique pour traiter la relation entre le centre-ville et la mer à travers le concept du littoral, puis nous avons établi la problématique générale et spécifique. Par la suite, on a traité les exemples et les publications liés au thème de recherche, afin d'identifier et réinterpréter les concepts cernés.

**Phase conceptuelle:** Tout travail scientifique doit se baser sur une méthode scientifique, afin d'aboutir aux objectifs fixés pour celui-ci. Pour cela on se base dans notre travail sur un concept théorique qui est l'approche «Typo morphologique». En se basant sur cette approche on a effectué d'abord, une analyse de notre cas d'étude 'la ville de Ain Benian', une lecture territoriale, après l'étude de la genèse historique et en fin une analyse de la structure urbaine de la ville.

## V. Présentation de la structure du mémoire:

Le mémoire sera composé en 03 chapitres et d'une Conclusion définis comme suit:

- Chapitre 1 « introductif »:

C'est un Chapitre Introductif qui présente le thème d'intervention avec un aperçu sur la ville choisi comme cas d'étude et les différentes problématiques existantes en arrivant à citer les objectifs et les buts de notre opération.

- Chapitre 2 « état de l'art »:

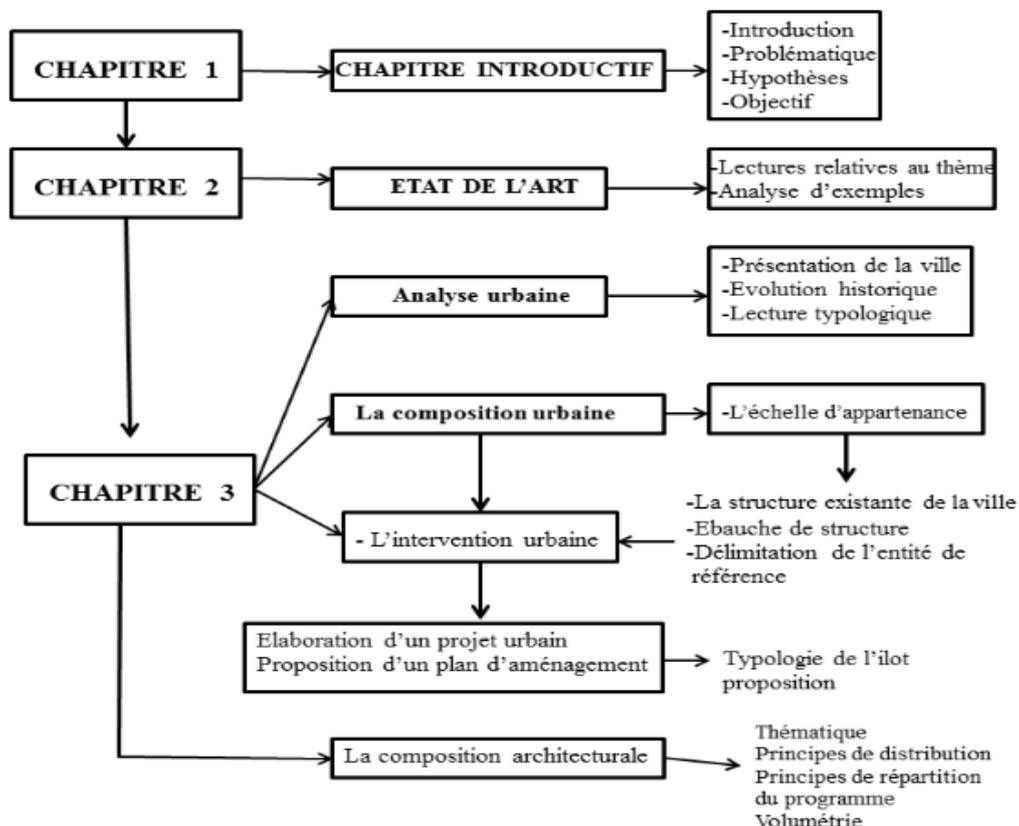
Il s'agit de la terminologie avec une recherche thématique à partir d'une recherche bibliographique sur les thèmes développés dans ce travail, en citant quelques exemples du monde et autres locaux.

- Chapitre 3 « cas d'études »:

Il contient d'une part la phase Analytique: analyse synchronique, diachronique et fonctionnelle et d'autre part une analyse de l'aire d'intervention suivit par la phase du projet et cette phase sert à élaborer une esquisse au projet qui contient deux parties fondamentales:

- Une partie écrite: contenant des règlements à respecter, des concepts à intégrer...etc.
- Une partie graphique: contenant les dessins des différents niveaux de projet, les plans, les coupes, les façades, la 3D.

- Shéma de structure du mémoire



## **VI. Conclusion:**

A travers ce chapitre, nous avons abordé la question de rupture ville-mer dans le cas des villes côtières algéroises qui tournent leurs dos à la mer, à l'instar de la ville de Ain- Benian qui illustre parfaitement ce phénomène et qu'on a choisi comme cas d'étude pour cet travail.

Pour conclure ce chapitre, il faut dire que le projet urbain se présente comme une nouvelle manière de faire de l'urbain, et l'étendue de son champs d'actions est vaste et c'est ce qui nous a permis de nous intéresser à la thématique des reconquêtes des fronts de mer des villes cotières.

Nous avons donc procédé par identifier les causes derrière cette rupture et les conséquences néfastes engendrées par la suite, afin de pouvoir plus tard mener une intervention urbaine correcte visant à retisser le lien entre AIN BENIAN et son front de mer. Pour y arriver, nous allons d'abord et par le biais de chapitre II, s'instruire sur quelques notions et concepts théoriques qui concrétiseront pour nous les outils clés de notre intervention urbaine sur site.

Dans l'intention de concrétiser ces objectifs nous devons suivre et établir une démarche méthodologique débutant par une analyse urbaine et historique de la ville d'Ain Benian, passant par un cadre théorique nécessitant une analyse thématique pour enfin aboutir sur notre propre intervention qui s'effectuera en 3 étapes: un schéma de structure, un plan d'aménagement plan de masse puis une simulation urbaines (les façades, les 3D, les coupes et les différents plans des étages).

Afin de mieux comprendre cette problématique dont souffre la ville d'Alger nous allons voir dans le deuxième chapitre l'état de connaissance qui a pour objectif la recherche des éléments d'appuis pour concevoir cette interface tant espéré mais aussi avoir une précision et une meilleure compréhension de cette fameuse problématique qui taraude nos esprits.

# **Chapitre 02: Etat de l'art**

## **I. Introduction:**

Un certain nombre de concepts indispensables à la mise en œuvre de l'objectif de la phase état de l'art relatif à notre problématique, des concepts clefs et primordiaux qui permettent d'aboutir à une meilleure compréhension tout en suivant notre démarche méthodologique.

L'objectif de ce chapitre est de situer le concept du projet urbain comme stratégie principale, l'intérêt portera sur d'autres concepts complémentaires qui concrétiseront des outils clés d'une intervention urbaine s'inscrivant dans notre problématique spécifique.

Cette partie sera clôturée par une présentation d'exemples mondiaux comparables au cas algérois, des exemples de réaménagement des fronts d'eau. Le but de cette partie du travail est d'illustrer la succession de phénomènes qui guident à une recomposition ville-mer et qui vient après une étape de déclin et de rupture ville/port et montrer les options de réaménagement choisis.

## **I.1. LE PROJET URBAIN: une démarche stratégique pour la relation ville/mer/port:**

Face à la volonté de retrouver et de recréer une qualité de l'espace et des pratiques urbaines, de renforcer la position de nos villes, de rehausser leurs images, est apparue une nouvelle manière de penser l'espace urbain de la ville, de nouveaux modes d'action qui se sont manifestés essentiellement à travers l'adoption et l'application du concept du « projet urbain ».

Tel qu'il est défini par la plupart des spécialistes, le projet urbain est une « procédure stratégique, pragmatique et contextuelle de fabrication intentionnelle de l'urbain qui tend à se substituer à la planification standard, théorique et universelle »<sup>10</sup>, plus qu'une procédure, c'est une véritable démarche, qui au-delà des textes utopiques, essaie de forger un outil pertinent et opératoire, pour une meilleure planification urbaine. Par ailleurs nous allons essayer de le définir, de citer ses échelles, ses acteurs ainsi que ses enjeux en se référant à nos lectures.

Pour notre cas, le projet urbain constitue le fondement de notre recherche dans le cas où il est considéré comme la démarche adoptée pour concrétiser notre intervention de recomposition du lien entre Ain Benian et la mer par le réaménagement des waters front, ce qui nous pousse à se demander en quoi consiste cette démarche?

### **II.1.1 LE PROJET URBAIN: éléments de définitions et caractéristiques:**

Le projet urbain a été défini par plusieurs spécialistes:

Selon Christian DEVILLERS (1994)<sup>11</sup>, le premier en France à introduire l'expression même du projet urbain en 1987 à travers ses écrits dans une revue d'urbanisme. « .... Le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme», et propose de cerner la nature spécifique du projet urbain à partir de la compréhension du phénomène urbain et tant qu'emboîtement de plusieurs temps et plusieurs espaces. Il le définit également comme «... ... une pensée de la reconnaissance de ce qui est là, des traces, du substrat, une reconnaissance du mouvement et du flux dans

---

<sup>10</sup> DEVISME.L, *Entrée « projet urbain »*, dans LEVY.J, LUSSAULT.M (dir.), 2003, 2eme édition, paris, P127.<sup>5</sup>

<sup>11</sup> DEVILLERS Christian, *le projet urbain*, 1994, Edition : un pavillon de l' Arsenal, paris, P12.

lequel on se situe, des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après », la notion du projet urbain est une vision stratégique de l'espace qui nous permet parfois de passer de l'échelle globale à l'échelle locale ou il met aussi en évidence les échelles du projet urbain qui s'esquissent en 3 grandes échelles ; le projet urbain global, le projet urbain local et le projet urbain ponctuel, énoncé dans l'extrait suivant « il n'Ya pas de taille à un projet urbain. Une action de taille limitée peu avoir un important impact majeur sur le devenir du territoire »<sup>12</sup>

MASBOUNGI Ariella, confirme dans ses propos en mettant en avant les principes du projet urbain qui sont; redonner sens à la notion de l'espace public, améliorer les conditions de vie pour tous, focaliser (viser) les pratiques urbaines et diffuser la nature et les espaces verts.

### II.1.2 Les enjeux du projet urbain:

En parcourant la notion de « projet urbain » à travers les différentes définitions apportées par divers acteurs, il nous a paru que chaque auteur, de par sa position dans la pratique urbaine, définit le projet urbain selon la discipline dont il émane et l'expérience de sa pratique, et c'est ce qu'a résumé PINSON Daniel (2000) dans ses propos en exprimant que « le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline : il participe d'un type de société qui vit un temps qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attente de son (à-venir) »<sup>13</sup>

En guise de conclusion, tel qu'il a été défini par plusieurs spécialistes et à travers nos différentes lectures nous constatons qu'en fin de compte, dans ce nouveau contexte de redynamiser nos villes, le projet urbain se présente comme étant une nouvelle pratique urbaine qui tend à se généraliser et à se pratiquer dans toutes les villes du monde. Ce nouveau mode d'action sur les villes, qui rompt avec les pratiques antécédentes de planification et d'aménagement, se présente comme une alternative incontournable pour les requalifier, s'apprête comme un outil efficace pour renforcer leur attractivité, et propose un processus partagé, où tous les acteurs de la ville se rencontrent et se concertent

Le projet urbain se présente comme une réponse aux dysfonctionnements multiples que subissent nos villes, c'est une tentative d'amélioration avec des moyens, des idées de concepts en harmonie avec les enjeux de notre époque et qui s'appuie sur de nouvelles

---

<sup>12</sup> DEVILLERS Christian, op, cit, P13

<sup>13</sup> PINSON Daniel, projet de vie, projet de ville, In « *projet urbain, enjeux, expérimentations et profession* », 2000, P79.

notions de participation efficace, de négociation, de partenariat et de concertation qui vont désormais caractériser cette élaboration qui doit intégrer plusieurs acteurs à la fois et accompagner la ville dans ses éternelles mutations afin de recréer les conditions nécessaires à une meilleure harmonisation.

## **II.2 Ville côtière:**

Les villes littorales sont considérées souvent comme un patrimoine architectural, une superposition de civilisations et un centre d'échange, d'attraction et de pouvoir compte tenu de leurs positions de contact terre et mer qui a fait d'elles un laboratoire en termes d'architecture, d'urbanisme et de mosaïque architecturale.

### **II.2.1 Problématique des villes côtières « rupture ville/mer »:**

Auparavant, les villes côtières n'avaient pas des relations directes avec la mer et très souvent elles tournaient le dos à la côte, seul le port créait l'articulation entre l'espace terrestre et l'espace marin, « Dans les années 60-70, le « littoral »<sup>14</sup> est soumis à des changements brutaux : urbanisation intensive grandes opérations touristiques et industrielles qui s'ajoutent aux activités traditionnelles. L'homme commence à s'intéresser plus qu'avant à l'espace littoral, ou la perception des zones côtières ont radicalement changé. Cet espace était d'abord considéré comme une zone vide, voire répulsive, ensuite il était réservé à une certaine élite sociale qui pratiquait les « bains de mer » dans de rares stations balnéaires.

A partir de là, il y a une prise de conscience progressive des richesses de la frange littorale qui supporte forte pression de la part de ses divers utilisateurs (promoteurs, touristes, pêcheurs, etc.).

Depuis, l'importance économique et sociale du littoral ne fait que croître, engendrant des conflits importants d'occupation de l'espace. Dès lors, des lois de protection et de mise en valeur ont été élaborées comme « la loi 75-602 de 10 juillet 1975 d'Espagne » en relation avec l'aménagement littoral, aussi, le concours « European 2 » dédié à l'élaboration des projets sur des zones littorales.

---

<sup>14</sup> KACIMI Malika, Protection et valorisation du littoral en Algérie, Etudes caribéennes, 2011.

➤ Renforcer l'attractivité de la ville littorale:

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

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

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

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

### II.2.2 La façade maritime:

C'est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental (hinterland) et un avant-pays maritime (fore land). La ville orientée vers la mer possède une façade maritime. Ceci influence beaucoup la manière dont la ville portuaire est construite, la captation du sol, la manière de circuler, etc.

### II.2.3 Water front:

Les contraintes environnementales, de même que les contraintes d'un développement urbain durable vont forcer les ports à trouver à l'avenir de nouvelles stratégies d'aménagement. La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. C'est ce dont CHALINE a dit « Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles

et économiques »<sup>15</sup>, Ainsi un mouvement de réaménagement dont les villes nord-américaines demeuraient pionnières intitulé 'waterfronts revitalizations', mouvement de transformation des espaces portuaires est né pour l'exploitation de ce potentiel et initier ces transformations.

#### II.2.4 Clivage ou rupture ville/port:

Les villes portuaires suscitent constituent un intérêt sans précédent, justifié par la remise en question d'une conception ancienne de la ville portuaire comme objet homogène qui, bien qu'encore réel et identifiable, a subi de nombreuses crises d'identité à cause de l'évolution portuaire. La vie d'un port est ponctuée de croissance et de crise de ses activités qui ont un impact direct sur la forme de la ville. De ce fait, une nouvelle approche est désormais en marche: celle visant à rendre visible le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire. C'est un nouveau regard sur le port que l'on voit naître.

Il existe parfois un « clivage ville / port » qui a de multiples conséquences (au niveau spatial, culturel, social ou économique), ces anciens quartiers maritimes, les espaces portuaires « délaissés » sont généralement perçus de manières négatives par les habitants de la ville, ils sont souvent sales, dégradés et leur vacuité fait peur , PAULET délivre cet état en disant « Une rupture très importante, se produit au 19eme siècle, car ces espaces jugés barbares et dangereux souvent à ce juste titre, deviennent l'objet de tous les désirs (les ports indispensables et redoutés»<sup>16</sup>, De ce fait la ville a du mal à s'intégrer à ce tissu voué à l'abandon, l'interface entre les deux se retrouve alors en double décalage par rapport à un port abandonné et une ville qui n'arrive pas à gérer ce dernier. Des réflexions sont nées autour de l'avenir de ces waters fronts qui étaient tombés en obsolescence après que les villes aient tourné le dos aux ports et à la mer.

---

<sup>15</sup> CHALINE Claude, «*Ces ports qui créèrent des villes*», 1994, Ed. l'Harmattan, Paris, p71

<sup>16</sup> PAULET Jean Pierre, op, cit, p17.

## II.3 Étalement urbain:

### II.3.1 Définition de l'étalement urbain :

Phénomène physique d'extension de la ville sur son pourtour, l'étalement décrit la croissance en surface au sol de l'emprise de la ville. L'étalement urbain est un processus de transformation de l'espace conduisant à une diminution de la densité des espaces bâtis.

«Il se traduit par une augmentation dans le temps de la surface de terrain nécessaire à l'accueil d'une unité d'activité ou d'habitat. La mesure de l'étalement urbain mobilise des indicateurs de densité»<sup>17</sup>. L'étalement urbain est dû à un fort accroissement de la population urbaine lié à l'exode rural, des villes de très forte densité, les débuts de l'industrialisation et la nécessité de loger la main D'œuvre. La périurbanisation est ainsi devenue le moyen de répondre aux besoins en logements, tout en offrant une qualité de vie absente des Grands ensembles

Le déplacement des populations vers les banlieues; « territoire urbanisé qui entoure la ville» est directement lié à l'augmentation de la mobilité de la population. En débutant par l'apparition des chemins de fer et du transport en commun (tramway, autobus, métro, etc.) jusqu'à la création des réseaux routiers modernes et à la démocratisation de l'automobile. Selon Tellier, l'automobile constitué la deuxième révolution urbaine, qui a donc pour impact direct l'étalement urbain.

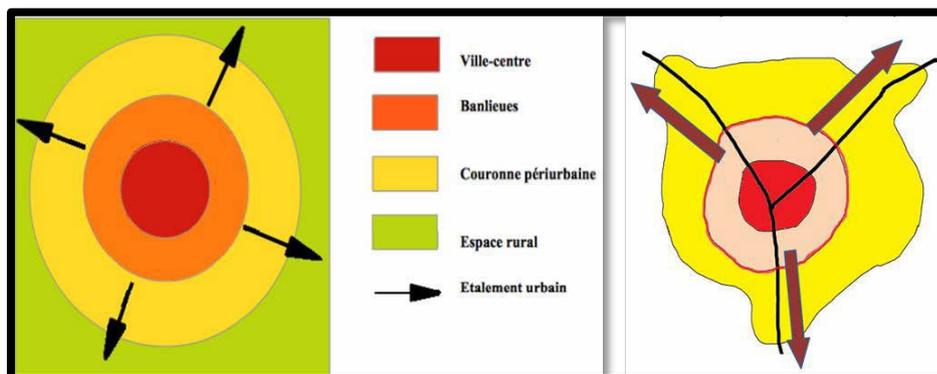


Figure 2: schéma montrant le phénomène de l'étalement urbain / Src: google image/ étalementurbain

<sup>17</sup> Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure - La revue du Commissariat général au développement durable - mars 2012

II.3.2 Les moteurs de l'étalement urbain:

<b>Moteurs de l'étalement urbain</b>		
<p><b>Facteurs macro économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Croissance économique</li> <li>• Mondialisation</li> <li>• Intégration européenne</li> </ul> <p><b>Facteurs micro-économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation du niveau de vie</li> <li>• Coût du foncier</li> <li>• Disponibilité de terres agricoles bon marché</li> <li>• Compétition entre municipalités</li> </ul>	<p><b>Facteurs démographiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Croissance démographique</li> <li>• Augmentation de la taille du ménage</li> </ul> <p><b>Préférences résidentielles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus d'espace par personne</li> <li>• Préférences de logement</li> </ul> <p><b>Transports</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possession d'une automobile</li> <li>• Disponibilité des routes</li> <li>• Coût faible du carburant</li> <li>• Mauvaise qualité des transports</li> </ul>	<p><b>Problèmes urbains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvaise qualité de l'air</li> <li>• Bruit</li> <li>• Appartements petits</li> <li>• Insécurité</li> <li>• Problèmes sociaux</li> <li>• Manque d'espaces verts</li> <li>• Mauvaise qualité des établissements scolaires</li> </ul> <p><b>Cadre réglementaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible planification d'utilisation du sol</li> <li>• Faible mise en œuvre des plans</li> <li>• Manque de coordination verticale et horizontale</li> </ul>

Tableau 1: Causes de l'étalement urbain (d'après Robert Laugier, GARDLN,2012)/ Src: : « Urban sprawl in Europe », European Environment Agency, Copenhague, 2006, [http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10/](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/)

II.3.3 Les impacts de l'étalement urbain sur l'environnement et le paysage:

- Banalisation et déstructuration des paysages.
- Un mode de développement consommateur d'espaces.
- Une incidence sur la disparition des espaces naturels et agricoles.
- Les impacts de l'artificialisation des sols.
- Un développement consommateur d'énergie, facteur de pollution et de réchauffement climatique.
- La pollution automobile.
- La consommation énergétique du bâtiment.

II.4 Le Renouveau Urbain: une alternative de l'étalement urbainII.4.1 Définition de renouvellement urbain:

«Le renouvellement urbain s'analyse comme un nouveau modèle de développement et de fonctionnement de la ville visant à économiser les espaces et l'énergie et à régénérer les territoires urbains dégradés, à accroître la mixité sociale»<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Selon Yves Jégouzo "la loi solidarité et renouvellement urbain : présentation générale, AJDA 2001N1 P12

- Le renouvellement urbain est une notion plus large qui désigne une action de reconstruction de la ville sur la ville à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération. Ce concept est une action qui désigne : « la reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières »<sup>19</sup>.
- Le projet urbain et le renouvellement urbain sont des stratégies pour résoudre l'urbanisation anarchique des villes tel que le zoning, l'étalement urbain...etc., et construire la ville sur elle-même par la récupération des friches.

#### II.4.2 Objectif de renouvellement urbain:

Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain. Le renouvellement urbain permet de:

- Reconquérir des terrains laissés en friches.
- Restaurer des quartiers d'habitat social.
- Rétablir l'équilibre de la ville.
- Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.
- Délimiter en surface l'étalement urbain.
- Favoriser l'intensité urbaine.
- Économiser les ressources naturelle.

#### II.4.3 Les enjeux de renouvellement urbain:

La cohésion sociale: insertion sociale, culturelle et économique des populations. Le développement économique.

Le traitement spatial de la ville: transformation du cadre bâti et de la typologie urbaine, instauration d'une diversité morphologique, restauration ou requalification des espaces publics et privés dans un objectif d'attractivité.

La diversification des fonctions urbaines: présente sur le territoire afin de sortir d'une situation de mono-fonctionnalité d'habitat et des produits.

---

<sup>19</sup> [https://www.memoireonline.com/10/12/6257/m\\_Le-renouvellement-urbain-et-le-developpement-durable-vers-un-renouvellement-urbain-durable-D.html](https://www.memoireonline.com/10/12/6257/m_Le-renouvellement-urbain-et-le-developpement-durable-vers-un-renouvellement-urbain-durable-D.html)

## **II.5 Revalorisation urbaine des interfaces ville-mer:**

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

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

« Entre les territoires, sur leurs confins, se multiplient dans un monde en mouvement des interfaces de toutes natures, où le géographe, attentif à la dimension spatiale, scrute les gradients, les transgressions, les accommodements, les évitements. ». (Bart, 2008)

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

### **II.5.1 Objectifs de la revalorisation:**

Le but de la revalorisation des interfaces ville-mer est de redonner vie à l'interface ville mer et enrichir la façade maritime pour une nouvelle image à la ville plus d'attraction plus d'emplois, un nouveau cadre de vie pour les citoyens, une destination pour de nouveaux touristes, tout cela permettra à l'interface concernée d'être redynamisée, que ce soit sur le plan national ou international.

- Redonner plus de valeur, plus d'importance, de prestige à l'interface ville-mer.
- Ouvrir la ville sur la mer.
- Donner une identité de la ville côtière.
- Rendre l'attractivité à cette zone.
- Profiter de la vue panoramique qu'elle donne la mer à la ville.

## **II.6 Les actions entreprises sur les fronts d'eau:**

II.6.1 Restructuration urbaine: action relative à une intervention sur les voiries et réseaux divers et l'implantation de nouveaux équipements. Elle peut comporter une destruction partielle d'îlots ainsi que la modification des caractéristiques du quartier, notamment par des transferts d'activités et des réaffectations des bâtiments.

II.6.2 La requalification urbaine: Requalification est définie comme « action de donner une nouvelle qualification » est « l'attribution d'une qualité, »<sup>20</sup> Nous pouvons en déduire que la requalification consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités dans une perspective d'amélioration ou d'ajustement en vue de répondre à des critères attendus.

II.6.3 La reconquête: « Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité postindustrielle.<sup>21</sup>

II.6.4 Revitalisation urbaine: Action qui vise à redonner une vitalité sociale ou économique à un tissu en décroissance. Elle nécessite l'identification des périmètres urbains spécifique, qui peuvent revitaliser le lieu par l'injection de nouvelles activités, par amélioration et diversification de l'offre de l'habitat et par la construction d'équipements.

## **II.7 La centralité:**

La centralité, que CHALINE Claude identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » et

---

<sup>20</sup> In le Roberte de la langue française ,2003 et Larousse en ligne ,2009

<sup>21</sup> Notons que la littérature anglo-saxonne parle de revitalisation mais aussi de reconversion, régénération, redéveloppement, etc.

constitue en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait en effet de freiner l'étalement urbain favorisé par la dynamique urbaine, mais également de restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité<sup>30</sup> sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville avec le centre maritime ou portuaire, qui se sont dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

## **II.8 Les friches:**

Les friches urbaines sont très diverses dans leur nature: on distingue des friches industrielles, ferroviaires, portuaires, tertiaires, religieuses, militaires selon le type d'activité originel. Elles se caractérisent également par leur taille ou par leur âge, ou encore par leur degré de désaffectation, abandon, sous-utilisation, utilisation temporaire. Leur point commun étant leur incapacité à susciter un intérêt pour le marché foncier, et donc à attirer spontanément de nouvelles activités.

### **II.8.1 La définition de la friche selon une Vision statique**

Une définition consiste à proposer des critères d'identification des espaces en friche. Trois éléments reviennent systématiquement et sont donc à la base de toute définition statique de la notion de friche.

**-La dimension:** C'est la surface couverte par le terrain en friche (avec éventuellement une précision sur la surface bâtie).

**-Le temps de vacance:** C'est la durée minimale de non-occupation/sous occupation à partir de laquelle le terrain est considéré comme une friche.

**-La nature du terrain:** Elle est définie par la dernière activité officielle exercée sur le site.

### **II.8.2 Classification de friches:**

Les friches représentent une diversité sans limite car chaque site est unique par sa situation, surface, son état et bien sur les enjeux qu'ils représentent. Alor on mentionne quelque types de friche: Selon Laure (2010)

- **Les friches urbaines:**

« Situé en milieu urbain, il s'agit d'un terrain bâti, ou non, qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son réaménagement. En conséquence, afin que la friche puisse être aménagée, une intervention préalable sera

nécessaire en vue du respect de certaines normes réglementaires et juridiques. »

(L'ADEME, cité dans Laure, Mai 2010).

On peut aussi les définir comme étant « des terrains laissés à l'abandon en milieu urbain ».

Parmi celles-ci, on distingue les friches de la périphérie urbaine, « terrains non encore construits, mais qui ne sont pas cultivés en attendant une utilisation de type urbain » (Merlin et Choay, non daté).

- **Les friches industrielles**

Désignant des installations industrielles et commerciales abandonnées, inexploitées ou sous-utilisées.

- **Les friches militaires**

Elles appartiennent au ministère de la défense, présentant des bâtiments délaissés suite au départ de l'armée, comme les casernes, camps, forts, batteries, infrastructures industrielles et logistiques, stands de tir etc. Ces friches peuvent représenter de très grands espaces.

- **Les friches commerciales:**

Sont souvent le produit de la fermeture de petits centres commerciaux de proximité qui ne génèrent plus assez de bénéfices pour se maintenir sur place.

- **Les friches ferroviaires:**

Le plus souvent désigne la fermeture de réseau de voies ferrées. Ce patrimoine requiert de l'entretien et suscite beaucoup d'envie de la part des collectivités.

- **Les friches portuaires:**

Quais, chantiers navals, industries, hangars. Le traitement des friches portuaires nécessite un travail sur l'interface ville-port avec une réouverture du port sur la ville.

## **II.9 Le tourisme:**

Le mot tourisme désigne le fait de voyager pour son plaisir hors de ses lieux de vie habituels, et d'y résider de façon temporaire, mais aussi un secteur économique qui comprend en plus de l'hôtellerie l'ensemble des activités liées à la satisfaction et aux déplacements des touristes.

L'Algérie a établi dans le cadre de sa politique touristique la définition du tourisme qui suit: toute prestation de commercialisation de voyages ou d'utilisation d'infrastructures touristiques fournies à titre onéreux avec ou sans hébergement.

### **II.9.1 Les facteurs influent sur le tourisme :**

- Le facteur géographique : il joue un rôle important, il pourra changer la nature des

produits touristiques d'une région à une autre selon les sites et les paysages offerts par chaque région.

- Le facteur climatique: La nature de l'offre touristique dépend du climat de la région (Tourisme balnéaire, Tourisme saharien... etc.)
- Le facteur économique : L'offre touristique est liée au progrès technologique et législatif ainsi qu'aux moyens de transport et de communication.
- Le facteur culturel: La culture et les traditions d'un peuple peuvent attirer des gens curieux, appelés touristes, à visiter leur région; on peut donc de cette manière renforcer l'aspect culturel et bien sur l'économie du pays.
- Autres facteurs : les ressources naturelles et culturelles, la capacité d'accueil de la région, les caractéristiques de la clientèle, la formation des infrastructures humaines.<sup>22</sup>

#### II.9.2 Les type du tourisme selon le sites

- Le tourisme vert :il attire les amoureux de la nature.
- Le tourisme balnéaire : relatif aux baignades, il se caractérise par la navigation de plaisance ou de croisière.
- Le tourisme saharien : le touriste assoiffé d'aventure dans le désert.
- Le tourisme de montagne : se fait dans les montagnes, la neige étant l'élément généralement attirant. Il est souvent associé au tourisme sportif.
- Le tourisme urbain : il s'exerce dans les lieux urbains et dans les villes qui attirent les touristes par leurs aspects architecturaux.

### **II.10 L'espace public:**

L'espace public représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Ils appartiennent soit à l'État (domaine public), soit à aucune entité juridique et morale de droit ou, exceptionnellement, au domaine privé.

Et Selon Thierry Poquot: «Au singulier, l'espace public désigne la sphère du débat politique, la publicité des opinions privées, qui participent à la vie commune en

---

<sup>22</sup> Pierre Merlin, Tourisme et aménagement touristique. Des objectifs inconciliables

devenant publiques. Au pluriel, les espaces publics, depuis une trentaine d'années, correspondent au réseau viaire, rues et boulevards, places et parvis, parcs et jardins, bref à toutes les voies de circulation qui sont ouvertes au public. Les deux ont, par conséquent, à voir avec la communication »<sup>23</sup>.

## **II.11 La métropolisation:**

« De nos jours, la moitié de la population mondiale et plus des trois quarts de celle des pays industrialisés vit dans les villes. Les très grandes villes ont pris une importance déterminante dans cette évolution et la métropolisation est certainement le phénomène urbain majeur de notre temps »<sup>24</sup>

La métropolisation (étymologiquement composé à partir du mot métropole, lui-même dérivé du grec ancien meter polis, ville-mère) est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une ville ou d'un espace urbain qualifié de métropole

Elle se caractérise en fait par un double phénomène: d'une part, l'extension de la forme classique du tissu périurbain qui s'opère par la réunion des principales agglomérations et, surtout, les modes de la vie urbaine, et qui se traduit par la concentration de la population dans les grandes villes. D'autre part, la concentration des activités de commandement (économique, politique, culturel...) et des fonctions tertiaires supérieures, et donc du poids fonctionnel des villes aspirant à ce statut de métropole.

## **III. Analyse d'exemples:**

Dans cette partie, on a choisi 03 exemples à analyser:

- Requalification du front de mer de Saint Jérôme et Fesca à Bari, ITALIE.
- Revitalisation du front de mer de Rodendo en Californie, USA.
- la réconciliation de la ville de Malaga avec son front de mer et l'intégration de son port

### **III.1. Critères du choix des exemples:**

- Les projets choisis proposent des idées d'aménagements adéquates pour notre intervention.
- Ces projets partagent les mêmes objectifs qu'on vise à atteindre dans notre intervention.
- Ils traitent la même problématique, celle de rupture ville/mer.
- C'est des interventions faites sur des tissus existants.
- Même échelle urbaine (quartier côtier).
- Contexte ressemble à notre contexte.

---

<sup>23</sup> Thierry Paquot, *L'espace public*, La Découverte, col. « Repères », 2009, p125

<sup>24</sup> (BAILLY, HURIOT, 1999)

### III.2. Exemple 1: Réaménagement du front de mer de Saint-Jérôme et Fesca à Bari:

• **Présentation du projet:** Le projet de requalification du front de mer de Saint Jérôme et Fesca rentre dans le processus de rénovation urbaine du quartier Saint-Jérôme Fesca dans son ensemble. L'intervention vise à affecter l'aspect « paysage- environnement » de la région. Le quartier est situé au Nord-Ouest de la commune de Bari en Italie, il se prolonge le long de la côte pour plus d'un kilomètre.

**Équipe de conception:** STS Services Technologies et Systèmes, Dario MORELLI, PAOLO PASTORE, ingénieurs de la VIOLA et architectes associés (Paolo Grassi, Paolo Viola, Roberto Tomasicchio, Emanuele Colombo et Pasquale Marasciulo).

**Année du projet:** 2009.

#### ▪ **Problématique du site:**

Le site d'intervention souffre de problématique « rupture ville/mer » illustrée par:

- Une discontinuité architecturale causée par l'absence d'un design urbain et l'unité de l'ensemble.
- L'absence des espaces publics et les phénomènes de dégradation du patrimoine du bâtiment et environnement.
- Les destinations commerciales au rez de chaussée des bâtiments sont inutilisées vu que le front de mer s'est transformé à une voie rapide.

#### ▪ **La requalification de front de mer :**

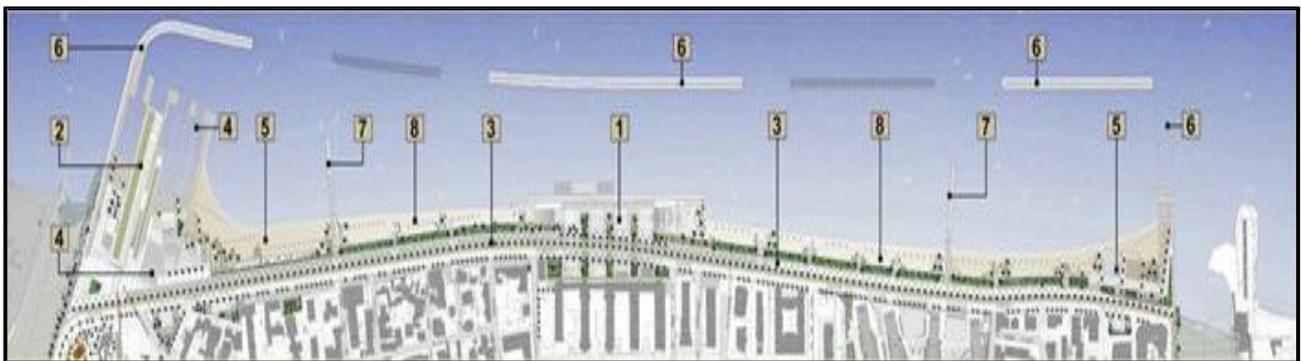


Figure 2: Plan local d'urbanisme du front de mer de "Saint Jérôme et Fesca". / Src: google image/ étalement urbain

1 Le carré centrale 2- L'aquarium. 3- Le front de mer. 4- Le bassin nautique et le carré. 5- Les plages. 6- Les travaux de défense

La requalification du front de mer de "Saint Jérôme et Fesca" s'inscrit dans le cadre du Plan local d'urbanisme de Bari, cette opération comporte:

Les éléments caractérisant la section de la promenade sont:

- Il a été redéfini en une voie piétonne continue, en préservant un service unique et voie d'urgence le long des bâtiments, la voie est équipé de bancs et de mobilier urbain, pavé en pierre, interrompus par un lit de fleurs;



Figure 3: Vue en 3D sur le projet de front de mer de Bari / Src: riqualificazione-del-waterfront-

- L'équipement de l'espace public par la piste cyclable délimitée par des lits touffus;
- Faible mur bas de calcaire surplombant la plage;
- Une rangée de palmiers qui caractérise les places et les espaces verts afin de créer un front continu homogène;
- Descente en mer graduée avec remplissage de galets et une descente vers la mer avec des marches et remplissage de cailloux.



Figure 4: Image de la descente en mer graduée/Src: riqualificazione-del-waterfront-

### b. Les plages :

Le littoral sera reconstruit, en agrandissant et en réaménageant les zones réservées aux bains publics afin d'offrir de nombreuses possibilités de baignade publique avec des structures et équipements complémentaires relatifs, loisirs, marche, repos et rafraîchissement et aussi en élargissant la profondeur de la plage et la caractérisant par des cailloux et du sable.

Les activités de baignade seront préservées, mais les équipements (cabines, bars, restaurants, magasins) seront inclus dans le saut d'actions entre le boulevard piéton et la plage, en évitant ainsi d'être un obstacle à la perception de l'eau.

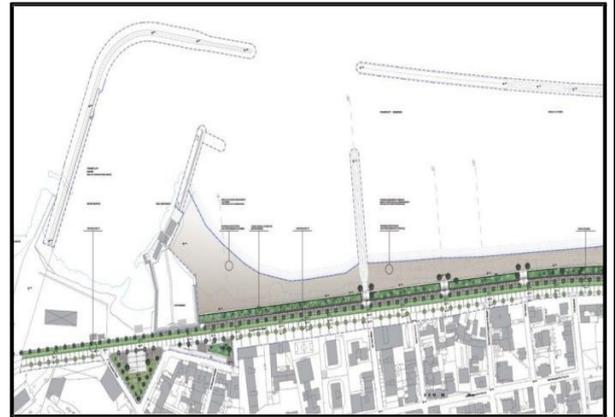


Figure 5: Image des plages de "Saint Jérôme et Fesca". Src: riqualificazione-del-waterfront-

### c. Le carré de la mer:

C'est une place publique qui vient pour revitaliser le tissu urbain et au même temps qualifier la mer, le carré situé au centre de la promenade intègre et dispose d'un rez-de-chaussée destiné à des activités commerciales et service.

L'objectif principal était de récupérer les activités commerciales et les locaux existants au rez-de-chaussée des bâtiments construits à un niveau plus élevé que la route et la promenade. La place est entièrement piétonne avec la route de service qui passe sous la part des magasins où les parkings sont situés au service des activités balnéaires et commerciales.



Figure 6: Images du carré de la mer/ Src: riqualificazione-del-waterfront-

### d. Le bassin nautique :

Né par rapport à la nécessité d'amarrer les bateaux de pêcheurs et autres utilisateurs qui utilisent les petits bateaux à moteur, la quantité d'hébergement des places d'accès au bassin nautique est de +400. De cette façon, de petites activités économiques sont promues liées à l'assistance des bateaux et des services de restauration. La zone est équipée d'un snack-bar panoramique et des zones piétonnes avec des bancs et des parterres de fleurs.



Figure 7: Image du bassin nautique./Src: riqualificazione-del-waterfront-

### e. L'aquarium :

Un véritable pôle d'attraction considéré comme la structure qui relie la terre à la mer, il aide à surmonter la marginalisation du quartier par rapport la ville.

L'aquarium est suspendu au-dessus du bassin d'eau, couvert entièrement de pierre, est caractérisé par une surface constituée d'un réservoir d'eau, l'écran de manière appropriée à la lumière du soleil, ce qui affecte à la fois le front nord, vers la mer, face à l'est de la ville.



Figure 8: image de l'aquarium/ Src: riqualificazione-del-waterfront-

### f. L'aménagement des quais:

C'est la zone située entre les bâtiments et la plage, elle est destinée à la circulation piétonne, en préservant une seule voie de service et d'urgence le long des bâtiments, et en équipant l'espace public de piste cyclable. Elle comprend un amarrage pour les bateaux de pêcheurs et habitants.



Figure 9: image du quai/ Src: riqualificazione-del-waterfront-

### g. Protection de la mer:

Par un Barrage de falaise brise-lames submergé nécessaire pour permettre l'utilisation de la plage même en présence de mers agitées et pour protéger les structures de la plage et de la mer contre l'érosion marine.

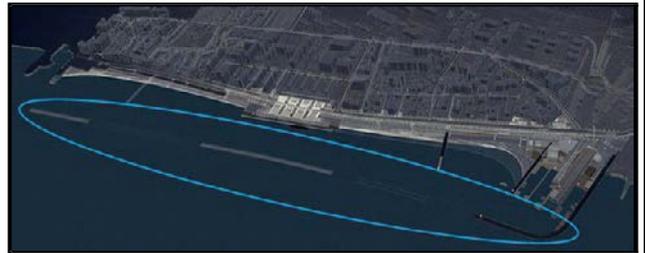


Figure 10: Image de la falaise Src: riqualificazione-del-waterfront-

### h. Le théâtre de la mer:

C'est un espace d'attraction forte pour tout le quartier. La mer représente l'arrière-plan de la scène de théâtre

#### ▪ Synthèse de l'analyse d'exemple 1:

- Construire une nouvelle image à travers la requalification et la revitalisation de la relation entre le tissu urbain et la mer, en créant de nouveaux espaces urbains à forte valeur sociale et paysagère.
- Préserver et investir de l'aspect naturel de front de mer lors de l'aménagement car il est une ressource environnementale à utiliser, à respecter et à valoriser.
- Relier la ville à la mer à l'aide des équipements de loisir et détente tels que les aquariums ou les théâtres ouverts au ciel.



Figure 11: image du theater de la mer/ Src: riqualificazione-del-waterfront-

### III.4. Exemple 2: Revitalisation du front de mer de Redondo à Californie:

• **Présentation du projet :**

Le projet du front de mer de Redondo, est un réaménagement d'une bande côtière conçue dont la finalité est d'offrir des ressources communautaires, des équipements de classe et des espaces permettent une meilleure mixité sociale aux résidents et aux visiteurs de la ville.

• **Situation :**

Le site d'intervention situ aux Cœur de Redondo dans le comté de Los Angeles, dans l'État de Californie aux États-Unis, sur la partie front de mer,



Figure 12: Localisation de projet waterfront/Src: www.thewaterfrontredondo.com.

• **Problématiques du site :**

- Des espaces publics non aménagés.
- Des grandes surfaces destinées au stationnement même s'ils constituent un surplus.
- La présence d'un lagon délaissé et polluée.
- Les parcours sont affirmés à 80% et manque de connexion au niveau de la rue principale.
- Présence des équipements administratifs.

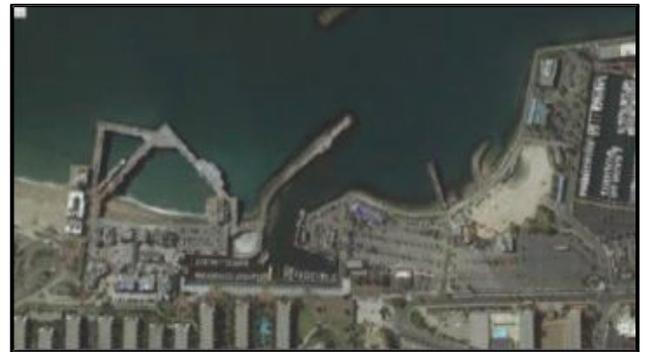


Figure 13: Image satellite montrant l'état de fait/Src: Google earth

• **Programme:**

L'approche de cette revitalisation est d'offrir un équilibre entre la commodité et les caractéristiques qui tiennent compte des besoins, des désirs et des préoccupations de toutes les parties touchées. Où le programme est venu comme suit:

- 12% Bureaux. - 9% Divertissement. - 24% Hôtel.
- 35% Espaces nourriture et boisson. - 20% Vente au détail dans les rues.

• **Démarches d'aménagement:**

- Systeme viaire :

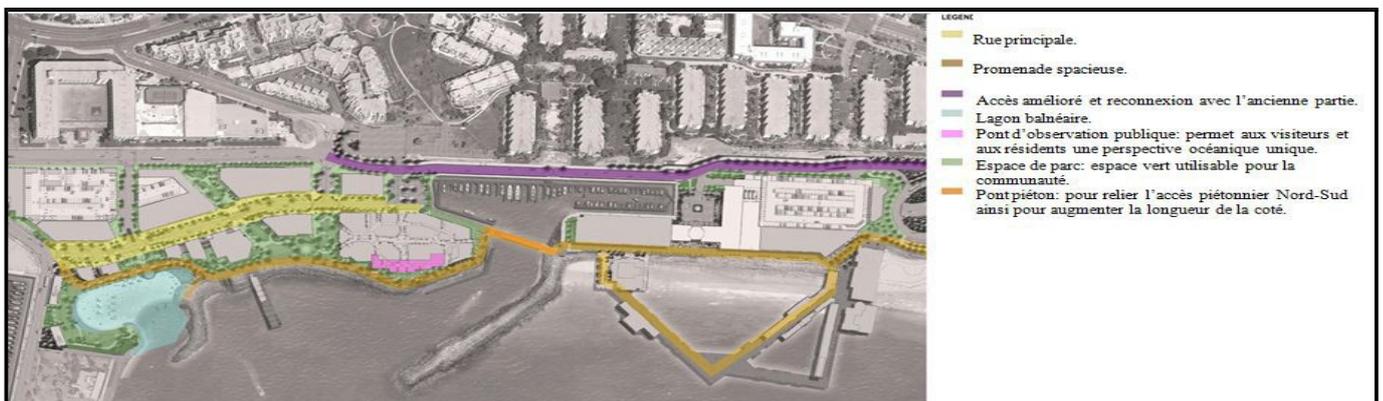


Figure 14: Localisation de projet waterfront./Src:http://www.thewaterfrontredondo.com/project-overview/.

▪ L'utilisation du sol:

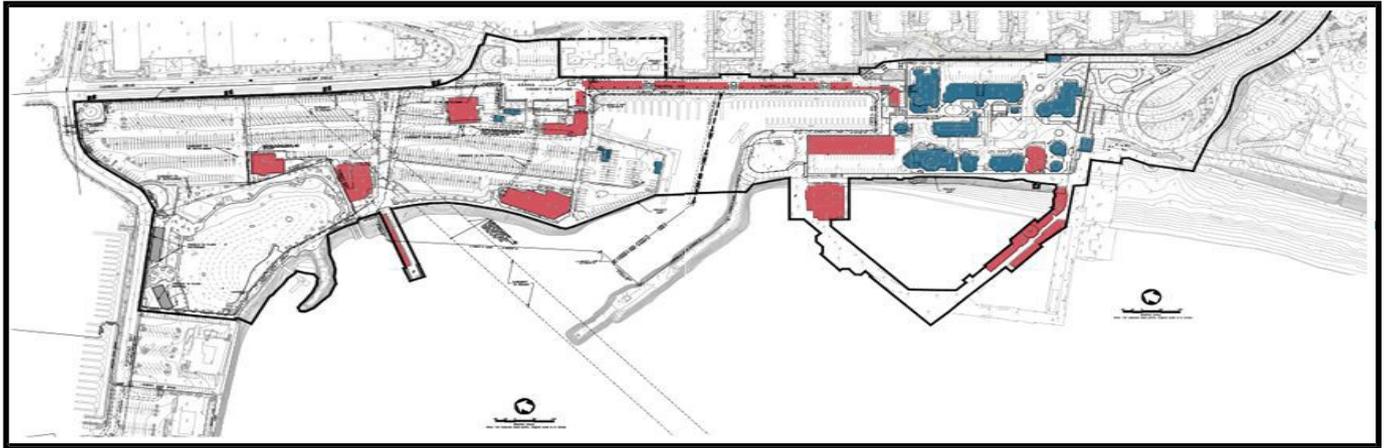


Figure 15 : Plan d'occupation de sol. Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-overview/>.

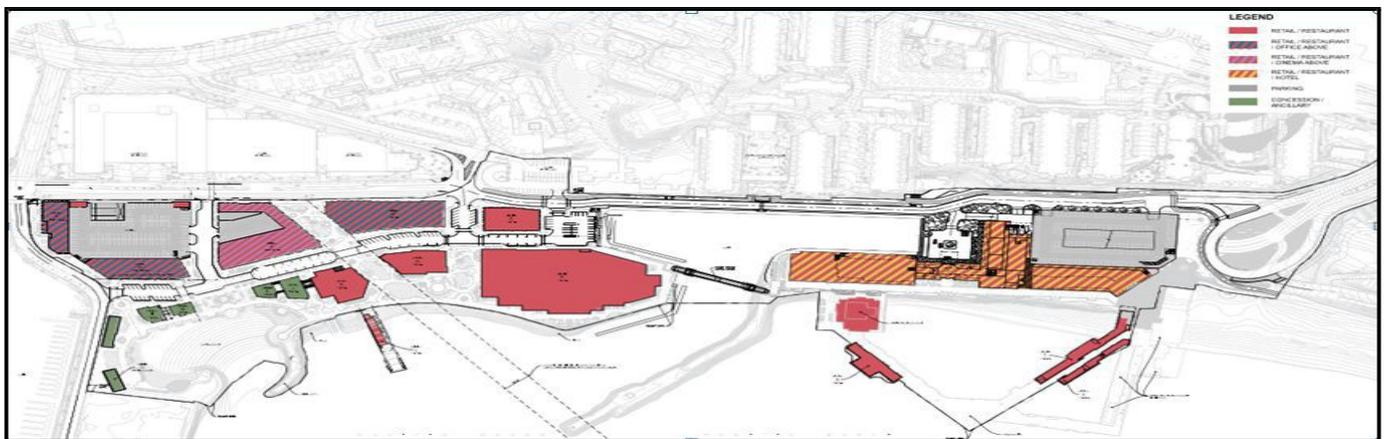


Figure 16: Plan d'occupation de sol. Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-overview/>.

Un remplacement des aires de stationnement et les espaces libres non aménagés par des restaurants accompagnés des espaces de vente en détail sur les rues -des bureaux et cinéma au deuxième niveau- un hôtel 4 étoiles - garder un nombre de parkings demandé et créer des espaces verts.

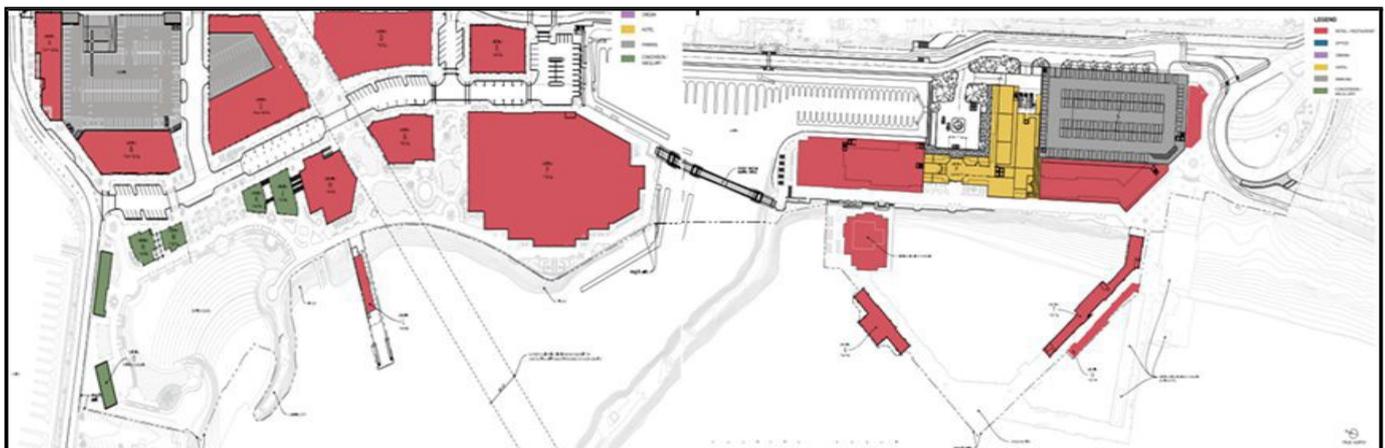


Figure 17: Plan niveau 01. Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-overview/>.

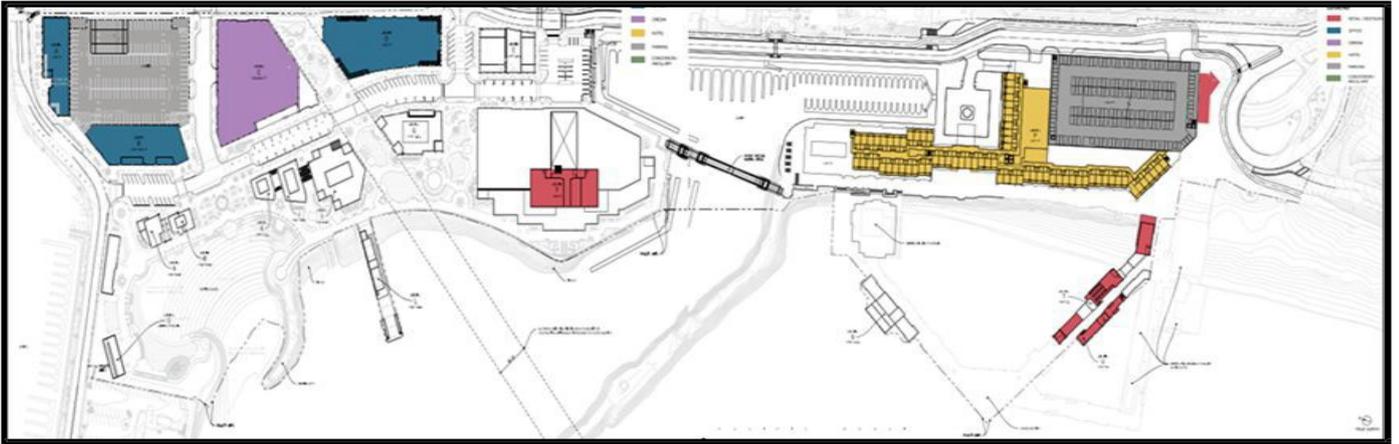


Figure 18: Plan niveau 02. Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-view/>.

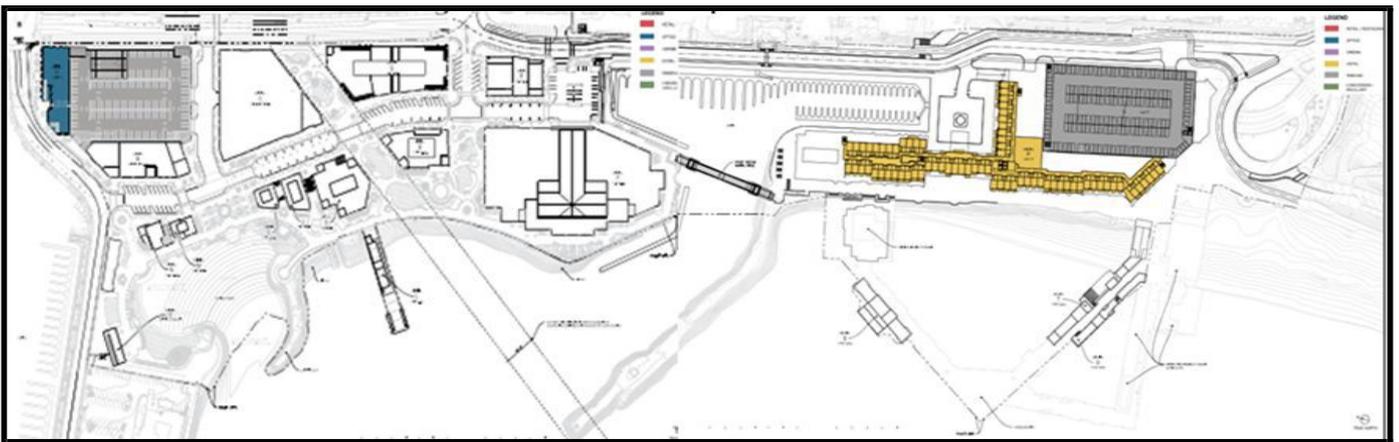


Figure 19 : Plan niveau 03. Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-view/>.

▪ Clé d'aménagement :

a. Lieux de rassemblement publics :



Figure 20: Image d'espace de rassemblement public (Avant et après).  
Src: <http://www.thewaterfrontredondo.com/project-view/>.

C'est un espace ouvert pour des lieux de rassemblement, des expositions d'art, des concerts au bord de la plage, du yoga sur la plage, des films d'été en plein air et d'autres événements communautaires agréables. En réduisant l'empreinte de stationnement de plus de 500 000 pieds carrés - telle qu'elle est actuellement - à environ 160 000 pieds carrés, il y a une plus grande superficie pour les parcs et les espaces ouverts.

b. Jetée revitalisée:



Figure 21: Image de la jetée (Avant et après).  
Src:<http://www.thewaterfrontredondo.com/project-verview/>.

Le projet Water front résulte une jetée structurellement saine et améliorée pour que les entreprises locales actuelles prospèrent et que la communauté en profite. Où il ont aménagé des larges trottoirs donnent la priorité aux piétons pour profiter des vues spectaculaires sur la mer.

c. Lagon balnéaire :



Figure 22: Image de lagon. Src:<http://www.thewaterfrontredondo.com/project-verview/>.

Le but de projet est d'avoir une plage à la fois sécurisé et accessible toute l'année. cette vision de est de rétablir son ancienne beauté en l'ouvrant aux marées naturelles qui permet d'éliminer les produits chimiques agressifs, les restrictions saisonnières et les frais d'entrée, tout en améliorant la conservation de l'eau et la gestion des eaux pluviales.

Le Water front sera l'endroit idéal pour profiter d'un mode de vie actif. En plus d'un parc adapté aux enfants, d'une promenade élargie pour se promener, faire du vélo ou de la course, le lagon offrira beaucoup de place à notre communauté pour faire du kayak, du surf et plus encore.



Figure 23: Image de la place qui donne sur le lagon.

Src.:[thewaterfrontredondo.com](http://www.thewaterfrontredondo.com).

e. Marché public:

La communauté de Redondo Beach sert d'endroit où nous pouvons nous réunir et profiter de la meilleure cuisine locale que notre ville a à offrir. Le marché public présentera des fruits de mer frais, des vendeurs de la ferme à la table et de nombreux locataires de la jetée locale de longue date de Redondo.



Figure 24: Image sur le marché public.

/Src [thewaterfrontredondo.com](http://www.thewaterfrontredondo.com)

Le projet comprendra également l'ajout d'espaces de bureaux créatifs offrant un cadre idéal pour les entreprises et les professionnels locaux afin de bâtir l'économie front de mer de Redondo en plus d'aider à maintenir la viabilité des entreprises locales durant les mois d'hiver.



Figure 25: Image d'immeuble de bureaux./  
Src thewaterfrontrodondo.com

g. Promenade améliorée:

Une promenade publique élargie de 20 pieds de large reliera non seulement la jetée à l'océan, mais sera également un endroit dynamique pour les gens de Redondo Beach pour marcher, faire du vélo et explorer ce que le nouveau front de mer a à offrir.



Figure 26: Image de la promenade après l'amélioration./Src: thewaterfrontrodondo.com

h. Pont piéton:

En comblant le fossé entre le lagon et la jetée, nous ajoutons près de 1 000 pieds de littoral accessible pour la promenade, le vélo et profiter de tout ce que le projet **The Waterfront** a à offrir à notre communauté.



Figure 27: Image du pont piéton/ Src: thewaterfrontrodondo.com

i. Boutique Hôtel:

Un hôtel quatre étoiles en bord de mer offrira l'hébergement de 120 chambres, y compris des services de spa et de beauté. Fournir l'endroit parfait pour visiter des amis, la famille, ou avoir votre propre résidence.



Figure 28: Image de l'hôtel./Src:theaterfrontrodondo.com

i. Accès côtier:

Le projet de water front a redessiné la jetée portuaire et les zones portuaires de Redondo afin d'améliorer considérablement l'accès au littoral, de créer une connexion continue fait 100 pour cent le long de l'eau et de faciliter le passage des piétons, des bicyclettes et des véhicules le long des côtes, où nous le trouvons accompagné aux centres d'activités, aux aires de repos, aux plans d'eau, à l'art public et aux aires de jeux.



Figure 29: Image de l'accès côtier (Avant et après)./ Src:theaterfrontrodondo.com

**j. Rue du commerce:**

Le projet Water front rajeunira les expériences actuelles de vente au détail dans des jardins et des parcs magnifiques et tranquilles.



Figure 30: Image de la rue du commerce./Src:thewaterfrontrodondo.com

**k. Théâtre spécialisé :**

Profitez d'une matinée ou d'une soirée au cinéma avec l'ajout d'un petit théâtre spécialisé de sept écrans, offrant des places réservées et un service de repas au siège.



Figure 31: Image du théâtre./Src:thewaterfrontrodondo.com

**l. Le lagon :**

Le lagon sera ouvert au courant naturel des marées - ne nécessitant plus de filtration chimique - et mettra fin aux amendes de routine reçues par la ville de Redondo Beach pour les violations de la qualité de l'eau.



Figure 32: Image du lagon (Avant et après)./src:thewaterfrontrodondo.com

**m. Le transport :**

En concevant le projet pour promouvoir les déplacements à vélo et les piétons, et faciliter le flux de la circulation le long des routes locales, The Water front vise à faciliter un flux de circulation équilibré par la création de pont qui relié les deux tronçon (EST- OUEDT) de front de mer. Le Water front fera de la côte Redondo un havre de paix pour les cyclistes en créant des pistes cyclables vierges qui longent continuellement la côte.



Figure 33: Image du pont (Avant et après)./Src:thewaterfrontrodondo.com

▪ **Synthèse de l'analyse d'exemple 2:**

- Garder l'aspect naturel du site lors de l'aménagement.
- Limiter le gabarit à R+2 sur le front de mer pour favoriser les vues paysagères sur la mer.
- Opter pour les espaces publics, les activités commerciales et restauration lors de l'aménagement afin de redynamiser le front de mer.

### III.3. Exemple 3: la réconciliation de la ville de Malaga avec son front de mer et l'intégration de son port:

#### ➤ Présentation du projet:

Le plan spécial du Port adopté en 1998 a fait de la réconciliation ville/port son objectif majeur et acte la création d'un port urbain à la frontière entre centre-ville et port dominé par les fonctions ludiques, récréatives et culturelles.

#### ➤ Équipe de conception:

Jerónimo Junquera García del Diestro, Jerónimo Junquera González-Bueno, Ana Junquera González-Bueno, Liliana Obal.

#### ➤ Problématiques du site:

- La rupture entre le centre ville et les espaces cotiers et portuaires.
- La discontinuité des axes entre les espaces.
- Le manque de percès piétonnes vers la mer, l'absence des espaces publics.
- L'absence des équipements commerciale et de loisir.

#### • Démarches d'aménagement:

Les équipements culturels présents sur le quai N°1, ceux du "Palmeral de las Sorpresas" du quai N° 2, ou le futur Auditorium de la plate-forme de San Andrés, font écho à la revalorisation patrimoniale et à la création de nouveaux équipements en ville (le musée Picasso, le musée de la ville, le Centre d'art moderne, etc.).

#### ○ QUAI N°1: LE PALMERAIRE DES SURPRISES

L'aménagement réalisé dans le quai N°1 réside à la création d'une zone de promenade sous un cadre de palmier et une pergola parallèle à la jetée. Dans le cadre des scénarios Palmeral, trois bâtiments sont construits pour permettre une perméabilité visuelle maximale de la ville. L'une d'elles est une station maritime pour les navires de croisière de luxe et les deux autres, à usage culturel.



Figure 34: Localisation de projet waterfront/Src: google earth



Figure 35: Localisation de projet waterfront/Src: Ayuntamiento de Málaga (AIVP Days, Helsinki, 2013)

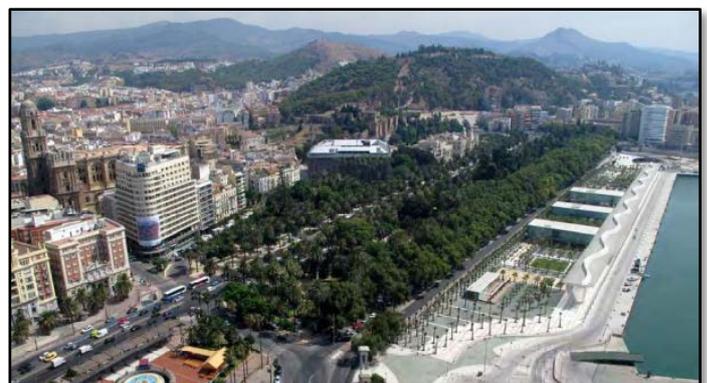


Figure 36: Localisation de projet waterfront/Src: Ayuntamiento de Málaga (AIVP Days, Helsinki, 2013)

- **La passerelle de pergolat**

Devant l'espace labyrinthique de la palmeraie, la passerelle de pergola est un espace directionnel avec un tracé simple et claire. Pour rompre leur monotonie excessive, la création d'une succession de feuilles de trace différente et de rythme aléatoire a été maintenue, tout en offrant un jeu de lumière et d'ombres qui change avec l'inclinaison du soleil en fonction des heures et du jour, et en fonction de la source de lumière, s'il est naturel ou artificiel.



Figure 37: la passerelle de pergolat/Src: puertomalaga.com

- **La palmerie :« las palmeras »**

La palmeraie est une somme de multiples couches et donc de nombreuses lectures, du plus grand au détail, de la somme des différentes couches de la plante à la somme de multiples jardins qui composent cette espace dans son ensemble et qui offre de nombreuses Activités possibles et sensations cachées à découvrir.



Figure 38: la palmerie /Src: puertomalaga.com

- **QUAI N°2:**

Cette zone a été concédée pour la construction puis l'exploitation à des fins commerciales et de loisirs, cette zone contient un centre commercial ouvert avec de nombreux bars et restaurants ainsi que des magasins et des boutiques, c'est également un espace qui accueille des événements et des concerts et un marché artisanal, il dispose également d'un parking souterrain.



Figure 39: le quai commercial/Src: muelle uno.com

### **Synthèse de l'analyse d'exemple 3:**

- La revalorisation patrimoniale et à la création de nouveaux équipements en ville (le musée Picasso; le musée de la ville, le Centre d'art moderne, etc)
- La récréation d'un itinéraire réunissant le centre-ville à la mer à travers le port et la création des percès piétonne vers la mer
- L'intégration complète de la zone orientale de la zone portuaire a fait du port l'une des images les plus importantes de l'offre touristique de la capitale.

- Création d'une zone de promenade sous un cadre de palmier et une pergola parallèle à la jetée.
- Ouvrir le front de mer au public par l'aménagement des espaces urbains et les équipements d'accompagnement.

### III.4. Lecture comparative:

#### «Analyse comparative»

Critères	Saint Jérôme – Fesca Bari ITALIE	Redondo –Californie Etas Unis	Malaga Espagne	Recommandations
Structure Vaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'une promenade au niveau du front de mer</li> <li>• Reconversion de la voie expresse en une voie piétonne</li> <li>• voie d'urgence le long des bâtiments</li> <li>• Descente en mer graduée par des marches et remplissage de cailloux.</li> </ul>	<p>Création d'une promenade publique élargie de 20 pieds de large pour les gens pour marcher, faire du vélo et explorer ce que le nouveau front de mer a à offrir.</p> <p>Création d'un pont piéton accessible pour la promenade</p> <p>Acces cotier le long du littoral</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcours de promenade.</li> <li>• Création de nouveaux accès.</li> <li>• Accès ferroviaire sous-terrain</li> </ul>	<p>Prévoir un front de mer est un lieu de convivialité et de contact, par l'intégration d'activités attirantes tel que les espaces d'échange.</p>
Mixité Fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'équipements culturels et de loisir pour rendre le projet un pole d'attraction tels que le Théâtre a ciel ouvert, l'aquarium, et le centre nautique.</li> </ul>	<p>Création d'espaces de bureaux créatifs pour les entreprises et les professionnelles locaux</p> <p>Un marché public qui presentera des fruit de mer frais</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Hotel 4* qui offrira l'hébergement de 120chambres</li> <li>•Théâtre spécialisé de sept écrans, offrant des places réservées et un service de repas au siège</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de nouveaux équipements culturels et touristiques et administratifs.</li> <li>• Création d'un espace public.</li> <li>• Port de plaisance et de commerce.</li> </ul>	<p>Intégrer Fonctionnalité et programme : avec l'observation les projets sont dotés d'autres fonctions complémentaires de cultures et de loisirs, (la consommation, l'achat, l'exposition...) pour augmenter l'accueil et l'attractivité de l'équipement</p>
Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement du quai</li> <li>• Création d'une placette et d'un espace vert</li> <li>• Aménagement de la voie piétonne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Aménagement des larges trottoirs donnent la priorité aux piétons pour profiter des vues spectaculaires sur la mer.</li> <li>•Réaménagement du lagon balnéaire pour la conservation d'eaux et la gestion des eaux pluviales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabiliter le parc.</li> <li>• Création de plusieurs quais</li> </ul>	<p>Offrir des espaces publics de qualité et un réseau de parcours piétons traités pour une meilleure prise en charge des promeneurs.</p>
Waterfront	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La formation du front de mer et la valorisation de la façade maritime.</li> </ul>	<p>réation de lieux de rassemblement, des expositions d'art, des concerts au bord de la plage, du yoga sur la plage, des films d'été en plein air et d'autres événements communautaires agréables</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalifier l'espace portuaire.</li> </ul>	<p>Le littoral doit rester un espace de liberté, qui continue d'incarner la fonction de plaisir et de ressourcement dont témoignent sa fréquentation estivale</p>

Tableau 2 : lecture comparative des trois exemples/Src: Auteur

#### **IV. Conclusion:**

Ce chapitre représente le point puissant de notre essai projet à travers une recherche bibliographique qui a permis de consulter des divers ouvrages et articles et de développer notre connaissance par le biais des études élaborées qui traitent notre sujet orienté sur la recomposition des petites villes côtières.

L'analyse de exemples nous a permet de mieux comprendre et enrichir nos connaissances sur les différentes actions et aménagements de ces villes d'une part et d'autre part de mieux comprendre la manière de réaliser le projet urbain afin de répondre aux problématiques et besoins de la ville et de ces habitants.

Cette analyse était un support important, dans notre démarche on s'appuis sur les même principes:

- ❖ Le littoral doit rester un espace de liberté, qui continue d'incarner la fonction de plaisir et de ressourcement dont témoignent sa fréquentation estivale et l'attrait croissant du public pour les propriétés du Conservatoire du littoral.
- ❖ Le front de mer est un lieu de convivialité et de contact, par l'intégration d'activités attirantes tel que les espaces d'échange.
- ❖ Bénéficier de la diversité des paysages et promenades qui caractérisent les fronts de mer méditerranéens.
- ❖ L'esplanade est l'élément important qui relie différents points en créant une articulation entre la ville et la mer.
- ❖ Offrir des espaces publics de qualité et un réseau de parcours piétons traités pour une meilleure prise en charge des promeneurs.
- ❖ L'inspiration: la proximité de la mer doit avoir un impact sur le projet réalisé.
- ❖ Fonctionnalité et programme: avec l'observation les projets sont dotés d'autres fonctions complémentaires de cultures et de loisirs, (la consommation, l'achat, l'exposition.) pour augmenter l'accueil et l'attractivité de l'équipement.
- ❖ Intégrer le projet dans son environnement immédiat, ont respectera ainsi les couleurs utilisées, terrasses, balcons, ouvertures et matériaux de construction.

L'intérêt est donc de se rapprocher de notre cas d'étude en essayant de trouver des solutions et des réponses à notre problématique et de connaître les besoins d'un projet urbain et quelles sont les conditions les plus favorables pour son élaboration.

On arrive à conclure à la fin que ce chapitre constituera une référence théorique qui va nous aider par la suite à établir notre plan d'aménagement avec des opérations urbaines.

# **Chapitre 03: Cas d'étude.**

## **I. INTRODUCTION**

Lors des chapitres précédents, nous avons successivement présenté notre thématique de recherche concernant la relation ville/mer dans le cas des petites villes côtières, comme nous avons défini notre thématique spécifique « recomposition urbaine des petites villes côtières: requalification du front de mer Nord de la ville d'Ain Benian »

Ensuite, nous avons développé dans le chapitre II les notions théoriques et appuis de recherches, plus une étude des projets similaires, pour retisser le lien entre deux entités si importante qui est la ville et la mer afin qu'elles puissent vivre en osmose et aussi afin de constituer une base de référence lors de notre intervention sur site.

Ce dernier chapitre correspond à la phase opérationnelle qui contient une analyse synchronique et diachronique de notre cas d'étude, cette étape est faite dans le but de définir et comprendre la forme urbaine qu'a prise la ville, et aussi pour soulever tous les problèmes qui ont causé la rupture ville/mer. Cela nous permettra par la suite d'aboutir à un projet urbain et un aménagement qui serait en cohésion avec la morphologie urbaine.

## II. LECTURE TERRITORIALE:

Présentation du territoire Algérois:

La ville d'AIN BENIAN s'inscrit dans le territoire Algérois, constitué du Nord au Sud par: la mer méditerranée, les monts de Bouzeréah (407m d'altitude), le Sahel de la Mitidja et enfin le complexe montagneux de l'Atlas Blidéen (1500m d'Altitude). Deux cours d'eau traversent ce territoire: oued el Harrach à l'Est et oued Mazafran à l'Ouest.

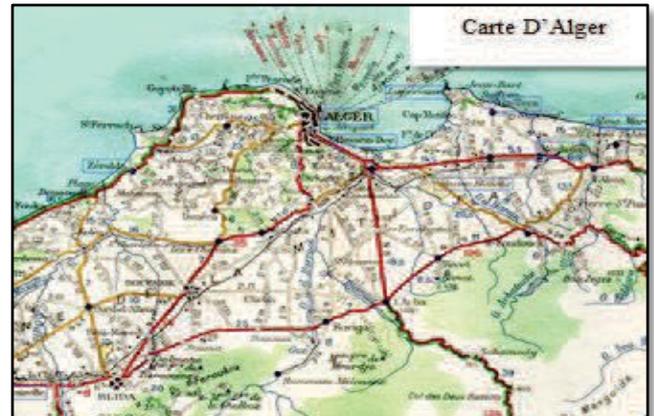


Figure 40: Carte de territoire d'Alger Src: Google

### II.1 Processus d'implantation et d'humanisation du territoire Algérois:<sup>25</sup>

Afin de définir le cycle de formation à lequel appartient la ville d'Ain Benian, nous allons étudier le processus de formation et d'humanisation du territoire Algérois, vu qu'Ain Benian en fait partie. Pour cette lecture territoriale nous nous basant sur l'ouvrage « Alger métropole » qui explique la formation du territoire d'Alger comme suit:

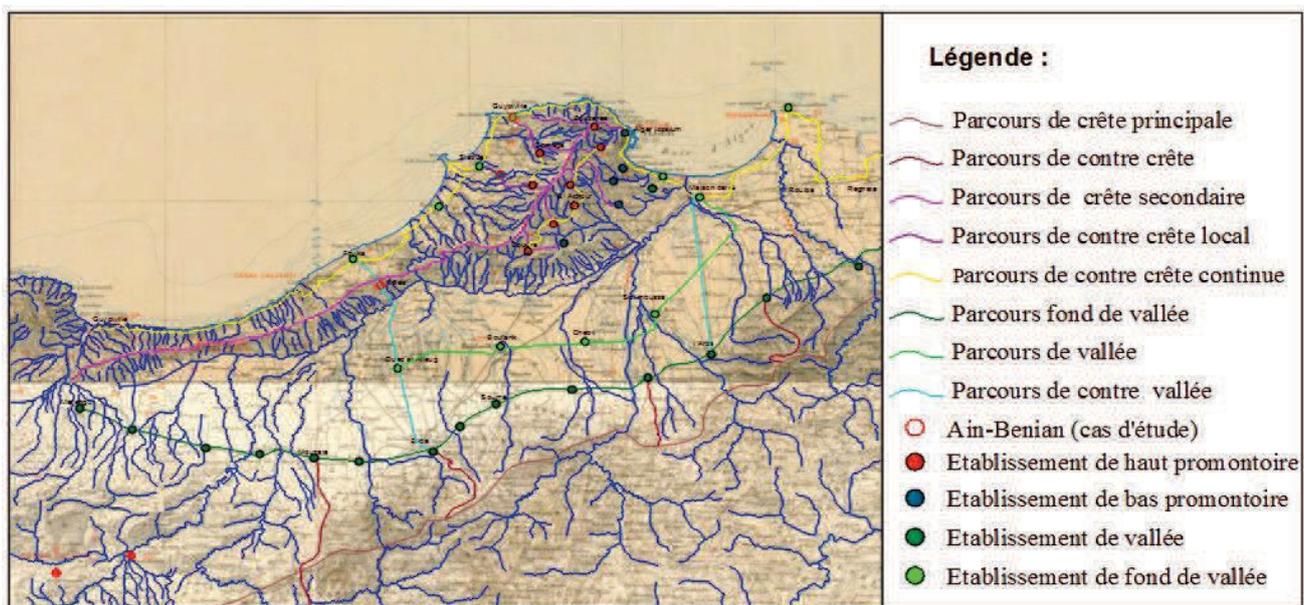


Figure 41: carte montrant le territoire d'Alger, cycle 1 Src :Auteur

Constitué de quatre phases:

<sup>25</sup> CHENAOUI Youcef, les processus de structuration du territoire Algérois, EPAU, 2000.

- Phase 1: On assimile cette période dans la région du Maghreb à la période néolithique, une série des villes disposées régulièrement dans un chapelet bassin intérieur, un axe territorial d'une série des comptoirs phéniciens.
  - Phase 2: à cette période, des villes sont fondées, quatre (04) sur le littoral et d'autres sur l'arrière-pays. Des parcours sont apparus: le parcours de crête qui complète le parcours de mi-hauteur, suivi par l'apparition de parcours fond de vallée qui relie les établissements de la plaine. Au même temps, un parcours de piémont se trace parallèlement à la crête principale de l'Atlas Blidéen.
  - Phase 3: la consolidation de l'empire de Rome sur le Nord-africain se traduit par la reprise et l'amélioration de la structure viaire avec d'autres grands travaux d'ouvrage d'art (pont, aqueduc... etc.). En plus de ça, il y a eu l'affirmation du parcours de fond de vallée sur la plaine de Mitidja et un système d'irrigation été mis en place.
  - Phase 4: cette période a connu la refondation de la centration agraire et l'édification des fermes d'exploitation, des parcours secondaires assurent la liaison entre l'Icosium et les terres agricoles.
- cycle 2: cycle de consolidation:

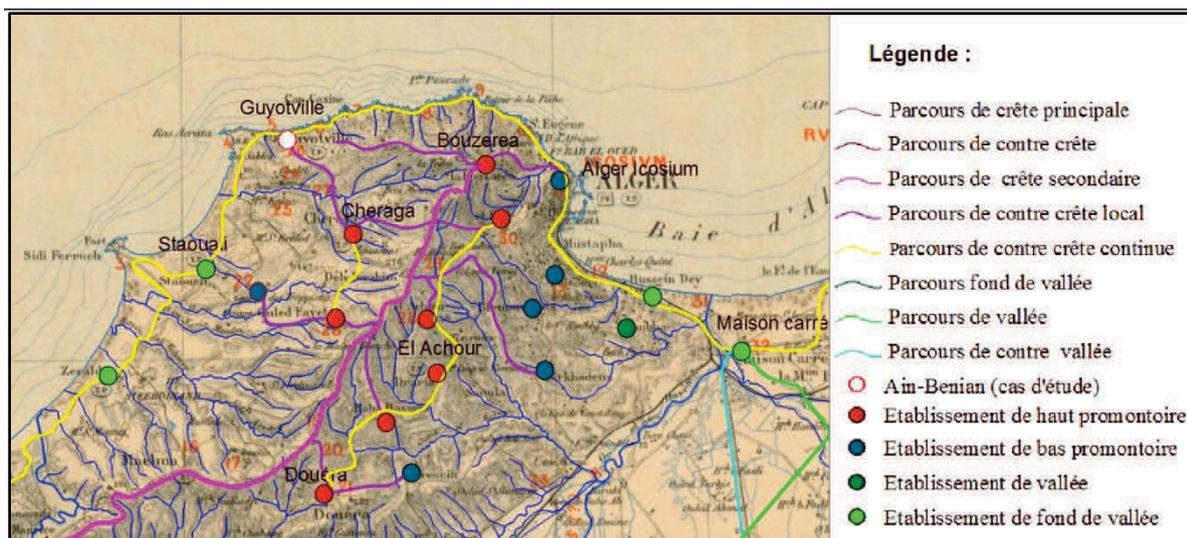


Figure 42: carte montrant le territoire d'Algier, cycle 2 Src: Auteur

- Phase 1: La révolution des Berbères contre les Romains et l'arrivée des vandales ont délocalisés le territoire du sahel et déclassés les villes côtières « Alger, Cherchell, Tipasa » ce qui a provoqué l'insécurité et l'abondance de la région. Les tribus berbères se

concentraient sur la crête principale du massif Blidéen, et quelques autres sur la crête secondaire comme Mahalma, sur les environs de Cheraga et Beni Mezghana sur Alger. A cette période Alger était structurée par un premier axe littoral reliant Bedjaia-Alger-Cherchell et le second parcours de crête locale descendant vers Mouzaia.

➤ Phase 2: Dar-El-Soultan est le nom d'Alger à la période Ottomane, s'étend jusqu'à Oued Djer, sa structure repose sur les tribus berbères, les établissements proches sont: Blida qui contrôle la plaine de la Mitidja, Koléa qui contrôle le sahel, Cherchell la plus éloignée qui contrôle Chenoua et le littoral. Alger exploite seulement son Fahs. Cette structure vient d'affirmer des parcours de communication, comme: l'axe de Constantine – Alger – Cherchell, le parcours de vallée qui la relie avec Blida, le parcours synthétique qui la relie à Sour-el-Ghezlan, et aussi deux parcours de crête synthétique: le premier relie Kolea au sahel et deuxième relie Alger a l'Arbaa.

➤ Phase 3: Le débarquement colonial français de Sidi Fredj a permis au trouble militaire de pénétrer le sahel. L'objectif de la colonisation était l'exploitation agricole, ceci a engendré la fondation des nouveaux centres coloniaux, répartis-en 3 anneaux:

-Le premier anneau qui était constitué de: Kouba, Birkhadem et Dely-Ibrahim, ce sont des établissements qui existaient depuis l'époque ottomane, à partir de 1842, ils étaient renforcés par trois

nouveaux centres de colonisation: Draria, El Achour et Cheraga.

-Le deuxième anneau comprend dès 1843 Saoual, Bab-Hassan, Oueld Fayet qui seront consolidés plus tard par la création de Staoueli (1843) et Sidi-Fredj (1845) afin d'exploiter les plaines littorales.

-Le troisième anneau est éloigné du premier avec d'autres centres de colonisation de Douera (1842), Zeralda (1844) qui viennent pour densifier le peuplement du territoire du sahel. Ainsi, une nouvelle logique de structuration commence.

Phase 4: la consolidation de la structure par l'affirmation des parcours en réalisant un réseau d'autoroute et voies express, et la fondation de nouvelles agglomérations afin de décentraliser la capitale.

#### Synthèse de lecture territoriale

- La lecture territoriale nous a permis de comprendre le processus de formation et transformation du territoire d'Alger. D'après cette étude, nous retenons les premiers parcours traversant notre cas d'étude « la ville d'Ain Benian » et qui sont: le parcours de contre crête continue reliant Alger à Cherchell « *parcours matrice* » et le parcours de contre crête local reliant Ras Acrata à Bouzereah « *parcours d'implantation* ». Ain

Benain s'inscrit donc dans le deuxième anneau de troisième phase de cycle deux « cycle de consolidation », comportant les nouveaux centres fondés par les français afin d'exploiter les plaines littorales.

## II.2 PRESENTATION DE LA VILLE DE « AIN BENIAN » :

### II.2.1 Toponymie d'AIN BENIAN :

« Ain Benian, après le cap caxine (Ras djerba), vient le village de Guyotville, ou Ain benian (Fontaine des constructions). Ce dernier nom est dû à des vestiges de constructions antiques épars autour d'une source d'eau »<sup>26</sup>

### II.2.2. Situation géographique :

AIN BENAIN est une ville côtière algéroise, elle se situe au Nord-Ouest de la capitale d'Alger, à 16 km du centre. La ville s'étend sur une superficie de 13.7 Km<sup>2</sup> dont la population est de 68 354 habitants (2008). Elle possède un front de mer de 10 Km de long.

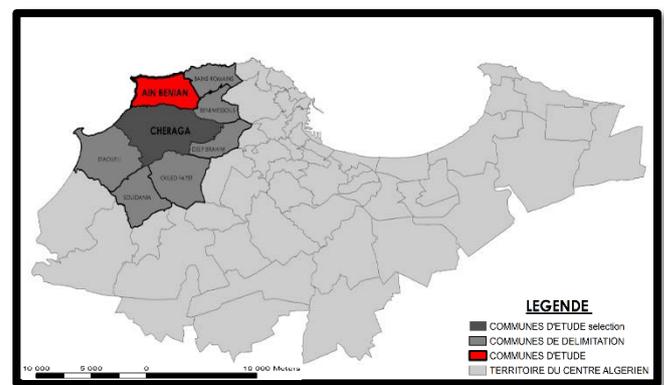


Figure 43: Situation de la ville de Ain benian Src:Auteur

### II.2.3. Découpage administratif :

Ain Benian est l'une des communes de la Daïra de Chéraga, elle est limitée par: La commune d'Hammamet et Beni messous à l'Est et la commune de Chéraga au Sud.

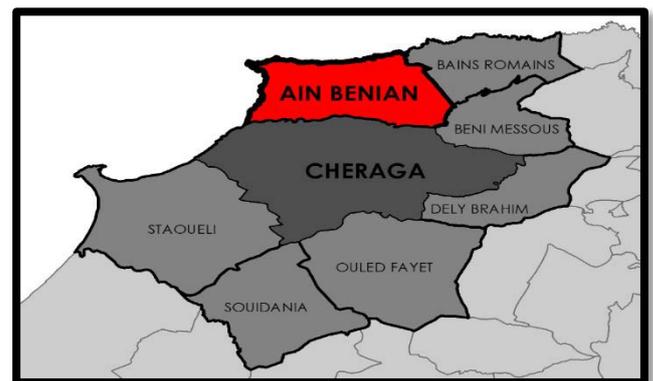


Figure 44: carte des limites géographiques d'Ain benian. src: Auteur

<sup>26</sup> Revue africaine, volume V, page 352

II.2.4.

**Les caractéristiques naturelles de la ville de Ain Benian :**

II.2.4.1 Limites géographiques:



Figure 45: carte représentant les caractéristique naturelle d'Ain benian. src: Auteur

Ain Benian est limitée par oued Beni-messous au Sud, oued Djerba et forêt de Bainem à l'Est, la mer méditerranée au Nord et à l'Ouest.

II.2.4.2 La topographie du site:

AIN BENIAN est composée de trois grands ensembles topographiques qui sont:

- Le massif de AIN- BENIAN qui se localise sur la partie Est de la ville, l'altitude moyenne est de 180m et les pentes se situent entre 10 et 20% sur les versants Nord et Sud.
- Le plateau de AIN- BENIAN située à 150m d'altitude, il se situe sur la partie centrale et sud de la commune.
- Le secteur côtier: 10Km de cote allant de BAINEM, falaises à RAS ACRATA au nord à l'embouchure de oued BENI MESSOUS.

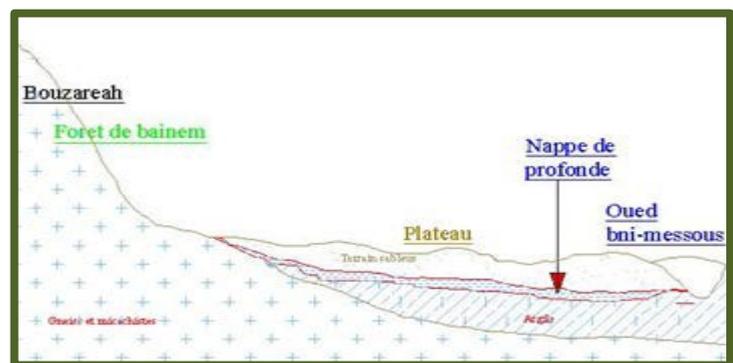


Figure 46: carte de la topographie d'Ain benian. src: Auteur

II.2.4.3 Les vents:

le vent est faible, de direction OUEST, EST-OUEST pratiquement toute l'année.

Cependant, en été, il change de direction de temps en temps vers l'EST, NORD- EST, ce qui rafraîchit l'air humide en donnant une douceur agréable au climat de la ville  
Périodes froide et pluvieuse: OCTOBRE à MARS.

#### II.2.4.4 Climatologie :

Périodes chaude et sèche: MAI à septembre, ce qui offrent des potentialités de développement du tourisme balnéaire.

Ce qui souligne l'importance de la période estivale à Ain Benian de part la clémence des conditions climatiques. Ceci devrait encourager toute forme d'investissement en matière d'activités de tourisme et loisirs.

#### II.2.4.5 Accessibilité :

AIN BENIAN est la porte Ouest de la capitale d'Alger, elle bénéficie d'une bonne accessibilité On accède à Ain Benian par:  
L'accès Est: RN° 11, reliant ALGER à CHERCHEL.  
L'accès Sud: CW° 111, reliant AIN-BENIAN à CHERAGA.  
L'accès Est-Sud: CV°2, reliant AIN BENIAN à la forêt de BAINEM.

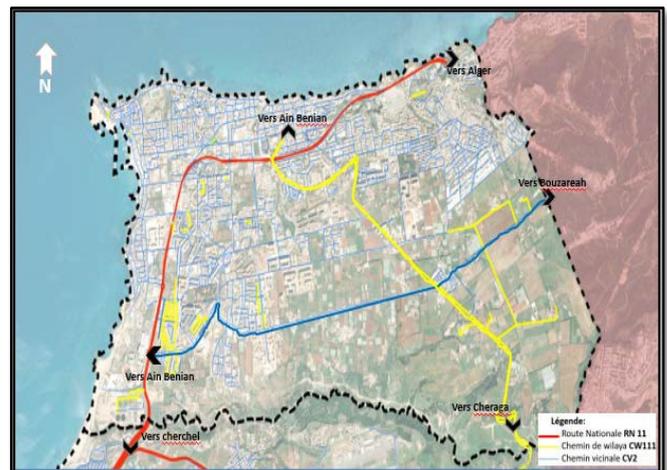


Figure 47: carte d'accessibilité de la ville d'Ain benian. src: Auteur

### III. Analyse de l'évolution historique de la ville:

#### III.1 Genèse historique:

« L'étude des croissances nous semble importante pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'elle offre une appréhension globale de l'agglomération dans une perspective dynamique (...) ensuite, parce qu'en révélant les points fixes des transformations antérieures, elle désigne des logiques profondément inscrites dans les territoires qui éclairent les enjeux des aménagements actuels. Commencer l'analyse d'une ville ou d'une agglomération par

l'étude de sa croissance apparaît donc comme un des moyens de la saisir globalement »<sup>27</sup>

La structure urbaine actuelle d'Ain Benian n'est que le produit d'une succession des événements et développements à travers l'histoire, dans ce contexte nous allons lire et analyser le processus de formation et transformation de la ville d'Ain Benian qui passe par les phases suivantes:

### III.1.1 PERIODE PRE-COLONIALE:

La ville d'Ain Benian a connu la présence humaine depuis l'antiquité, cependant les premiers faits urbains sont apparus avec l'arrivée des romains sous forme d'une bourgade romaine. Cette période a été marquée par l'apparition du premier parcours structurant de la ville « Le parcours matrice », c'est le parcours de contre crête continue, qui relie Alger à Cherchel passant par tous les établissements côtiers.



<sup>27</sup> PANERAI Philippe, Analyse urbaine, parenthèses, 1999, pp49

III.1.2 PERIODE COLONIALE:

1830-1853



Figure 48: carte représentant ain Benian entre 1830-1853 . src: Auteur

Le 08-08-1845 fut La création d'un village maritime qu'ils ont appelé "GUYOT-VILLE" 20 maisons, construites a côté d'une La création des ilots réguliers. Densification de tissu urbain et une extension vers l'ouest.

1853-1869



Figure 49: carte représentant ain Benian entre 1853-1869 . src: Auteur

Cette période a été marquée par:

- Le changement de vocation de la ville d'une ville de pêche à une ville agricole.
- Création de 31 fermes dans la campagne plateaux, et 8 fermes au bord de la mer.

1869-1910



Figure 50: carte représentant ain Benian entre 1869-1910 . src: Auteur

Cette période a connue:

- La création du tramway en 1900.
- L'extension du centre-ville le long du chemin rural.
- La création de la commune indépendante de AIN BENIAN en 1874.
- Distribution de plusieurs fermes sur le plateau et sur la cote et la mise en place du découpage agricole et la création du chemin rural.

1910-1932



Figure 51: carte représentant ain Benian entre 1910-1932 . src: Auteur

Cette période a connue:

- L'extension du village au delà de la barrière naturelle "oued Chabat"
- La distribution de plusieurs fermes sur le plateau.
- La construction d'une jetée du futur port de pêche et de plaisance en 1920 à la madrague.
- La croissance du centre historique vers l'ouest et le sud suivant les parcours romains.
- La croissance du quartier de la madrague vers le sud.

1932-1962



Figure 52: carte représentant ain Benian entre 1932-1962 . src: Auteur

elle a été caractérisé par la création de nouveaux faits urbains tels que:

- l'accentuation des constructions suivant le parcours romain (Alger-Cherchel).
- l'abandon du tramway qui est devenu après l'élargissement de la ligne, un parcours de liaisons territorial Alger-Kolea.
- la création d'une cité évolutive qui est la cité belle vue.

III.1.3 PERIODE POST-COLONIALE:

1962-1986

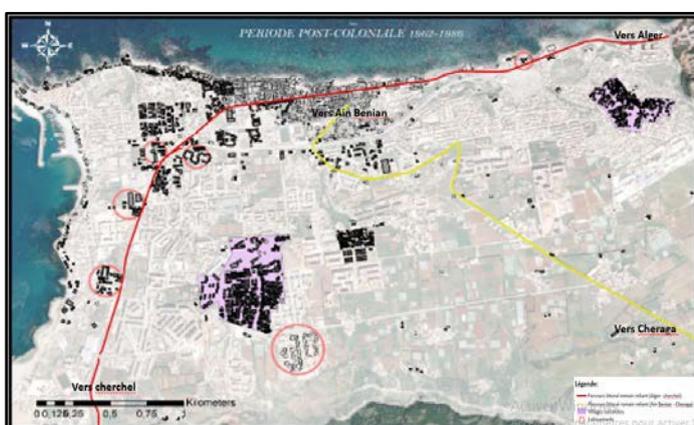


Figure 53: carte représentant ain Benian entre 1962-1986 . src: Auteur

Cette période a connue:

- Réaménagement et réappropriation du village colonial.
- La création d'un village socialiste à Bellevue, dans le but de fixer les agriculteurs.
- Implantation des lotissements le long de la RN11, à El Djamilia et au niveau des quartiers de Bellevue et Grand roche.

### 1986-1990



Figure 54: carte représentant ain Benian entre 1986-1990 . src: Auteur

Cette période a connue:

- Formation de l'espace résidentiel de masse, donc l'augmentation de l'activité résidentielle et commerciale et la réalisation de plusieurs équipements
- L'apparition de l'auto-construction.
- Une importante vague de constructions illicites sur les terres agricoles
- Urbanisations entre l'axe de la madrague et cite Bellevue, et entre centre ville et cite 11 décembre.

### DE 1990 JUSQ'À NOS JOURS



Figure 55: carte représentant ain Benian entre 1986-1990 . src: Auteur

Vers la fin des années 1990, remarque une forte augmentation de l'habitat individuel (47%).

- Une stagnation d'urbanisme à l'intérieur de son périmètre urbain.
- L'ouverture d'une deuxième voie (RN : 11) et l'accroissement de la structure urbaine.
- Une expansion rapide incontrôlée.
- L'existence des activités industrielles au milieu des habitations.

Tableau 3 : les différentes étapes du processus de formation de Ain Benian. . src: Auteur

#### III.1.4 Synthèse de la croissance urbaine de la ville de Ain Benian

D'après l'analyse de processus de formation et transformation de la ville d'Ain Benian que nous avons établi à l'aide des documents historiques et plans cadastraux nous avons dégagé un ensemble d'éléments significatifs de permanence avec les degrés transformationnels et de trouver les éléments inducteurs et ordonnateurs de la croissance de la ville, donc nous concluons que Ain Benian est passée par deux modes de croissance comme suit:

1)- Croissance urbaine homogène et unitaire: elle était Générée par le fait urbain (place de la république), avec une trame régulière (centre ville colonial) ordonné par:

-Parcours de formation romaine (vers cheraga).

-Élément de conformation naturelle (la mer méditerranée, oued Chbat, ligne de redressement.

-Parcours historique déformation territorial (parcours antique (Alger-Cherchell), Boulevard du Colonel Si M'hamed, Boulevard Si Lounes et la rue Ain benian

- Fait urbain majeur (la mosquée Bachir Ibrahimi, la gare, la post).

2)- Une croissance urbaine linéaire: c'est une croissance périphérique en forme L, ordonnée par: parcours antique Alger -Cherchell, la mer méditerranéen, villa maritime, ZET, habitat informel.

3)- Croissance polaire: tel que « la cité Belle vue, la cité 11Decembre et La cité évolutive hijk généré par les parcours de développements récents et de consolidation de la trame agraire.

4)- Croissance fragmentaire: situé sur les plateaux agraire Djnan Ellouz sous forme de lotissement non structurée, de formes et des tissus hétérogènes incohérents

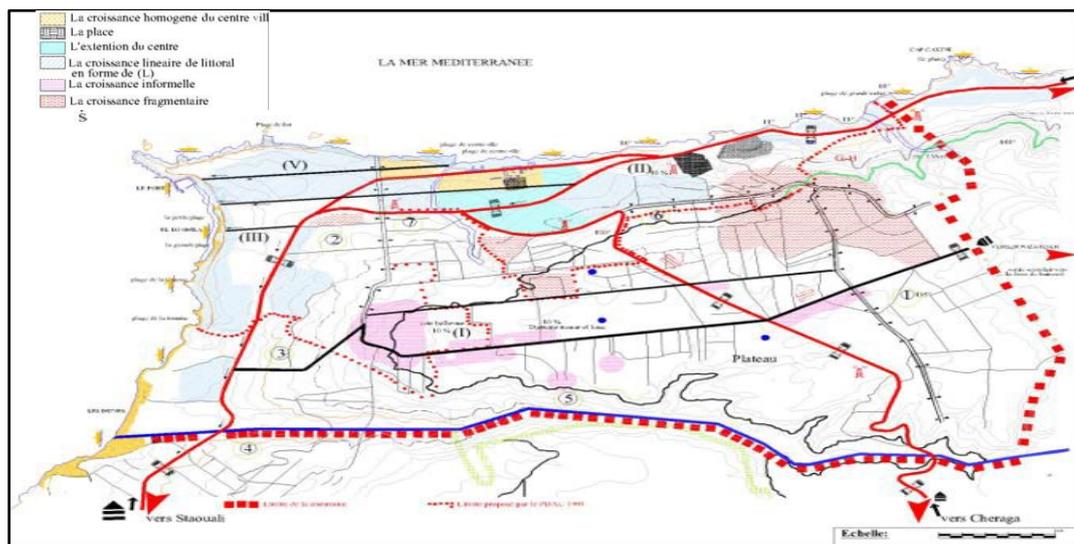


Figure 56: carte de synthèse de la croissance urbaine de la ville d'Ain benian.  
src: Auteur

### III.2 Diagnostic de l'aire d'étude:

La réintégration des friches urbaines dans la nouvelle vocation de la ville de Ain benian nécessite une étude approfondie sur les caractéristique géographique de la zone, les différentes composantes du site et la structure urbaine d'Ain benian, ce diagnostic va nous servir comme une base pour produire un constat et des recommandations sur la zone d'étude dans le but de réintégrer les friches urbaines dans la nouvelle vocation de la ville tout en respectant l'environnement dans la laquelle elles se situent. Ce travail sera fondé sur les outils d'urbanisme (PDAU, POS) et le différents documents fournis par l'urbanisme chargé

de la planification urbaine (CNERU, DUCH).

### III.2.1 L'analyse morphologique:

« L'analyse urbaine, dans sa visée morphologique a pour objet l'espace, défini comme des configurations physiques, et la façon dont les éléments matériels qui composent celles-ci sont structurés, dans la relation dialectique qu'ils ont avec l'ensemble qu'ils forment »<sup>28</sup>

L'analyse morphologique a pour objet l'étude des éléments physiques de la ville pour mettre en rapport les différents composants du tissu urbain (voirie, espaces publics, équipements...), afin de comprendre le niveau de richesse formelle et fonctionnelle de ce dernier.

#### III.2.1.1 Contexte urbain:

Dans un long processus de formation et de transformation, Ain Benian est passée d'un caractère rural à un caractère urbain, ce passage est réalisé à travers un découpage agricole qui s'est transformé en îlots tout en se conformant à la structure initiale.

«L'îlot, au sens étymologique: petite île, est une portion du territoire urbain « isolé » des voisins par des rues. L'îlot n'est donc pas d'abord une forme architecturale mais un ensemble de parcelles rendues solidaires et qui ne prend son sens que dans une relation dialectique avec le maillage des voies »<sup>29</sup>

Durant la période coloniale :

- Ilot régulier: de forme rectangulaire. On le trouve au niveau du:

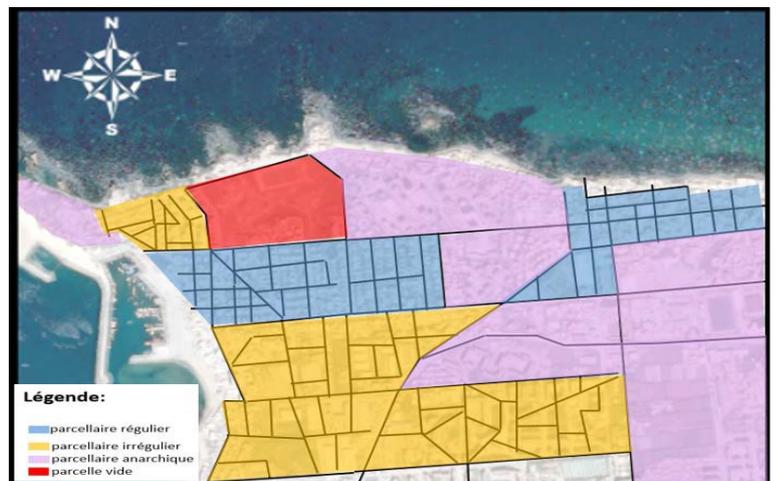


Figure 57: carte de la structure parcellaire . src: Auteur

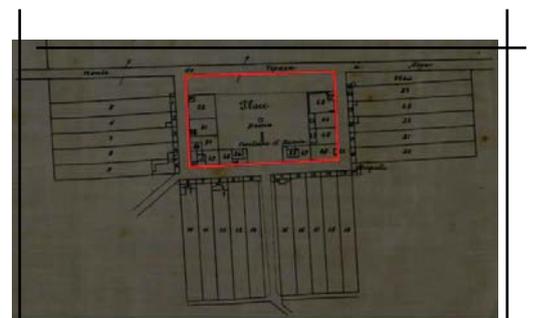


Figure 58 : carte représentant module de Base, src : Plan de Ain Bnain 1847

<sup>28</sup> PANERAI Philippe, Analyse urbaine, parenthèses, 1999, pp53.

<sup>29</sup> Philippe Panerai, « les formes urbaines, de l'îlot à la barre », p 182.

- Noyau initial: constitué d'un ensemble d'îlots réguliers qui sont, en effet, la multiplication du module de base (première implantation) qui fait 100x80m.
- Lotissement C: constituée d'un ensemble d'îlots rectangulaires, ou le module de base est le produit d'une subdivision d'un parcellaire agraire qui occupait 12 hectares (c'est la surface des fermes distribuées sur les colons lors du développement foncier qui été mis en place en 1852).
- Ilot irrégulier: on l'on trouve au niveau du quartier El'Djamila à l'Ouest, ou les ilots ont suivi la morphologie du site.



Figure 59:schéma montrant la forme d'ilot du lotissement C, Src:Google earth



Figure 60 :schéma montrant l'ilot irrégulier/ Src : google earth

➤ Durant la période postcoloniale:

On note la disparition de l'ilot et l'apparition d'une nouvelle manière d'occupation avec l'arrivée des grands ensembles (cité de 500 logements). Cela a engendré l'émergence des espaces résiduels.



Figure 61:schéma montrant le tracé irrégulier de la cité 500 logements/Src: google earth

Notre aire d'étude se caractérise par une diversité formelle et typologique due aux différentes transformations le long de leurs processus de formation, ces tissus contiennent des terrains vides et d'autres mal occupés qui offrent d'énormes potentialités foncières représentées par la forte présence des friches qui attendent l'affectation dans le cadre du réaménagement de la zone.

III.2.1.2 Contexte fonctionnel:

Nous retrouvons au niveau de la zone d'étude une saturation alarmante qui ne laisse pas beaucoup d'assiettes libres, cette situation rend le tissu comme une grande masse rigide non aérée, et malgré le grand manque en matière des espaces verts, ces derniers n'ont jamais figurés parmi les préoccupations principales des différentes communes qui s'incrivent dans le POS N8 et POS N13.

Face à cette situation, nous pouvons détecter les différents problèmes du quartier et qui peuvent être résumés comme suit:

- Un manque des espaces verts, de jeux et de loisir.
- Une rupture fonctionnelle au niveau de la zone Nord Ouest du à la présence des friches urbaines dans un côté et les différents équipements de l'autre côté du tissu.
- La concentration du commerces et du services le long du boulevard dans une seule partie.
- Le grand manque des équipements culturels, touristique et du sport.



Figure 62: carte des équipements . src: Auteur

III.2.1.3 Le gabarit:

Nous retrouvons au niveau de la zone d'étude après l'étude du gabarit de la ville, la diversité du gabarit de bâti existant, varie entre R+1 jusqu'à R+3 au niveau du centre historique et la zone d'habitation individuelle du côté Nord-Ouest allant jusqu'à R+14 au niveau de la partie sud.

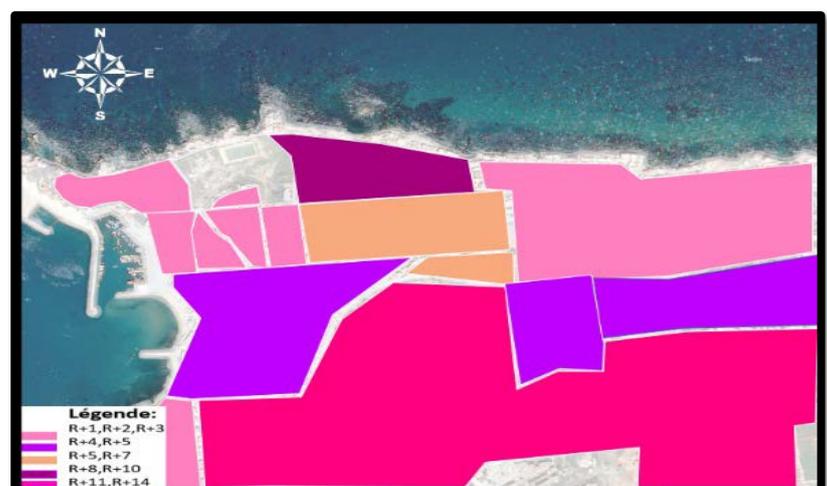


Figure 63: carte du gabarit . src: Auteur

Le tissu bâti de notre aire d'étude varie entre bon, moyen et mauvais état comme suit:

- Bâti en bon état: il couvre une grande partie de l'aire d'étude, c'est l'ensemble des bâtisses qui datent de la période postcoloniale (équipement ou habitat) et qui se trouve au niveau du: quartier el-Djamila, les lotissements C, cité 500 logements et le nouveau centre-ville.
- Bâti en moyen état: c'est des immeubles coloniaux à usages d'habitat, nécessitent seulement quelques travaux de réhabilitation. On trouve ces bâtisses beaucoup plus sur le centre ancien et son extension Sud.
- Bâti en mauvais état: c'est des constructions illicites à usage d'habitat ou activité industrielle, elles se trouvent principalement sur la bande côtière Nordiste formant ainsi une mauvaise façade maritime pour la ville.

### III.2.1.5 Réseau viaire:

Le réseau viaire dans notre aire d'étude se caractérise par une bonne hiérarchisation qui facilite le déplacement et assure la liaison avec les voies principales.

D'après cette analyse on peut résumer cette situation comme suit:

L'identification d'une rupture fonctionnel et morphologique entre la partie urbaine et la partie portuaire. Le grand problème de stationnement du au manque de parkings dans la zone.

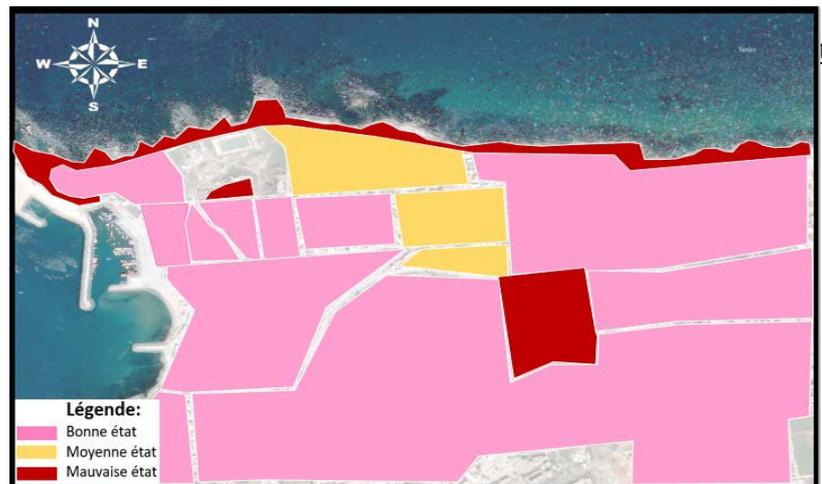


Figure 64: carte représentant l'état de bâti . src: Auteur



Figure 65: carte représentant l'hiérarchisation des voies . src: Auteur

Manque des zones à priorité piétonne.

### III.2.2 Contexte paysager:

Plusieurs acteurs ont contribué à construire le paysage urbain de Ain Benian. Le plus important d'entre eux est les multiples transformations qu'elle a subi à travers les dernières années, de multiples actions de construction et destructions ont marqué le paysage urbain d'une manière significative; ces interventions qui se sont succédées pour les quartiers de Ain Benian donnent à cette zone un image chaotique qui ne reflète pas l'importance de ce secteur. Ceci est dû à la dégradation du paysage urbain ainsi à la forte présence des friches urbaines dans le tissu résidentiel, ces derniers influent directement sur la qualité de vie des citoyens ainsi que sur l'image générale de la zone.

Cependant, Ain Benian jouit d'un potentiel environnemental important, sa position en face la mer, la vue qu'elle dégage sur les hauteurs de la forêt de Bainem.

Ces avantages et désavantages rendent l'étude paysagère de notre zone d'étude nécessaire pour bien maîtriser l'image globale des quartiers de la ville de Ain Benian notamment de notre cas d'étude, car «une bonne image du milieu donne à son détenteur un sens de profonde sécurité», ceci en étudiant la perception visuelle de la zone, mettre en évidence les éléments qui structurent le paysage urbain et les repères identifiants la zone.

Notre étude sur la perception visuelle concerne le Boulevard Bourouba Lounis, où les deux côtés du tissu sont séparés par cette rue, en se basant sur les causes de cette rupture fonctionnelle et morphologique ainsi à l'amélioration de la qualité de vie dans cette zone à travers des images successives le long de cet axe.

#### III.2.2.1 Analyse séquentielle

Pourquoi l'analyse séquentielle?

Notre choix était fixé sur cette analyse pour étudier la rupture entre les deux entités, maritime et urbaine qui sont reliées par le boulevard Bourouba Lounis, en se basant sur l'imagibilité de la zone, connaître les causes de cette rupture morphologique et dysfonctionnement pour à la fin trouver des solutions à cette problématique tout en respectant le rythme de la façade maritime de la baie et la qualité visuelle de la ville de Ain Benian et de notre aire d'étude.

L'analyse séquentielle de Philippe Panerai et Kevin Lynch examine les qualités visuelles d'une ville selon 3 composantes de l'image mentale: son identité, sa structure et sa signification à travers les variations et le changement du champ visuel.

A cet effet nous avons étudié à travers des images successives la perception visuelle de l'espace urbain à l'échelle du boulevard Bourouba Lounis.

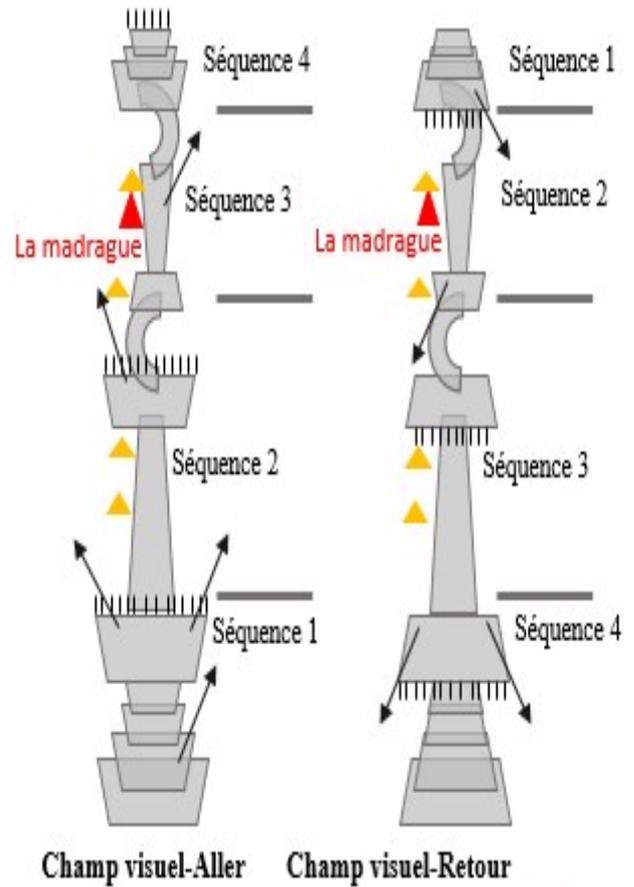
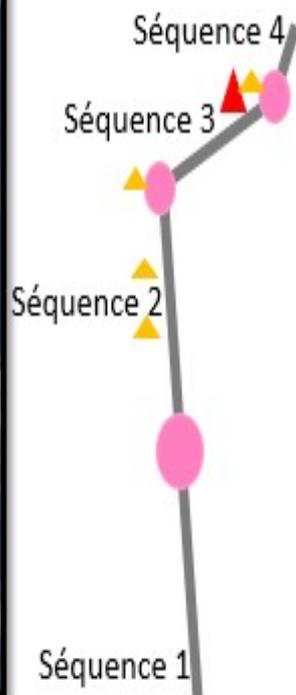
✓ À l'échelle du boulevard Bourouba Lounis:

Nous avons étudié l'axe Bourouba Lounis pour mieux comprendre les raisons de la rupture entre la ville et la mer, la subdivision des séquences était faite selon deux configurations:

1- Le degré d'animation

2- L'ouverture et la fermeture du champ visual.

Ces critères nous ont conduits à définir quatre séquences du paysage urbain ou chaque séquence est accompagnée par des croquis et une analyse de ses plans.



**légende:**

- ▲ Repère majeur
- ▲ Repère mineur
- ↗ Rotation du champ visuel
- ||||| Limites
- Nœuds

Figure 66: Analyse séquentielle du boulevard Bourouba Lounis ./  
src: Auteur

<p>Séquence 4</p> <p>Séquence 3</p> <p>Séquence 2</p> <p>Séquence 1</p> <p>La madrague</p> <p>Champ visuel-Aller</p>	<p><b>1</b></p>	<p>On Remarque dans cette partie de la sequence un ecométition entre les facades avec une ressemblance du style architectural. Cette séquence est la plus animée due à la forte présence du commerce, un flux très important des gens tout au long de la séquence.</p>
	<p><b>2</b></p>	<p>Le champ visuel dans cette séquence se rétrécit progressivement et finit par un tournant brusque qui ferme la vue avec un renvoie des points de fuite vers le siege de la direction de la plongée sous marine. Il y'a une différence entre les façades. Cette séquence est moins animée due au manque du commerce avec le présence des repères (les directions) avec une fermeture de l'espace du coté droit par des clotures.</p>
	<p><b>3</b></p>	<p>Le champ visuel de cette séquence se rétrécit jusqu'a sa fermeture avec un effet de coulisse créer par l'immeble d'habitation. La séquence n'est pas animée avec une sensation d'insécurité, la rue est eltroite avec une competition entre les deux façades. La cloture continue dans cette séquence renforcent la fermeture du champ du vision.</p>
	<p><b>4</b></p>	<p>Le champ visuel est limité avec la percistance de la cloture du coté droit et gauche enferme la vue .</p>

Tableau 4 : variation du champ visuel ou file du parcours sens aller./ src: Auteur

<p>Séquence 4</p> <p>Séquence 3</p> <p>Séquence 2</p> <p>Séquence 1</p> <p>La madrague</p> <p>Champ visuel-Retour</p>	<p><b>1</b></p>	<p>Voie étroite avec un tournant brusque qui ferme la vue avec un renvoi des points de fuite. Séquence non-animée et non fréquentée par le gens avec une sensation d'insécurité, due à l'absence des commerces.</p>
	<p><b>2</b></p>	<p>Le champ de vision est limité et fermé à gauche par la clôture et par l'alignement des immeubles à droite créant une différence entre les façades et une dissymétrie. La séquence est peu animée à cause de la clôture et l'absence du commerce qui la rend très peu fréquentée par les gens.</p>
	<p><b>3</b></p>	<p>Le champ visuel s'ouvre progressivement ensuite il se rétrécit avec une déflexion des points de fuite, on aperçoit l'apparition de l'hôtel vers la fin de la séquence. La séquence est bordée des immeubles dans les deux côtés ce qui ferme la vue et limite le champ de vision.</p>
	<p><b>4</b></p>	<p>Le champ visuel est continu avec un bornage axial, l'alignement des immeubles crée une sorte d'un tunnel. La séquence est très animée due à la présence des commerces et donc elle est très fréquentée par les gens.</p>

Tableau 5: variation du champ visuel ou file du parcours sens retour / src: Auteur

## III.2.2.2 Synthèse de l'analyse séquentielle:

Séquences	Circulation	Visibilité	Animation
Séquence 1	Très forte circulation piétonne et mécanique dans les deux sens.	Une continuité visuelle tout au long de la séquence et l'absence des barrières visuelles.	Très animée d'où la présence des activités de commerce, de restauration et de service.
Séquence 2	Forte circulation mécanique et moyenne circulation piétonne.	Champ visuel arrêté par le siège de la direction de la plongée sous-marine.	Moyenne animation à cause du manque des activités commerciales et la dominance de l'habitat et la presences des clotures.
Séquences	Circulation	Visibilité	Animation
Séquence 3	Moyenne circulation mécanique et une faible circulation piétonne .	Une continuité visuelle tout au long de la séquence.	Animation très faible à cause de l'absence totale des activités commerciales
Séquence 4	Faible circulation mécanique et très faible circulation piétonne.	Champ visuel arreter.	Absence totale de l'animation à cause de l'absence de toutes les activités.

Tableau 6 : synthèse de l'analyse séquentielle./ src: Auteur

Malgré l'importance du boulevard Bourouba Lounis comme un axe structurant, il reste très peu animé tout au long des trois dernière séquence, il crée ainsi une rupture entre la ville et la mer. Le manque d'animation dans cette zone revient principalement au manque des équipements d'accompagnement, de loisir et de consommation. En outre, la forte présence des clotures renferme la vue, l'absence totale des arbres les espaces deviennent inaccessible donc très peu fréquentée.

III.3 Typologie présente:

Pour cette partie de travail, nous avons choisis d'étudier la typologie présente au niveau des parcours principaux de notre aire d'étude et qui sont:

- le parcours matrice (boulevard Colonel Si M'hamed) qui traverse le « noyau initial ».
- le parcours de liaison « Boulevard Bourouba Lounes » qui traverse le « nouveau centre-ville ».
- Le parcours littoral qui traverse « quartier d'Ilot » et « quartier El-Djamila ».



Figure 67 carte des Situations de typologie à étudier/ Src: Auteur

	Typologie présente (exemple d'étude)	Situation	Gabarit	Traitement de façade
Noyau initial	1/ maison coloniale d'une parcelle d'angle, de type mono familiale 	Elle donne sur la rue Victor Hugo 	R+1	- Façade coloniale simple et symétrique marquée par des ouvertures verticales et toiture en tuile.
	2/ immeuble colonial d'une parcelle de rive, de type linéaire. 	Il donne sur le parcours matrice. 	R+1	Façade coloniale classique et symétrique marquée par des ouvertures verticales et des balcons avec une terrasse accessible, RDC réservé au commerce et l'étage à l'habitation.
	3/ immeuble colonial d'une parcelle d'angle. 	Il se trouve au niveau du nœud Louis Pasteur. 	R+1	Façade coloniale marquée par des ouvertures verticales et des balcons, toiture en tuile

Quartier d'ilot	1/ habitat individuel résidentiel (postcolonial)	Il donne sur le parcours littoral	R+1	Façade moderne simple avec un garage et un jardin au RDC, et toiture en tuile.
				
Quartier El'Diamila	2/ habitat résidentiel collectif (postcolonial)	Cité de 500 logements	De r+2 à r+13	Façade contemporaine simple rythmée par des éléments verticaux. Pas d'alignement par rapport à la voirie, Orientation faite selon l'ensoleillement
				
Nouveau centre-ville	Habitat individuel résidentiel (postcolonial)	Partie Ouest du lotissement C	R+1	Façade contemporaine simple. Les deux niveaux sont réservés à l'habitation. un recul du bâti par rapport à la voirie avec la présence d'une clôture
				
	Habitat individuel urbain (postcolonial)	Il donne sur le boulevard Bourouba Lounes.	R+3	Façade contemporaine Simple rythmée Avec une terrasse accessible et RDC réservé au commerce

Tableau 7 : analyse typologique./ src: Auteur

### III.3.1 Synthèse de l'analyse typologique:

En comparant les différents exemples d'immeubles choisis pour cette étude, on constate que la typologie existante au niveau de l'aire d'étude varie entre:

Typologie en période coloniale	Typologie en période postcoloniale
<p>1/ Habitat Individuel urbain:</p> <p>C'est le type dominant au niveau de parcours matrice « boulevard Colonel Si M'hamed »</p> <p>Ce boulevard bénéficie d'une animation urbaine forte grâce aux services et activités présentes.</p> <p>C'est un habitat en bande ou les bâtiments sont mitoyens et leur alignement délimite le boulevard.</p> <p>La répétition dans la composition des façades apporte une continuité et cohérence à l'ensemble.</p>	<p>1/ Habitat Individuel urbain:</p> <p>C'est le type dominant au niveau du Boulevard « Bourouba Lounes », il assure l'animation du Boulevard grâce aux activités offertes</p> <p>Le gabarit varie entre r+1 et r+8, avec des façades contemporaines symétriques ou rythmiques.</p>
<p>2/ Habitat individuel résidentiel:</p> <p>C'est le type dominant sur les parcours secondaires ou tertiaire.</p> <p>L'activité commerciale et les équipements sont absents.</p> <p>L'alignement des immeubles est bien marqué.</p> <p>La forme des immeubles est plus ou moins carrée</p>	<p>2/ Habitat résidentiel (individuel/ collectif):</p> <p>Ce trouve tout au long du parcours littoral et quartier el Djamila.</p> <p>Il forme un ensemble non cohérent, la continuité des bâtis est parfois absente et leur alignement n'est pas bien défini.</p> <p>Les espaces extérieurs (jardins) sont des espaces privés, les services et activités sont peu ce qui a causé une rupture avec le contexte urbain.</p>

Tableau8:récapitulatif de l'analyse typologique/ Src: Auteur

#### III.4 Bilan et diagnostic:

D'après l'analyse urbaine présentée en dessus, nous avons pu ressortir les potentialités et problèmes qui touchent à notre aire d'étude, en termes de: voirie, espaces publics, équipements et typologie. Cela nous aidera par la suite à intervenir correctement et en cohésion avec l'existant, sans engendrer d'autres conséquences plus graves.

	Potentialités	Problèmes
Voirie	La nouvelle voie d'évitement RN11 a facilité la circulation mécanique et a désengorgé le centre-ville.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'absence d'un accès mécanique direct depuis la RN11 vers le parcours littoral ce qui a causé l'abondance de ce dernier, et a augmenté l'embouteillage au niveau des boulevards principaux.</li> <li>• Le manque des boulevards structurants dans le sens Sud/Nord de la ville encourageant ainsi la rupture visuelle et spatiale avec la mer.</li> <li>• La rupture du parcours littoral marquée au niveau de la petite plage a favorisé son délaissement</li> </ul>

Espaces publics	Les belles vues paysagères (surtout celle qui donnent sur la mer) favorisent l'aménagement des espaces publics (places, jardins, terrasse...).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le manque des espaces publics de qualité tels que les places, les promenades piétonnes ou les jardins.</li> <li>• L'élimination de la place principale (place de république) par la construction de nouvelle annexe de la mairie, cela a diminué la valeur urbaine et historique du noyau initial.</li> <li>• L'ensemble des espaces publics existants n'est pas suffisant par rapport à la taille de la ville, d'autant plus ces espaces ne sont pas affirmés ni par leurs tailles ni par leurs aménagements.</li> </ul>
Equipements	Le port d'El Djamila malgré son orientation défavorable (vers l'Ouest), il joue un rôle d'un équipement important dans le développement économique et touristique de la ville surtout après son réaménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le regroupement des équipements dans une seule entité (sur le boulevard Bourouba Si Lounes) dirigeant ainsi le flux vers cette partie</li> <li>• Le manque des équipements de haut niveau tels que les équipements commerciaux, sanitaires ou culturels.</li> <li>• L'absence des équipements et activités d'accompagnements (restauration, loisir) qui assurent l'animation des espaces urbains.</li> </ul>
Typologie	La présence de l'habitat urbain sur les parcours structurants a renforcé l'animation urbaine de la ville.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La propagation de l'habitat individuel résidentiel sur la bande côtière nordiste a formé une barrière physique entre la ville et la mer et a causé une rupture avec le contexte urbain.</li> <li>• Dégradation de tissu colonial au niveau du centre ancien.</li> </ul>

Tableau 9 : tableau représentant les potentialités et les problèmes du projet ./ src: Auteur

#### III.4.1 Ain Benian dans le PDAU de 1991 :

Durant les années 90 la ville a connu une pression démographique qui a accentué le processus d'urbanisation. Ce développement urbain éclate et étale la structure de la ville.

Les orientations du PDAU ont déterminé un développement urbain strictement limité en préservant l'intégrité de la zone agricole, et le contrôle de croissance il intervient sur les axes suivants:

- Renouveler et réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville
- Protéger et sauvegarder les espaces agraires ainsi que le littoral et la zone

touristique d'El Djamila.

- Remplir les zones vacantes entre les fragments.
- Consolider et réaménager les espaces urbains.
- Aménagement avec le maintien et la revalorisation de l'activité touristique
- Définition de la zone de protection
- Création d'un pôle touristique à proximité du Port de pêche
- Création d'axes piétons à proximité de la plage
- Programmation d'activités liées à la pêche et aux loisirs
- Développement urbain orienté sur les terrains agricoles de moindre qualité de classe 3 et 4.
- Maintien des terrains enclavés de première classe en tant que réserve pour l'aménagement du long terme
- Protection et mise en valeur des qualités paysagères et des valeurs naturelles (aménagement paysager des berges de Oued Beni Messous)

Les actions prévues dans le cadre du PDAU, traduite dans les termes de référence des POS côtier situé dans la zone sont pour la plupart en discordance avec les dispositions de la loi sur le littoral et cela concernant:

- Les zones de servitudes non aëdificandi
- Projection de voirie dans la bande des 300m
- Implantation d'équipements  
Les POS n° 1- n°8 - n° 13 – n° 6 – n° 7 – n° 11 – n° 5 qui sont dans le secteur urbanisable se trouve dans la zone de servitude des 300m.
- Les 02 boulevards prévus au niveau du POS n° 1 (boulevard de centralité, boulevard front de mer) vont se faire dans la zone non constructible.

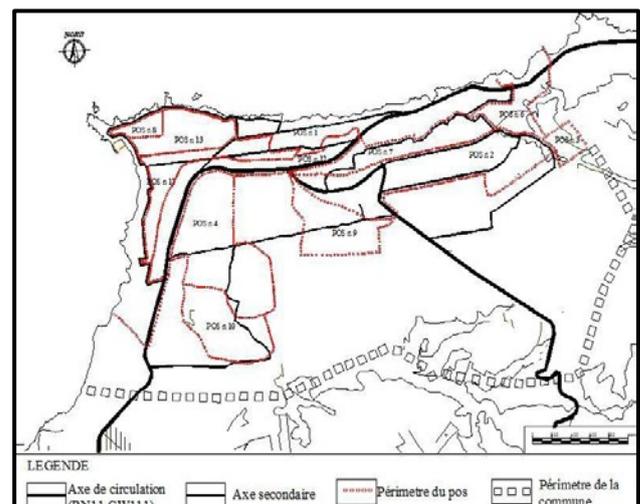


Figure 68 : découpage du pos / src: Institut national des cartographies

- La densification par l'implantation d'équipement prévu au niveau du POS n°7 n'est pas conforme à la loi qui interdit toute urbanisation dans les 300m

- Le pôle touristique prévu avec la concentration d'équipements vont se faire dans le POS n° 8 – n° 11 dans le POS n° 13.

#### III.4.2 Synthèse de l'analyse urbaine:

D'après l'analyse effectuée en diagnostiquant notre aire d'étude, on a essayé de faire le constat pour l'ensemble de cette dernière, accompagnés par nos propositions et recommandations qu'on résume comme suit:

Constat pour l'ensemble de l'aire d'étude	Les propositions
<p>-Présence d'une rupture fonctionnelle et morphologique entre la partie maritime et la partie.</p> <p>-Rupture morphologique et fonctionnelle au niveau de l'axe Hassiba Benbouali.</p> <p>-Manque des équipements de loisir et des espaces verts.</p>	<p>-Créer de nouvelles liaisons entre la partie urbaine et la partie portuaire et maritime.</p> <p>-Creation de nouveaux équipements touristiques, commerciaux et de loisir.</p> <p>-Renforcement de la vocation de la zone en créant un pole touristique.</p>
<p>-Degradation du paysage urbain à cause de la forte présence des friches urbaines.</p> <p>-Le manque des équipements commerciaux et les équipements touristiques.</p> <p>Forte présence des clotures.</p> <p>-Manque des zones à priorité piétonne.</p> <p>-Grand manque des espaces de stationnement et des parkings.</p>	<p>-Créer des parcs et des espaces verts ainsi que des espaces de jeux et des promenades maritimes.</p> <p>-L'utilisation de l'espace occupé par les friches urbaines pour compenser le manque des activités touristiques et de loisir.</p> <p>-Abattre les clotures en ouvrant les espaces au public le but d'animer et aérer le tissu urbain.</p> <p>-Priviliger le piéton par l'aménagement des zones en fonction des piéton.</p> <p>Creation des espaces de stationnement et des parkings.</p>

Tableau 10 : tableau des constats et des propositions ./ src: Auteur

### III.4.3 Esquisse d'aménagement: une volonté d'améliorer l'espace urbain

Notre objectif dans notre proposition est de répondre aux besoins actuels de Ain benian que nous avons présentés auparavant dans un constat, tout en profitant du potentiel que présentes notre friche urbaine, ceci en intégrant notre proposition a la position du PDAU et du POS.

Notre proposition d'aménagement concernant les friches urbaines consiste à En établissant l'analyse synchronique de notre aire d'étude, nous avons pu faire ressortir les potentialités et les carences que présente cette partie de la ville et sélectionner donc les différentes entités urbaines sur lesquelles nous allons intervenir, et qui constitueront désormais les sites d'intervention de notre projet.

Nous proposerons dans ce contexte, une série de recommandations qui vise principalement à:

- Faire émerger une identité renouvelée à Ain Benian, en inscrivant la ville et son front de mer dans une dynamique commune, tout en gardant ses spécificités.
- Revivifier le centre ancien et récupérer son statut tant que centre-ville.
- Valoriser le site, et ainsi transformer une faiblesse en opportunité d'amélioration du cadre de vie et de développement touristique.

### III.4.4 Schéma de structure proposé:

Après avoir analysé la ville de Ain Benian, nous avons constaté que la ville souffre de différents problèmes qui la fait perdre son image maritime .

Et afin de récupérer son statut tant qu'une ville côtière, nous avons proposé un ensemble d'opérations et actions urbaine, qui visent à faire revivre Ain Benian tout en s'ouvrant sur son front de mer .Ces opérations s'ordonnent comme suit:



Figure 69 : schéma d'aménagement proposé / src: Auteur

### III.4.5 Schéma d'aménagement :

Vue la superficie de Ain Benian et le temps que nous avons eu pour rédiger ce mémoire , nous nous sommes concentré sur la partie Nord-Ouest de la ville , vue son importance par la presence du port et de la mer.

Notre proposition d'aménagement dans cette partie se résume comme suit :

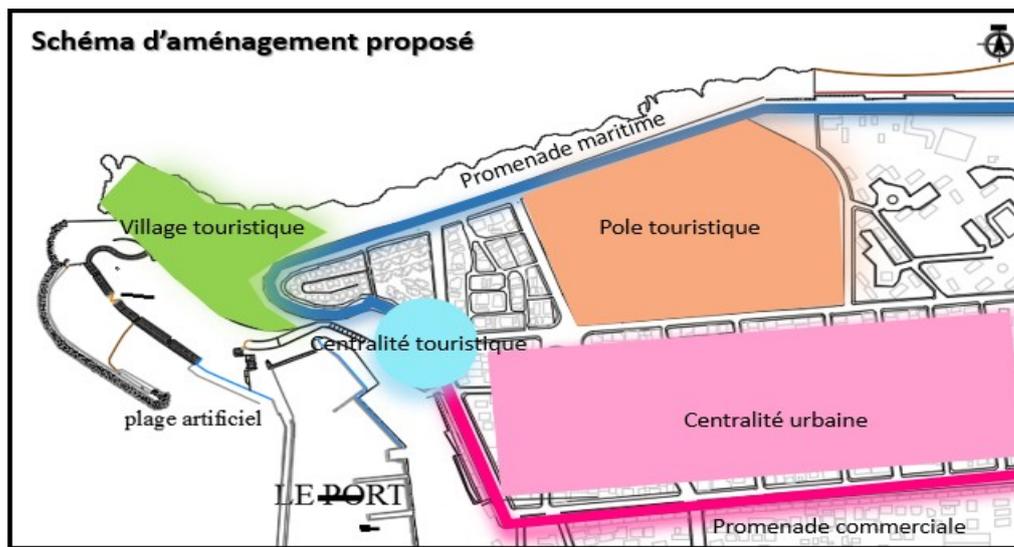


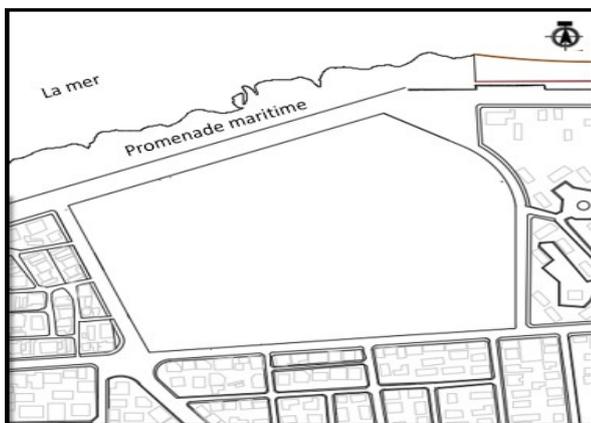
Figure 70 : schéma d'aménagement proposé / src: Auteur

Après avoir analysé l'organisation urbaine et architectural de notre aire d'intervention, nous avons remarqué qu'il illustre parfaitement le problème de la rupture ville-mer , et à partir de la nous avons adopté quelques actions et opérations urbaine qu'on a jugées nécessaires pour notre intervention en commençant par :

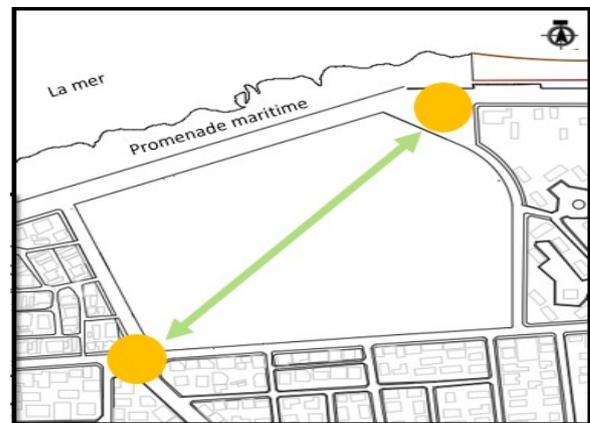
- La consolidation de la voie qui mène vers le port de la Madrague en la transformant en promenade commercial par la présence du commerce en R.D.C et l'élargissement de cette dernière.
- La transformation du parcours littoral en promenade maritime, animée par des terrasses, jardins, snack-bars, aires de jeux et des escaliers qui mènent vers les plages.
- Une centralité touristique créer par l'intersection des deux promenades (commercial et maritime), qui s'organise comme suit:
  - Un hotel balnéaire de 3 étoiles, un port de peche avec des restaurants maritimes ouvert et un ensemble de plages aménagés (Pour assurer la liaison parallèlement a la mer et qui relira les différents entités du front de mer).

- la creation d'un village touristique avec des villa d'un gabarit de R+2 donnant sur une pecherie.
- Création d'une pêcheerie plus des restaurants ouverts.
- La réanimation des percés qui donnent sur la mer pour assurer la continuité visuelle vers la mer.
- Création d'un pole touristique qui englobera different équipements de vocation touristique et commercial ainssi qu'administratifs et qui sera notre site d'intervention.

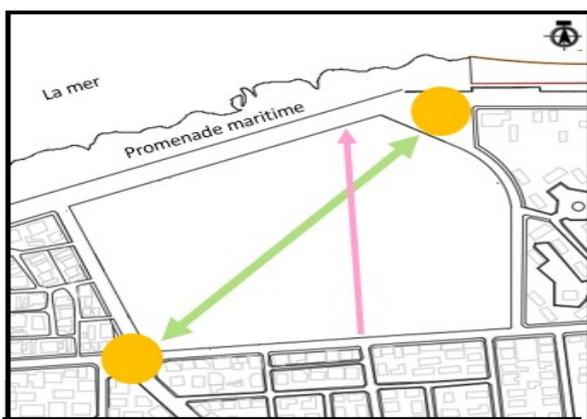
### III.4.6 Schéma de principe du pole touristique:



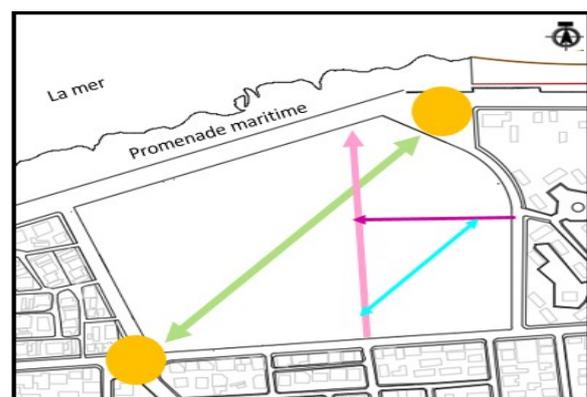
**L'emprise du sol d'intervention qui représente une centralité touristique par rapport à la ville**



**Création d'un boulevard qui relie la partie nord à la partie Ouest par deux noeuds important (de la voie littorale vers la Madrague )**



**Prolongement et la contunuité du parcours existant**



**Raccordement avec le quartier avoisinant du coté Est du terrain, et une autre action de raccordement entre les deux parcours**

Après le decoupage obtenu, nous allons avoir trios Sous -centralités héarchisé comme suit:

-Sous –centralité d'hôtellerie:

Qui va être composé d'un hôtel de grande valeur (5étoiles), avec un gabarit de R+11, accompagné d'un espace public et des espaces privés propres aux touristes .

-Sous –centralité d'affaire :

C'est une sous -centralité créée par rapport à l'existant , vu la présence d'un équipement sportif et d'une résidence propre à Sonatrach sur le terrain , nous avons proposé la construction de trois tours d'affaires qui seront de vocation administratives et résidentielles (des bureaux administratifs en socle et des logements d'habitation dans la partie haute de la tour .

-Sous –centralité culturelle et de loisir:

Obtenu par l'intersection des deux sous-centralités (d'hôtellerie et d'affaires) , aménagé par des équipements de loisirs et de culture ,certains auront un impact national vu leur absence au niveau territorial tel que l'aquarium propose et le complexe cinématographique , de plus nous avons proposé aussi dans cette sous-centralité un centre commercial avec des espaces de stationnement sous terrain et un espace public doté d'un parking en R.D.C

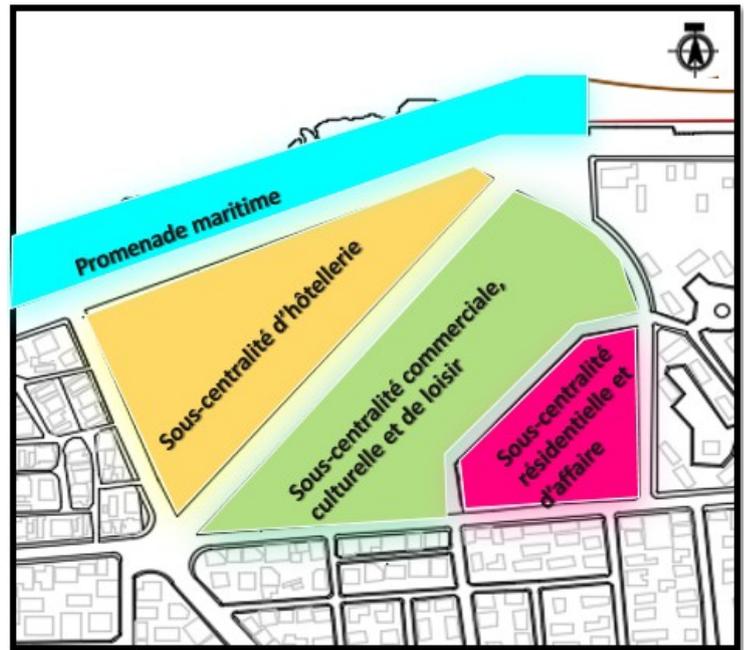
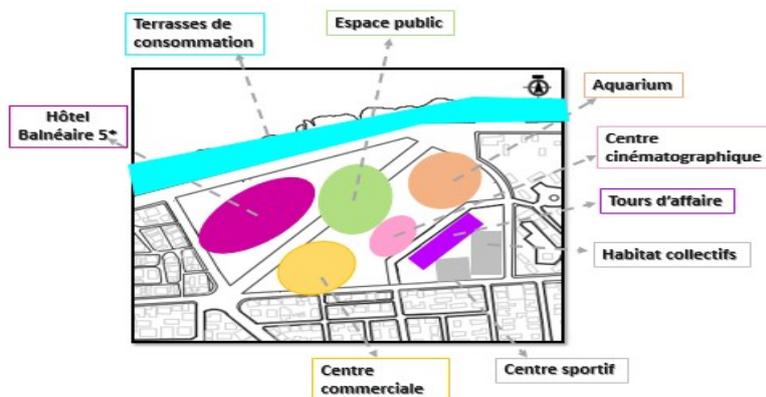


Figure 71 : schéma de principes de l'aire d'étude / src: Auteur

<p><b>Zone d'hôtellerie</b></p> <p>Hôtel : Touristique Classe : 5* Gabarit : R+11 Surface : 1,5 ha</p>	<p><b>Zone commerciale et de loisir</b></p> <p>Centre commercial Gabarit : R+4 Surface : 1500 m<sup>2</sup> Centre cinématographique Gabarit : R+3 Surface : 800 m<sup>2</sup> Aquarium Gabarit : R+4 Surface : 3000 m<sup>2</sup> Espace public +parking Gabarit : R+1 Surface : 2800 m<sup>2</sup></p>	<p><b>Zone résidentielle et d'affaires</b></p> <p>3 tours résidentielles et administratives Gabarit : r+15 Surface : 400 m<sup>2</sup> Équipement sportif: sonatrach Bâtiment sonatrach Gabarit r+4 Résidence sonatrach</p>
--	--	---

Figure 72 : programme proposé dans notre aire d'étude / src: Auteur

**III.4.7 Affectation des équipements dans notre aire d'étude :**



### III.4.8 Plan d'aménagement de l'aire d'étude :



Figure 73 : Plan d'aménagement de l'aire d'étude / src: Auteur

## IV Recherche thématique sur l'hôtel :

### ➤ Définition de l'hôtel :

L'hôtel est un établissement commercial d'hébergement classé , qui offre des chambres ou des appartements meublés en une location à une clientèle de passage ou une clientèle qui effectue un séjour à la journée , semaine ou un mois .

selon la réglementation Algérienne : Un établissement hôtelier tout établissement qui exerce une activité hôtelière. Est considérée comme activité hôtelière, toute utilisation, à titre onéreux d'infrastructure destinée principalement à l'hébergement ainsi que la fourniture des prestations qui lui sont liées. Cette infrastructure se compose d'établissements d'hébergement, définis par les articles, qui sont loués à une clientèle effectuant un séjour d'une semaine à un mois mais qui n'y élit pas domicile.<sup>30</sup>

### ➤ Types d'hôtels :

En fonction de la nature du site on distingue trois types :

Hôtel urbain : Ils sont situés au centre des villes, ou au bord de la mer dans le cas des villes littorales. Il s'organisent généralement autour d'un espace central .

Hôtels en site naturel : On les trouve en dehors de la ville, dans un site naturel qui présente des potentialités touristiques, par exemple au bord de la mer, dans les forêts.

<sup>30</sup> Article 2 du Décret exécutif N°2000-46 du 1<sup>er</sup> mars 2000.

Hôtels en paysage semi urbain : Ils se situent à la périphérie des villes, ils offrent d'autres activités à côté de l'hébergement, tels que: la distraction, la restauration, la réception des fêtes.

Et en fonction de la nature du service on distingue aussi trois types :

Hôtels d'affaires « Hôtel des congrès » :

C'est un établissement réservé à la tenue des congrès, des réunions, des forums ou des banquets. La prise en charge totale de l'hébergement, de la restauration et des divertissements a conduit à la création de ce type d'hôtel.

Hôtels de santé :

Situé à côté des thermes naturels, ce type d'hôtel offre à ses occupants des services de soin et repos.

Hôtels de tourisme:

Définis comme des établissements homologués (confirmés) par le ministère du tourisme, répondant aux normes techniques imposées par la réglementation ,on les trouve au bord de mer ; montagne ...

➤ **Classification et normes d'hôtels:**

La classification est opérée selon certains aspects : Confort ,durée d'exécution , Equipements, Service au client ...Les hôtels sont classés en six catégories :

**Sans étoile (6<sup>ème</sup>catégorie) :**

Etablissement caractérisé par un minimum d'ameublement et d'installation ainsi qu'un bon état d'entretien et un accueil garanti au minimum 8 heures / jour .

(Minimum de 6 chambres)

**1 étoile (5<sup>ème</sup>catégorie) :**

Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité moyenne acceptable ainsi qu'un bon état d'entretien et un accueil garanti au minimum 8 heures / jour .(Minimum de 6 chambres)

**2 étoiles (4<sup>ème</sup>catégorie) :**

Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et un accueil garanti au minimum 10 heures / jour par un personnel pratiquant au moins une langue officielle . .(Minimum de 7 chambres)

**3 étoiles (3<sup>ème</sup>catégorie) :**

Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations de bonne qualité, ainsi qu'un parfait état d'entretien et un personnel pratiquant au moins une langue étrangère avec une réception 12h/jour. (Minimum de 10 chambres)

**4 étoiles (2ème catégorie) :**

Etablissement caractérisé d'un ameublement et d'installation de très bonne qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et présence du personnel de réception 24h/24 pratiquant au moins deux langues étrangères (Minimum de 30 chambres).

**5 étoiles (1re catégorie) :**

Etablissement caractérisé d'un ameublement et des installations d'excellente qualité, ainsi qu'un bon état d'entretien et présence du personnel de réception 24h/24 pratiquant au moins deux langues étrangères dont l'anglais .

**Analyse d'exemple : L'AURASSI (ALGER) :**

- Présentation se l'hôtel:

L'hôtel l'aurassi, est l'un des premiers équipements touristiques balnéaires algériens après l'indépendance .

Il est doté d'un confort et d'un luxe. C'est un hôtel de luxe de type cinq étoiles situé en plein centre d'Alger , à 15 km de l'aéroport international d'Alger (Houari Boumediene).

Ce dernier est desservi par une navette directe fournie par l'Hôtel. Etant donné sa position qui surplombe la baie d'Alger.

il offre un calme insoupçonné en plein centre de la capitale et surtout une vue idyllique sur la méditerranée.



Figure 74 : hotel l'aurassi / src: google

- Principes d'implantation:

- Forme longitudinale avec disposition parallèle à la mer.
- Dominer la ville d'Alger.
- Offrir une vue panoramique sur la baie d'Alger à un grand nombre de chambres.
- Possibilité d'ouvrir toute la façade

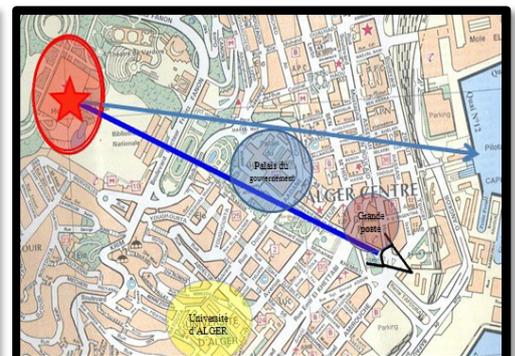


Figure 75 : situation de l'hotel L'aurassi / src: google

- Le programme de l'hôtel:

- 455 chambres d'une capacité de 777 lits.
- 4 restaurants pouvant recevoir jusqu'à 760 couverts.
- 3 bars pouvant accueillir 390 personnes.
- L'hôtel dispose d'un effectif de 701 employés
- dortoirs d'une capacité 120 lits
- 4 groupe électrogène démarrage électronique
- section prévention : 9 agents n Sécurité : 47 agents
- 5 maîtres chiens
- 460 points de détection fumée
- un centre médical



Figure 76: Image d'intérieure / src: google



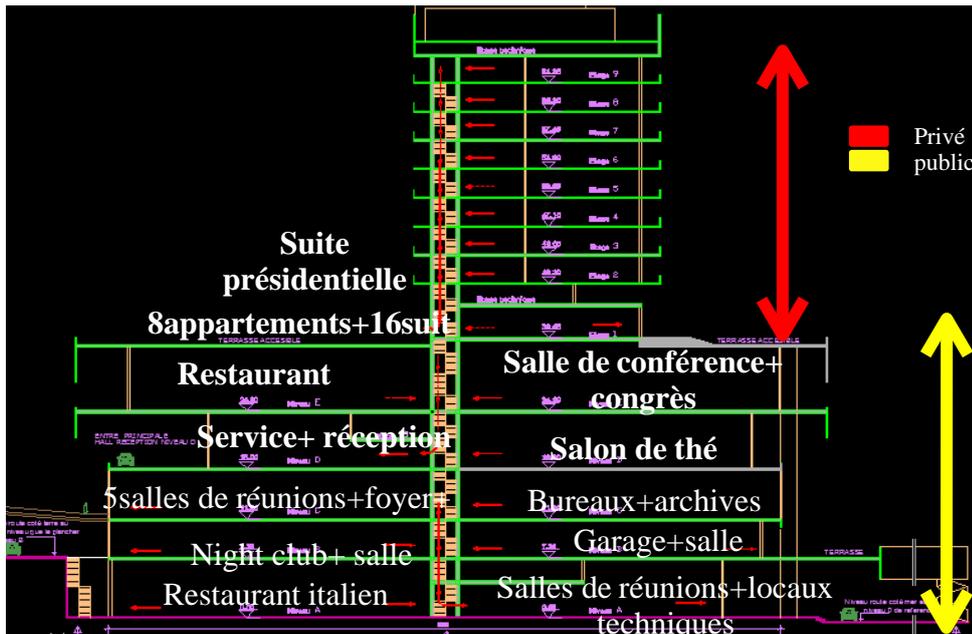
- Volumétrie :

L'hôtel est composé de deux volumes:  
un socle abritant la partie service de l'hôtel sur lequel repose:  
Un parallélépipède qui abrite la partie hébergement.



- Répartition des espaces

L'hôtel est composé de deux parties dont la partie basse les 5 premiers étages sont affectés au public ou il y a un restaurant italien, en face la salle de conférence et les locaux techniques, ainsi que d'autres restaurants et salles de réunions, et des bureaux, et à partir du 6<sup>ème</sup> étage, nous trouvons 8 appartements et 16 suites plus des suites présidentielles.



• Analyse des façades :

- Une affirmation de rythme verticale et horizontale .
- Des formes simples et pures .
- Fenêtres avec double vitrage pour une meilleure isolation thermique et phonique.
- Fenêtres en bandes pour avoir plus de transparence et déclairage
- Travaux de rénovation afin d'alléger la
- façade en faisant des murs à rideaux pour avoir plus de transparence de luminosité

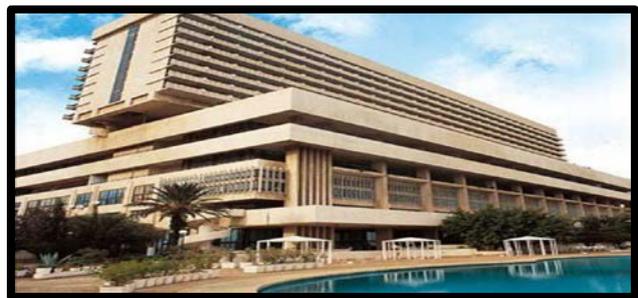


Figure 77 : façade de l'hôtel / src: google

• synthèse :

L'hôtel s'intègre parfaitement dans son contexte urbain, Cet hôtel constituera le point d'articulation entre la ville et la mer.

L'implantation d'un équipement pareil dans notre composition urbaine est très conseillée.

Nous allons de cette façon offrir une animation urbaine plus forte et assurer une attractivité permanente du nouveau front de mer.

## V Projet d'architecture : Hôtel touristique 5 étoiles :

- **Présentation du projet :**

« LE PHENIX » nouvel hôtel de Ain Benian, sera le projet phare de la ville, c'est un hotel touristique , il offre ses services aux touristes, visiteurs ainsi qu'aux habitants de la ville.

Le projet se situe sur la nouvelle extension ouest de la ville de AIN BENIAN . Donc il va être un point de repère dans l'entrée, il se bénéficie ainsi de vues dégagées sur la mer côté Nord, Est et Ouest, et même des vue sur la ville de côté Sud. Il symbolise donc la relation ville/mer.

Le batiment est en R+11 , il illustre une architecture moderne marquée par une forme très fluide et légère. Cette forme qui représente la métaphore du ouiseaux le phénix qui est connu par sa capacité de se faire revivre de soi meme selon la legend grec et vue que notre objectif de cette etude est de faire revivre AIN BENIAN , nous avons opté pour cette forme .

### **Volumétrie:**

L'hôtel est représenté par une volumétrie fluide délimité par une forme cylindrique au centre qui représentant la circulation verticale .

Une partie de ce volume dans le 2eme étage est pose sur pilotis afin d'avoir une percé visuelle vers la mer aux gens qui se trouve dans l'espace public en face.

Aussi il est traverse par un passage piéton qui mene de la partie public à la partie privé de l'hotel



Figure 78 : vue 3D de l'hotel / src: Auteur



Figure 79 : vue 3D sur le boulevard / src: Auteur

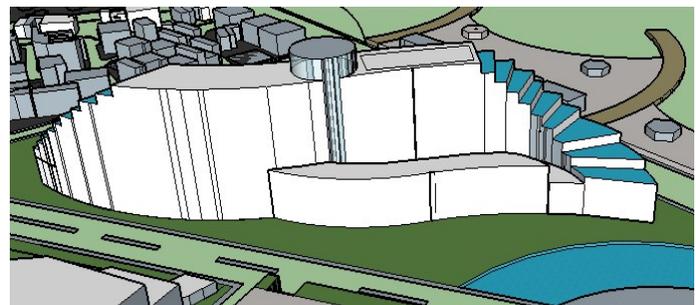


Figure 80 : volumétrie de l'hotel / src: google



Figure 81 : métaphore du phénix / src: google

### **Le plan de masse de l'hôtel:**

Le plan de masse de l'hôtel révèle la présence de 2 parties « bâtis et non bâtis». La partie bâtis est composée d'une forme fluide pour une meilleure intégration dans le milieu littoral, composée d'un cylindre en milieu

Hotel R+11 composé à l'extérieur de :

- 2 piscines ainsi qu'un terrain de tennis et un terrain de basket.
- Parking (extérieur et sous sol).
- L'entrée de service.
- Les espaces verts.
- Les aires de jeux



Figure 82 : plan de masse de l'hôtel / src: Auteur

### **Programme:**

Nous présentons le programme détaillé dans la partie annexe de ce mémoire, nous avons suivi un programme dont le quel nous répondons, aux besoins des utilisateurs et des usagers (qu'ils soient les clients ou les visiteurs de l'hôtel), il comporte l'ensemble des espaces nécessaires pour le bon fonctionnement et sécurité de l'hôtel.

## **CONCLUSION GENERALE**

Ce mémoire avait pour ambition de comprendre le phénomène de « rupture ville/mer » au niveau des villes côtières. Et cela par le biais d'une problématique générale ou nous avons abordé cet enjeu dans le cas des villes algéroises littorales qui tournent leurs dos à la mer et qui sont écartées par le projet d'aménagement de future baie d'Alger. Et pour bien mener ce travail nous nous sommes focalisé sur la ville d'Ain Benian comme cas d'étude illustratif dans la problématique spécifique, ou nous avons soulevé les causes et les conséquences derrière cette rupture, afin de pouvoir formuler notre hypothèse de travail, dont laquelle nous avons proposé d'ouvrir la ville Sur son front de mer à travers une opération de recomposition urbaine inscrite dans le cadre de fameuse démarche du projet urbain.

Notre objectif principal était de pouvoir assurer une meilleure articulation entre la ville et son front

et inscrire cette commune dans le projet d'aménagement de future baie d'Alger, tout en préservant son paysage urbain et naturel. Pour faire, il a fallu dans un premier temps discerner quelques notions et concepts théoriques qui se rapportent à notre travail de recherche et qui concrétiseront par la suite les outils clés de notre intervention urbaine sur site, dès lors, nous avons établi un aperçu sur les villes de création coloniale, telle qu'elle est Ain Benian, ou nous avons conclu que les villes algériennes de fondation coloniale étaient planifiées par le génie militaire, conçues selon le plan d'alignement et des réserves et ayant une composition urbaine cohérente et renouvelable. Et pour mieux maîtriser notre sujet, nous avons établi des recherches concernant la problématique de rupture ville/mer et aussi la notion de ville côtière, cette dernière a subit depuis toujours le problème de rupture ville/mer, heureusement ceci ne subsistait plus avec l'apparition du port comme moyen d'articulation entre la ville et la mer, et même avec l'avènement des « boulevards maritimes » et « promenades » le long du littoral comme moyen d'aménagement et de jonction.

D'autant plus, nous avons étudié des exemples de projets internationales similaires à notre cas d'étude, ces derniers nous ont apporté des orientations et idées d'aménagements adéquates pour notre projet.

La finalité de l'étude théorique était de pouvoir assimiler les connaissances et concepts de base, pour les appliquer lors de notre intervention afin de bien gérer notre projet. Cependant et avant de passer à l'intervention, nous devons d'abord connaître de plus près la ville d'Ain Benian, découvrir son histoire, comprendre son processus de formation et transformation et déchiffrer par la suite sa structure urbaine. Afin d'arriver à distinguer les potentialités et carences de notre aire d'étude et sélectionner ainsi les entités endommagées sur lesquelles nous devons intervenir.

Face à cette situation, nous avons décidé de mener à bien notre intervention urbaine avec un objectif principal qui est « relier la ville avec son front de mer et lui attribuer un statut d'une ville côtière qui participe au projet d'aménagement de la baie d'Alger », nous avons donc opté pour une opération d'une recomposition urbaine qui prendra en charge et la ville et le front de mer, qui vient pour restructurer et relier les parties endommagées de la ville, et surtout requalifier son front de mer Nord, en lui attribuant des nouvelles fonctions et des nouveaux espaces publics dédiés au loisir et détente, et même un ensemble d'équipements mis au service des habitants et visiteurs de la ville, afin d'assurer une attractivité permanente.

A ce stade, nous espérons atteindre nos objectifs à travers notre projet, ce dernier viendra s'articuler aux aménagements existants et même futurs (prévus dans le cadre du plan

# **Annexe:**



❖ Analyse d'exemples :

• Photos associées à l'exemple 2: « Redondo » à Californie:

▪ Détails architecturaux :



Figure 1 : Le lagon de la plage et la place du nord - l'emplacement du nord. Source: HarborCommissionDesignReview.pdf.



Figure 2 : Jardin au bord de l'eau et corridor Vista - Emplacement nord. Source : HarborCommissionDesignReview.pdf.

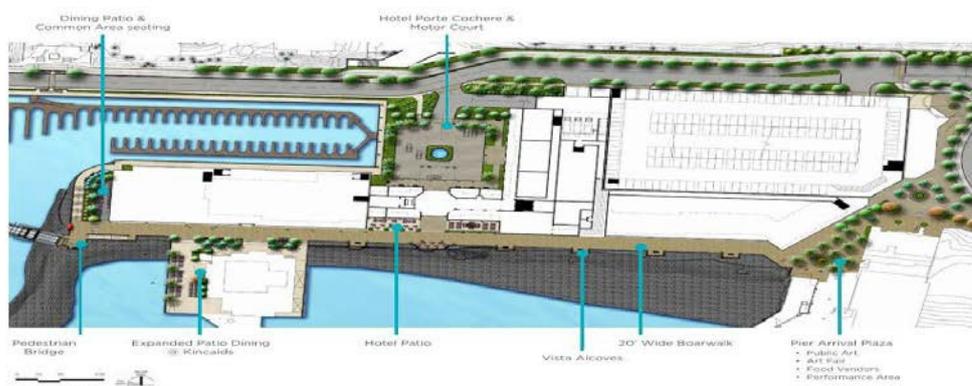


Figure .3 : Promenade piétonne - site sud. Source: HarborCommissionDesignReview.pdf.

❖ Photos associées à l'exemple 3: Malaga en Espagne:



Figure 4: port de Malaga avant l'intervention /source: puertomalaga.com



Figure 5: port de Malaga après l'intervention /source puertomalaga.com



Figure 6: la palmerie de Malaga/ source puertomalaga.com



Figure 7: la palmerie de Malaga/ source puertomalaga.com



Figure 8: l'espace public de Malaga /source: puertomalaga.com

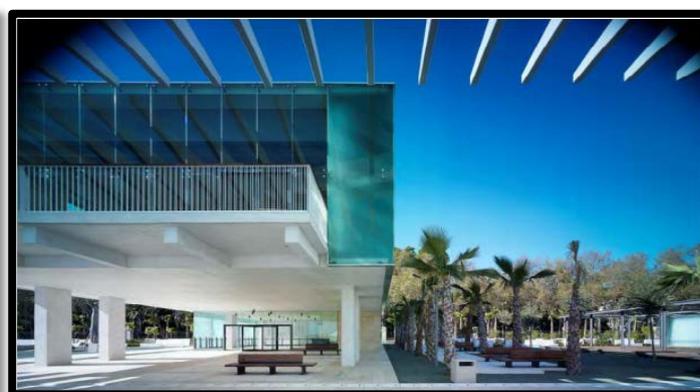


Figure 9: musée maritime Malaga /source: puertomalaga.com

- **Analyse d'exemple : L'hôtel SHERATON d'Algérie:**

- Présentation se l'hôtel :

L'hôtel Sheraton Club des Pins, est l'un des équipements touristiques balnéaires algériens.

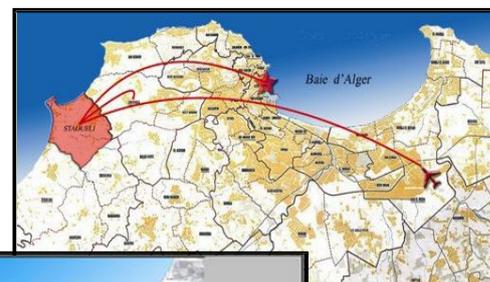
Il est doté d'un confort et d'un luxe à l'esprit de la chaîne hôtelière « Sheraton ». C'est un hôtel de luxe de type cinq étoiles situé en bord de mer.



Figure 10: hotel Sheraton / source : [photosmaghreb.canalblog.com/archives/2005/10/30](http://photosmaghreb.canalblog.com/archives/2005/10/30).

- Situation de l'hôtel

Le Sheraton Club des Pins se situe à l'intérieur du complexe dressé sur la plage de Club des Pins, dans la station balnéaire de Staoueli, à 20km de l'Ouest d'Alger, relié à l'aéroport par la route rocade (30minutes), à 10km complexe de Sidi Fredj et à 15 km de la résidence de présidentielle.



- Le programme de l'hôtel :

- 424 Chambres: chambres double des suites juniors et supérieures, et deux suites présidentielles.
- Salle de réunions. - Salles de conférences. - Business Center. - 5 Restaurants. - 2 deux bars.
- 1 discothèque. - Deux piscines. - 4 cours de tennis. - Une plage privée.



Figure 11: situation de l'hotel Sheraton / source : [www.wilaya-alger.dz/](http://www.wilaya-alger.dz/)

- analyse du plan de masse

Le plan de masse de l'hôtel révèle la présence de 2 parties « bâtis et non bâtis ». La partie bâtie est composée d'une forme assez simple, composée d'une barre tordue en son milieu, d'un triangle et de trois tours cylindriques.

- Le restaurant extérieur, la piscine et la piste de danse, 4 courts de tennis.
- Parking (extérieur et sous sol), la piste d'atterrissage.
- L'entrée de service.
- La partie non bâtie contient.
- Les espaces verts et la plage.



Figure 12: situation de l'hotel Sheraton / source : [www.skyscrapercity.com/](http://www.skyscrapercity.com/)

- Volumétrie:

L'hôtel révèle la présence d'une forme assez simple qui est composée d'une barre tordue en son milieu, d'un triangle et de trois tours cylindriques.

Sa forme à bras ouvert et son emplacement à côté de la mer rappelle la forme d'un bateau.

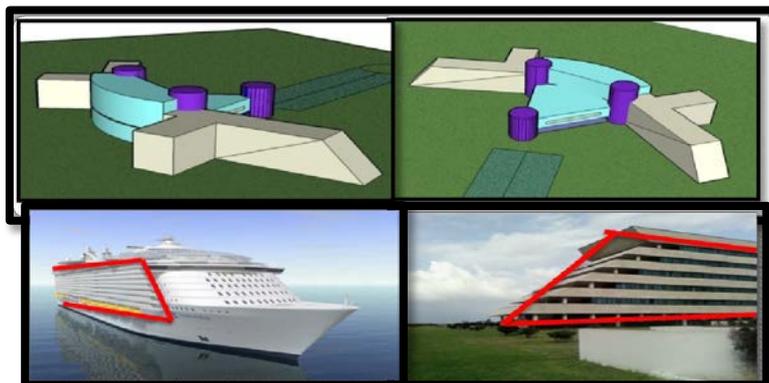


Figure 13: volumétrie de l'hôtel / source : [www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton](http://www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton).

- Analyse des façades:

Dans les façades on retrouve une différenciation entre le traitement du bloc central et celui des ailes périphériques. Le bloc central est recouvert de plaque en pierres calcaires pour donner un degré de massivité, et d'une importance accrue. Et Le traitement des deux ailes est constitué d'un module répétitif.



Figure 14: photo de l'hôtel / source : [www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton](http://www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton).

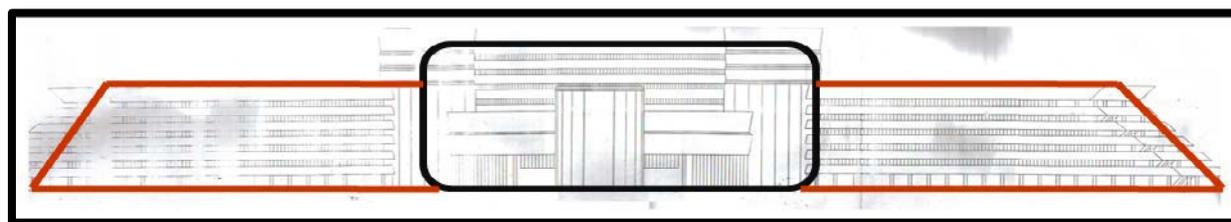


Figure 15: Façade principale / source : [www.wilaya-alger.dz/](http://www.wilaya-alger.dz/)

- Répartition des espaces:

L'espace central est affectée aux fonctions publiques, tel que l'accueil, la réception, la restauration, et les conférences. Ce bloc central représente donc le cœur battant de l'équipement car il structure l'ensemble et dirige chaque client vers une destination bien précise qui doit répondre à ses attentes et aux exigences de l'activité. Les deux ailes Est et Ouest sont utilisées comme espace d'hébergement tout en veillant au respect de la hiérarchie verticale basée sur le degré de confort et de luxe.

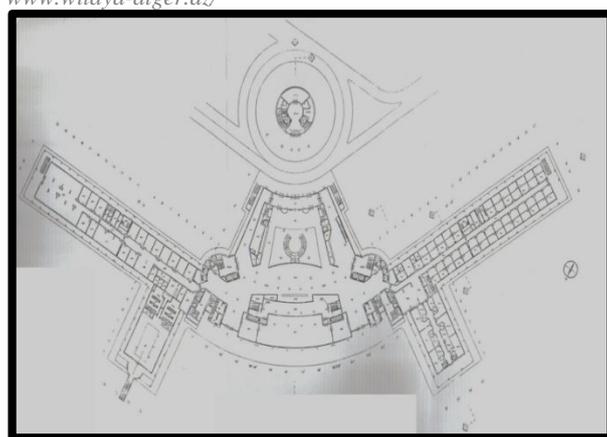


Figure 16: Façade principale / source : [www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton](http://www.alger-city.com/tourisme/hotels/5-etoiles/sheraton).

- Synthèse:

L'hôtel s'intègre parfaitement dans son contexte urbain, Cet hôtel constituera le point d'articulation entre la ville et la mer.

L'implantation d'un équipement pareil dans notre composition urbaine est très conseillée. Nous allons de cette façon offrir une animation urbaine plus forte et assurer une attractivité permanente du nouveau front de mer

- analyse d'exemple L'hôtel Vela « W » de Barcelone:

- Présentation de l'hôtel:

L'hôtel W Barcelona, connu aussi sous le nom "Hôtel Vela" (Hôtel Voile) en raison de sa forme, est un hôtel de 5 étoiles, destiné au tourisme et affaire. Conçu par l'architecte Recardo Boffil il occupe 7 hectares de terres récupérées de la surface de la mer dans la construction de la nouvelle entrée du port.

L'hôtel bénéficie de grandes vues sur la mer et de la lumière naturelle. Ses façades en verre mélangent l'objet et le contexte. Le projet comprenait un lieu public ouvert à la mer, un port de plaisance et un paysage d'hôtel



Figure 17: Hôtel W, Barcelone, Source: w-barcelona.com

- Situation de l'hôtel:

L'hôtel se situe dans le quartier Barcelonnet à Barcelone en Espagne, dans l'agrandissement du port de Barcelone.



Figure 18: Situation de l'hôtel W, Source: Google earth

- Programme:

L'hôtel comporte tous les espaces qui assurent le bon fonctionnement de l'équipement et qui répondent aux besoins des usagers et utilisateurs, on y trouve:

- 473 chambres et 67 suites.
- 67 suites.
- 38 salles de réunion avec une capacité totale de 1000 personnes.
- Un Centre de conférence.
- Sept (7) différents restaurants.
- Un bar panoramique.
- Un centre de SPA et de remise en forme.
- Centre de fitness, deux piscines, des terrasses, une salle des fêtes.
- Un parking.

- Volumétrie:

Le bâtiment est composé de trois volumes:

- Un socle qui a une forme régulière, il abrite un parking et plusieurs d'autres espaces ouverts au public.



Figure 19: Plan de masse de l'hôtel W, Source: Google

- Le deuxième volume est la tour de trente étages, elle a une forme d'un voile pour faire rappel à la mer.
- Le troisième volume c'est un cube de huit étages qui s'imbrique avec la tour.
- Répartition des espaces:
- L'accès principal se trouve sur la façade Ouest du côté de la promenade.



Figure20: image de l'hotel W,  
Source: Google image

Le RDC comporte la réception de l'hôtel, ainsi d'autres espaces ouverts au public tels que le restaurant, la cafétéria et la piscine. D'autant plus, il y en a des espaces semi-publics comme la salle de dance, le centre de SPA et remise en forme

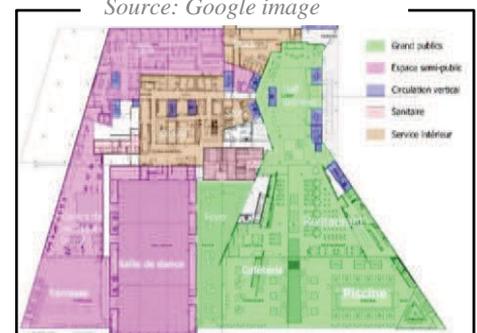


Figure21: plan RDC de l'hotel  
W, Source: Google image

La tour est réservée principalement aux chambres et suites, celles-ci sont organisées sur deux rangées offrant ainsi des vues sur la mer de côté Nord et Sud.

La tour est réservée principalement aux chambres et suites, celles-ci sont organisées sur deux rangées offrant ainsi des vues sur la mer de côté Nord et Sud.

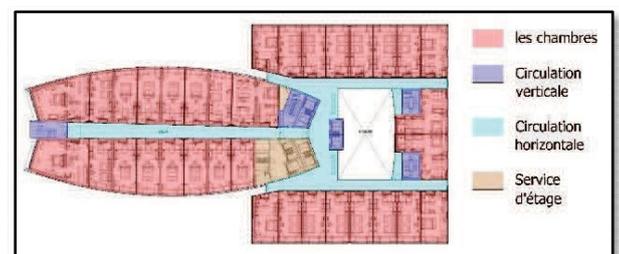


Figure 22: plan schématique montrant l'organisation des

- Synthèse

L'hôtel « W » ou « vela » de Barcelone situé sur la promenade maritime, s'intègre parfaitement dans son contexte urbain, grâce à sa forme et ses façades. Il offre une série d'activités variées tels que les activités urbaines, d'affaire et de tourisme. L'implantation d'un équipement pareil dans notre composition urbaine est très conseillée. Nous allons ce cette façon offrir une animation urbaine plus forte et assurer une attractivité permanente du nouveau front de mer.

Cet hôtel constituera le point d'articulation entre la ville et la mer.

- **ANALYSE DE L'AIRE D'ÉTUDE:**

Après avoir étudié la ville de Ain Benian à une échelle régionale et analyser les règles de sa formation et de sa croissance, le passage à une autre échelle d'intervention est nécessaire qui est l'échelle de la composition et l'intervention urbaine.

**présentation de l'aire d'étude**

- Critère du choix :

Le site adopté, était une périphérie rattrapée par la croissance du centre.

Le choix de l'aire d'étude est motivé par le fait que cette dernière est localisée à l'entrée de la ville de Ain Benian située à proximité de la mer et du port de la madrague.

- Situation de l'aire d'étude :

Notre aire d'étude est située sur l'extension Nord-Ouest de la commune de Ain Benian d'une part, et en périphérie par rapport au noyau historique de la ville.

- Accessibilité

L'aire d'étude est facile à y accéder grâce aux voies mécaniques et piétonnes existantes et de son rapprochement de la nouvelle déviation et le chemin de fer. Est accessible par:

1. Le parkour littoral.
2. Route nationale N 11.
3. Rue Si Mhamed.
4. Rue bourouba lounis.

- Donnés morphologiques :

L'aire d'étude se trouve sur une structure verticale, de forme rectangulaire. Sa superficie est de 8 Ha

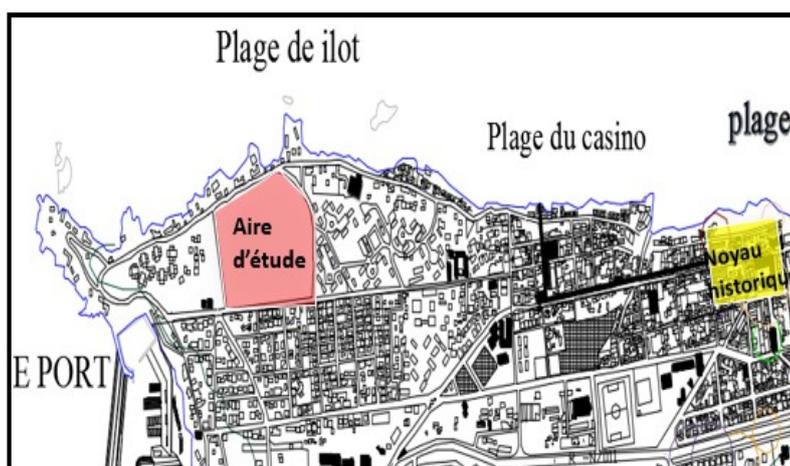


Figure 23: situation de l'aire d'étude/ source : Auteur

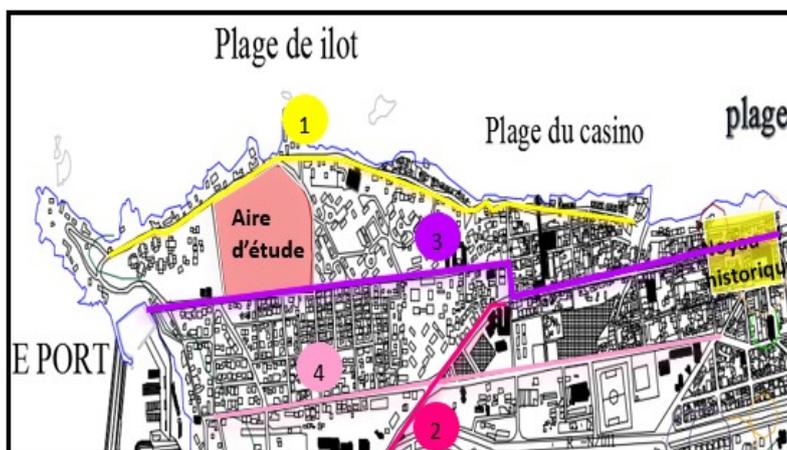


Figure 24: accessibilité à l'aire d'étude/ source : Auteur

- L'hierarchisation des voiries:

Il existe 3 types de parcours :

- Voies principales : RN 11 et la rue Si mhamed et boulevard Bourouba lounis. (**parcours centralisants 1 er degré**).
- Voies secondaires : Ceux sont des rues à caractère résidentiel .

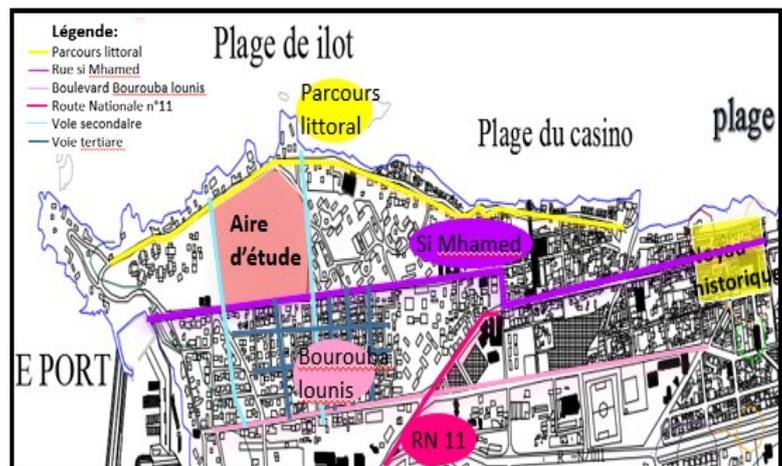


Figure 25: structure viaire de l'aire d'étude/ source : Auteur

- Périmètre de la zone d'intervention:

Pour notre projet urbain nous allons intervenir sur plusieurs plans

- 1- Consolidation et élargissement de la voies
- 2- Reaménagement du prot de la madraque.
- 3- Creation d'un village touristique.
- 4- Aménagement d'une promenade maritime.
- 5- Creation de differents équipement (hotel, aquarium, centre commercial, centre cinématographique, espace public, tours d'affaire).

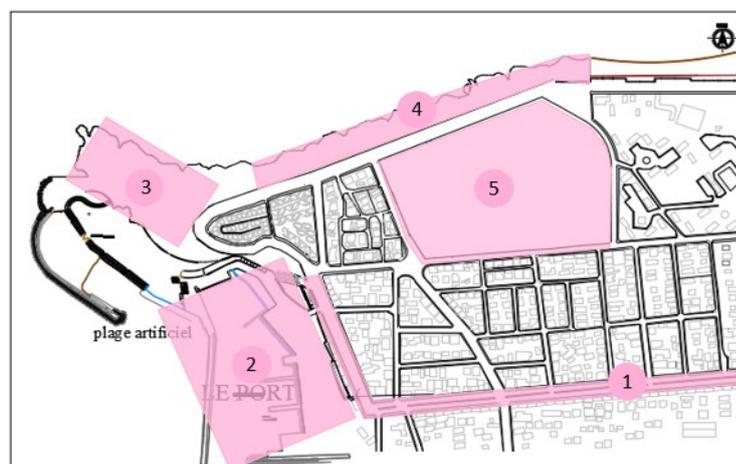


Figure 26: intervention urbaine source : Auteur

- **PROJET ARCHITECTURAL**

- Choix de l'assiette d'intervention:

Le choix de l'assiette d'intervention se fait par rapport à la thématique urbaine et la problématique posé qui est bloqué l'étalement urbain; et aussi pour ces potentiellités naturelles et foncières.

Donc l'assiette du projet se situe dans la partie Nord-Ouest du projet urbain cette situation stratégique, le rend comme un projet limite qui va certainement bloquer l'étalement urbain et lui permis d'être un élément de repère pour introduire le le pole touristique.

- Choix du projet:  
Compte tenu des fortes potentialités foncières qui donnent vers la mer nous avons opté pour la réalisation d'un hotel balnéaire 5\*, qui saura mettre en valeur les ressources de la ville et lui donner un attrait au niveau national en montrant que la ville de Ain Benian peut être un vrai outil d'aide au développement de la métropole algéroise par la réalisation de ce projet.
- Objectif de projet:  
Ce projet est destiné aux habitants de la ville ainsi qu'aux visiteurs et touristes pour leur donner plus d'activité et animer leur mode de vie, le projet est une hotel touristique qui vise à renforcer l'attractivité de la ville.
- L'accessibilité à l'assiette d'intervention:



*Figure 27: voies mécaniques/ source : Auteur*

L'accessibilité à l'assiette d'intervention se fait par deux voies mécaniques le parcours littoral et (la jonction qui relie le boulevard et le parcours littoral).

la forme du projet occupe le terrain de cette façon pour pouvoir défilier la continuité de la forme de la ville et de pouvoir profiter des vues donnant sur la mer au maximum.

1. Genèse de la forme et logique volumétrique

**La métaphore dans le projet :**

**« La métaphore du PHENIX »**

Notre équipement a pour objectif de faire revivre la ville de Ain Benian et de la rendre attractive et plus dynamique, donc nous avons choisis la métaphore du Phénix, c'est une légende grec qui dit que cet oiseau vit une très longue vie et que sa particularité est de se refaire vivre de ses propres cendres, du moment où notre objectif de faire renaître et revivre la ville nous avons choisi cette métaphore dans le traitement de notre volumétrie.



*Figure 28: image phénix / source :google*

2. Genèse de la forme et logique volumétrique:

Pour la genèse de la forme l'idée est venue de la métaphore du phénix d'où nous avons une sorte de deux ailes de direction contradictoire reliées par un cercle comme élément central et de là nous avons obtenu une forme organique.

- Choix de la structure:

La structure est considérée comme le squelette du bâtiment. On appelle structure la manière dont sont disposés les éléments porteurs destinés à transmettre les charges reçues aux fondations.

Nous avons opté pour deux types de structure une métallique avec un plancher en T40 et une structure en béton armé, afin d'assurer la faisabilité de ce projet.

Pour des raisons techniques et formelles nous avons divisé cette structure en plusieurs parties.

- ❖ Les règlements du littoral:

- Présentation des lois:

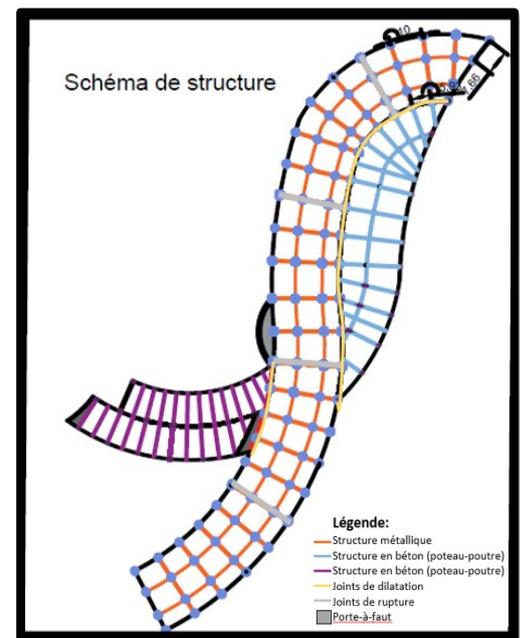
Plusieurs règlements traitent le thème du littoral, de sa protection à la manière d'y intervenir, nous présentons dans cette partie les principaux textes législatifs:

D'abord, nous commençons par la loi n°02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, son objectif est de protéger l'état naturel du littoral et le mettre en valeur selon sa vocation et la qualité des eaux de baignade.

La loi contient 64 articles répartis sur trois titres, le second titre « Instruments de mise en œuvre (outils de contrôle du littoral) » détermine les instruments de gestion du littoral et les Instruments d'intervention sur le littoral.

Ensuite, il y a la loi n° 90-29 du 1<sup>er</sup> Décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, cette loi fixe les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable, la formation et la transformation du bâti dans le cadre d'une gestion économe des sols, de l'équilibre entre la fonction d'habitat, d'agriculture et d'industrie ainsi que de préservation de l'environnement, des milieux naturels, des paysages et du patrimoine culturel et historique. Cette loi aborde la protection du littoral dans certains de ces articles, le plus important est:

Art 45: « dans le littoral, l'extension de l'urbanisation doit préserver les espaces et mettre en valeur les sites et paysages caractéristiques du patrimoine national, naturel,



culturel et historique du littoral et les milieux nécessaires aux équilibres biologique et doit s'opérer en conformité avec les dispositions du plan d'occupation du sol.

Toute construction sur une bande de territoire de cent mètre de large à partir du rivage est frappée de servitude de non oedificandi. Cette distance est calculée horizontalement à partir du point des plus hautes eaux.

Peuvent être tout fois autorisée, les constructions ou activités exigeant la proximité immédiate de l'eau.<sup>1</sup>

A.3.1 Normes d'hôtels :<sup>1</sup>

	Sans *	1*	2*	3*	4*	5*
Nombre de chambre	>10	>10	>10	>10	>10	>10
Entrée d'hôtel	Entrée de la clientèle indépendante. Signalée, d'accès facile et éclairée la nuit					
Garage / parking				Emplacements en rapport avec la capacité de l'hôtel.		
Espaces en commun						
Hall de réception	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Restaurant		Salle de petit déjeuner	Salle de petit déjeuner	Un restaurant de bon confort	Un restaurant de très bon confort	Un ou plusieurs restaurants d'excellent confort
Bar					Très bon confort	Excellent confort
Salle de banquets/ conférence					Oui	Oui
Toilettes-en commun	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés	H/F séparés
Ascenseurs	>3ème étage	>3ème étage	>3ème étage	>3ème étage	>2ème étage+ MC	>2ème étage+ MC
Couloirs	>1.4m	>1.40m	>1.40m	>1.40m	>1.40m	>1.40m
Sport et divertissement					Discothèque + piscine.	Dancing +Discothèque +piscine +autres installations sportives
Climatisation et locaux en commun	Chauffage +ventilation	Chauffage +ventilation	Chauffage +ventilation	Climatisation Chaude et froide	Climatisation Chaude et froide	Climatisation Chaude et froide
Surface de chambre (2P)	>8m <sup>2</sup>	>10m <sup>2</sup>	>11m <sup>2</sup>	>13m <sup>2</sup>	>14m <sup>2</sup>	>15m <sup>2</sup>
Suites/ Appartements					>5% de la totalité des chambres	>10% de la totalité des chambres

<sup>1</sup> Annexes du décret exécutif N°2000-130 du 11 juin 2000.

## A.3.2 Programme surfacique du projet :

<b>Espace</b>	<b>Surface (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Nombre</b>
<b>service</b>		
Sas		
Halle de réception		
Comptoir de réception		
Salon d'attente		
Bureau de facturation		
Bureau de reservation		
Salon de thé/ cafétéria		
Stockage (cafétéria)		
Cuisine cafétéria		
Sanitaire (cafétéria)		
Chambre simple		
Chambre double	31-49	66
Chambres 3 lits	23	1
Chambres 5 lits	53	1
Chambres 6 lits	53-86	2
Suite	68-145	13
Réception Hall d'accueil Salon d'attente	150	1
Bagagerie	12	1
Infirmierie	34	1
Coffrer	8	1
Boutique d'hôtel	14-10	4
Sanitaire	3.5	6
<b>Restauration et service consommation</b>		
Cafétéria	98	1
Cuisine (cafétéria)	27.5	1
Sanitaire (cafétéria)	3.5	3
Stockage (cafétéria)	10	1
Pizzeria publique	66	1
Crêperie	47	1
Crémerie	40	1
Salon de thé	61-70	2
Restaurant panoramique	1186	1
Sanitaire (Restaurant panoramique)	6.5	4
Cuisine (Restaurant panoramique)	95	1
Préparation pain (Restaurant panoramique)	45	1
Stockage (Restaurant panoramique)	29	1
Salon (petit déjeuner)	77-146	4
Restaurant	380	1
Vestiaire (Restaurant)	3.5	5

Vestiaire personnel (Restaurant)	3.5	1
Cuisine (Restaurant)	100	1
Stockage (Restaurant)	23	1
<b>Loisir et soin</b>		
Piscine	560	1
Terrasse jardin publique	646-635-522	3
Salle de sauna	33.4	1
Salle de repos (sauna)	30	1
Hamman	27	1
Vestiaire (Hamman)	13	1
Sanitaire (Hamman)	3	2
Salle de massage (1prs) (2prs) (3prs)	29	1
Bassin pour réchauffer les pieds	19-26	2
Bassin d'immersion	57	1
Garderie d'enfant	12	1
Salle de billard	97	1
Sanitaires	3.5	9
<b>Affaire</b>		
Auditorium	82	2
Annexe auditorium	4.5-6.5	2
Salle de réunion	92	1
Salle d'exposition	225	1
Annexe salle d'exposition	33	1
<b>Gestion et service</b>		
Bureau du gérant	15	1
Bureau de secrétaire	10	1
Bureau de comptabilité	9.5-13	3
Bureau de gestion	19-32	2
Salle de contrôle	13	1
Locale de service	41	1
Dortoir (personnel)	31	1
Cantine (personnel)	12	1
Cais de de charge	15	1
Chambre froide	23	1
Vestiaire (personnel)	19.5-28	3
Sanitaire (personnel)	3.5	4
Chaufferie	100	1
Séchoir	35	1
Local technique (piscine)	30	1
Dépôt	81	1
Atelier plomberie + chaudière	144	1
Atelier d'électricité	90	1
Lingerie	55	1

Local de rangement	8-38	6
Local pour nettoyage	6.5	2
Local poubelle	19.5	4
Service d'étage	46	1
Archive	4.5	1
Stockage	23-38	2
<b>Commerce</b>		
Boutique	32-56	4

<b>Bungalows junior (7)</b>		
Chambre	14	1
Sanitaire	7	1
Séjour	16	1
Cuisine	9	1
<b>Bungalows familiale (5)</b>		
Chambre	11-18	2
Sanitaire	7	2
Hall d'entrer	8	1
Séjour	20	1
Cuisine	17	1
Terrasse	11	1
<b>Equipement sportif pour femmes</b>		
Réception + cafeteria	307	1
Gym	490	1
Salle de gym fermée	238	1
Salle d'aérobic pour femme enceintes	84	1
Salle de dance	37-78	4
Salle d'entraînement personnelle	37-44	2
Salle de yoga	131	1
Salle d'aérobic	225	1
Salle de gymnastique	127	1
Salle de ballerine	86	1
Bureau du giron	25	1
Bureau de gestion	29	1
Vestiaire	117	1
Bar	55	1
Garde d'enfants	68	1
Local de matériels	56	1
<b>Sous sol ( Partie Hôtel )</b>		
Parking	12	99
Sanitaire	3	12
Poste de contrôle	32	1

Réservoir d'eau	191	1
<b>Sous sol ( Partie Bungalows )</b>		
Parking	12	114
Sanitaire	3	12
Réservoir d'eau	25 (V= 100 m*)	1
Poste de control	20	1

#### **IV BIBLIOGRAPHIE:**

## BIBLIOGRAPHIE

### A. Ouvrages généraux :

1. BEREZOWSKA-AZZAG, E. *le Projet urbain Guide méthodologique, comprendre la démarche*, Tome 2, 2012, éd. Synergie, Alger.
2. DEVILLERS Christian, BORDEAU Anais, *Le projet urbain*, 1994, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris, pp10.
3. PANERAI, Philippe et MANGIN, David, *Projet urbain*, 1999, Éditions Parenthèses, Marseille.
4. PANERAI, Philippe, DEPAULE Jean-Carles, DERMORGON Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses.1999
5. PANERAI, Philippe, DEPAULE Jean-Carles, CASTEX Jean, *Formes urbaines de l'ilot à la barre*, Éditions de Casbah.1977
6. SAIDOUNI, Maouia, *Éléments d'introduction à l'urbanisme*, Editions la Casbah, 1999
7. LUNCH, Kevin, *l'image de la cité*, Editions, Dunod, 1999
8. RIBOULET, Pierre, *Onze leçons sur la composition urbaine*, Éditions Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, Paris, 1998.
9. DUPLAY Claire et Michel, *Méthode illustrée de création architecturale*, Editions de moniteur, 1983.

### B. Ouvrages spécifiques :

1. PELISSIER George, *Chez nous à Guyotville*, Editions, Amicale Des Anciens De Guyotville 1997.
2. BECET, Jeann-Marie, *Que sais-je ? L'Aménagement du littoral*, Editions, Presse universitaire de France, 1987
3. MEGHFOUR KACEMI Malika, *Des recommandations pour l'élaboration des PDAU et POS dans les zones littorales*, Editions de Dar el Gharb, 2002.
4. PRELORENZO Claude, DEHAN Philippes, VIRGINIE Picon-Lefbvre, *La ville au bord de l'eau*, Editions parenthèses, 1993
5. MASSIAH Gustave, TRIBILLON Jean-François, *Villes en développement : Le modèle urbain colonial*, Editions La Découverte, 1988.
6. *Les éléments des projets de construction*, Neufert, Editions Dunod Paris, 1996.

### C. Revue et articles :

1. DEVILLERS Christian, *Architecture recherche et Action*, in colloque, Palais des Congrès de Marseille, Mars 1979.
2. CHENAOUI Youcef, *les processus de structuration du territoire Algérois*, EPAU, 2000.
3. BONILLO J. L, *L'analyse morphologique et le projet urbain dans Interrogé*, 1995, n° 118.
4. *Architecture et urbanisme en Algérie*, in Revue Du monde musulman et de la méditerrané d'une rive à l'autre (1830-1962), 1994.
5. *Problématiques environnementales*, in Revue études caribéennes, n°20.
6. *Grands projets urbains en Europe*, Cahiers de l'IAURIF, n°146, 2006

7. *Consolidation et requalification urbaine*, in Revue vivre en ville.
8. Revue africaine, volume V, 1861.
9. LARRIVÉ Robert, *Technique de construction*, in publication Hôtel.
10. DEBIE Franck, *Mappemonde*, Revue scientifique n°=1, 1993.
11. *A la recherche d'un design hôtelier*, in article Atmosphères d'hôtels, Ecole Camondo, les arts décoratifs.
12. *Petites Villes Côtières Historiques Développement urbain équilibré entre terre mer et société*, Séminaire international de Saida 2001, publié par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, 2002.
13. *Quelle métropolisation pour Alger*, in Revue méditerranée n°7267.
14. Protection et valorisation du littoral en Algérie : législation et instruments, in Revue études caribéennes, n°5959, 2011.
15. *Spécial tourisme l'Algérie joue-t-elle ses dernières cartes*, in Revue Vies de Villes, n°23, 2016.
16. CALABRESE Rossella, in article *Bari : STS pour le front de mer de San Girolamo -Fesca*, 2009.
17. *Aménagement du front de mer de Saint-Valery-en-Caux*, atelier de Saint Georges.

**D. Docum  
ents :**

1. PDAU D'Alger, 2011, approuvé en 2016.
2. Journal officiel de la république algérienne, n° 07, 2016.

**E. Thèses :**

1. BONILLO J. L, *Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain*, Thèse d'H.D. R, Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, Mars 2011.
2. BOUDJABI Naouel Hanane, *Les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville analyse d'un cas d'étude Constantine*, Diplôme de Magister.

**F. Sites internet :**

1. Google Earth.
2. Google Maps.
3. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>.
4. <http://www.kronobase.org>.
5. <http://www.arte-charpentier.com>
6. <http://guyotvillois.com/galerie-photos-Ain-Benian-cote-et-mer>. [www.thewaterfrontredendo.com](http://www.thewaterfrontredendo.com)