



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA -01-

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

**Mémoire de Master**

OPTION : Architecture en Zone Urbaine Littorale

A.Z.U.L

Enseignant porteur de Master : Dr. ICHBOUBEN Y.

**Le décalage des interfaces ville/ mer et la  
Démaritimisation de la petite ville littorale  
algérienne  
(Le cas DE TIPASA)**

**Projet : musée archéologique**

**Présenté par :**

Mr Bouzzar kheir edinne

Mr El kechebour Ali

Groupe : 03.

**Encadré(e)(s) par :**

Mr. AOUISSI K.B (Architecte, Urbaniste & doctorant).

Mme DJILALI Madina

Année universitaire : 2017/2018

# Remercîments

Nous remercions le bon dieu tout puissant de nous avoir donné le courage et la volonté d'élaborer ce travail.

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail, en particulier notre encadreur M. AOUISSI K.B pour son dévouement, sa totale disponibilité et surtout pour la pertinence de ses orientations.

Un grand Merci a tous les membres de nos deux familles pour leur présence, leur préoccupation et le souci qu'ils se sont fait pour nous. Leur encouragement et leur suivi avec patience du déroulement de notre projet.

Et finalement un grand merci à tous les enseignants d'institut d'architecture et d'urbanisme. **BLIDA** qui ont assuré notre formation durant nos cinq années d'études.

## **Dédicace :**

Tout d'abord je remercie Allah tout puissant de m'avoir donné santé, courage et volonté d'accomplir ce travail avec passion et dévouement

Je dédie mon travail et je transmets mon extrême amour à toute ma famille, à mes amis et à toutes les personnes qui ont toujours étaient présentes pour moi et notamment:

A mon très cher père

A ma très chère mère

A ma chère sœur et frères

A mes chers amis

Je tiens également à remercier à toutes personnes ayant contribué près ou loin à la concrétisation de ce mémoire

**Mr El kechebour Ali**

## **Dédicace :**

- Tous d'abord, je tiens à remercier « DIEU » le tout puissant de m'avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer mon parcours.

- J'ai l'immense plaisir de dédier ce travail à:

    Ceux que j'adore le plus au monde mes chers et affectueux PARENTS qui m'encouragent et me poussent toujours vers la réussite que DIEU les garde & les protège.

A ma chère sœur et frères

A mes chers amis

Je tiens également à remercier à toutes personnes ayant contribué près ou loin à la concrétisation de ce mémoire

**Mr. Bouzzar kheir edinne**

## Table des matières

Remerciement ;.....	1
Dédicace.....	2
Sommaire. ....	3
<b>Phase introductive</b> .....	5
I-Introduction générale .....	9
II- Présentation de l’option Azul.....	9
<b>Chapitre1: notation des villes littorales</b> .....	8
I-Introduction .....	12
II-Présentation de la ville littorale .....	12
III- Définitions conceptuelles:.....	13
VI-Spécificité urbaine des villes littoral .....	14
VI-1-Facteur naturels .....	14
VI-2 Les aménagements urbains spécifiques : .....	16
V- spécificités architecturales des villes littorales.....	18
V-1- L’implantation et l’orientation du bâtiment : .....	18
V-2- les formes et les façades : .....	18
V-3- Le traitement de la construction: .....	19
V-4- Matériaux et techniques de constructions : .....	21
IV-Problématique de la ville littoral algérien.....	22
IV-1- Constat .....	22
IV-2-Problématique .....	23
IIV-la méthodologie de la recherche .....	23
IIV-1 choix de thème.....	23
IIV-2 L’importance de thème choisi.....	23
IIV-3 problématiques de la recherche .....	24
IIV-4 Hypothèse du travail : .....	24
IIV-5 Les objectifs :.....	24
IIV-6 - Structuration de mémoire de la recherche .....	24
IIV-7 les outils utilisés pour aboutir la recherche.....	25

## **Chapitre 2 : Thématique spécifique Les interfaces ville /mer et la dé maritimeisation des petites villes littorale .....23**

I- Les interfaces ville mer.....	26
I-1-Définitions .....	27
II-2- L'évolution de l'interface ville-mer .....	27
II-3 Le délaissement des l'interface ville/mer : .....	30
II-4 La revalorisation des interfaces ville/mer délaissés :.....	30
II-5 L'aménagement de l'interface ville/mer :.....	30
II-6-Objectifs du réaménagement .....	31
II-7-Stratégies de réaménagements des interfaces ville-mer : .....	31
II-8- Les enjeux du réaménagement de l'interface ville-mer : .....	33
II-8-Synthèse .....	34
II- la dé maritimeisation des petites villes littorale algérien .....	35
III-Exemples de revalorisation des interfaces villes –mer : .....	37
III -1La Cité de la Méditerranée : la reconquête de la façade littorale : .....	38
III -2..Le réaménagement établi par le ZAC : .....	38
III.3 projets de la nouvelle façade maritime :.....	40
III.4.le front de mer de Sainte-Maxime : .....	41
III.4 1.Objectifs.....	41
III.4 2.Les projets .....	41
III.4.Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer : .....	43
<b>chapitre 3 :Le cas d'étude de la ville de TIPASA et son interface ville-mer .....</b>	<b>44</b>
I- la ville de TIPASA .....	45
I -1 Présentation .....	45
I -2 Situation géographique : .....	45
I-3 Accessibilité : .....	46
I-4 Délimitation .....	46
I-5 -L'évolution historique de la ville : .....	47
I-5 -1 Introduction : .....	47
I-5--2 L'époque préhistorique : .....	47
I-5-3 L'époque phénicienne : .....	47
I-5_4 La genèse de Tipaza : .....	48

I-5-5 Carte de Synthèse : .....	52
I-6- Etat des lieux : .....	53
II- L'interface ville- mer de la ville de TIPASA : .....	57
II-1. Situation de l'interface de TIPASA : .....	57
II-2. Délimitation de l'interface de TIPASA : .....	57
II-3. Schéma de structure de l'interface : .....	58
II -4. L'état de bâtis de l'interface : .....	59
II -5 Le gabarit : .....	60
II -6 Constat spécifique : .....	61
II -7 Problématique spécifique : .....	62
II -8 Les principes et les objectifs du réaménagement de l'interface ville mer : .....	62
II -9 Tableau AFOM : .....	66
II -10 Conclusion : .....	66
<b>- III-Conclusion générale</b> .....	<b>63</b>
Bibliographie .....	64
Tables des illustrations .....	65
<b>Annexe : Rapport descriptif du projet de fin d'étude- Projet : Musée archéologique.....</b>	<b>68</b>

**Phase introductive**



## I-Introduction générale

La ville est par excellence un fait permanent dans l'histoire du bassin Méditerranéen, de simples comptoirs d'échange sont devenu aujourd'hui de grandes métropoles on la retrouve à l'intérieur du continent (Exemple : la cité Timgad dans la période Romaine) ainsi que sur ses rivages (Exemple : de la ville Romaine de Tipasa).

Aujourd'hui la ville littorale occupe une place particulière dans l'histoire de l'urbanisme, de fait de sa position stratégique et de son environnement naturel qui abrite une grande partie des écosystèmes les plus riches, les plus complexes et les plus productives de la planète. La ville littorale a été de tout temps la plus convoitée tant sur le plan économique que touristique, plus de 60% de la population mondiale vit à moins de 60Km de la mer, (c.à.d. sur les 400 millions que compte le bassin Méditerranéen 140 millions vivent sur le littoral), et cette proportion atteindra probablement 75% vers l'an 2025 et sur cette même bande littorale on retrouve 2/3 des mégapoles mondiales

En raison de la tranquillité qu'on peut y trouver, de l'originalité et de la salubrité de leurs paysages naturels et de la possibilité d'être en même temps à la mer, à la campagne et en ville, les petites villes littorales sont aujourd'hui les plus convoitées par les populations touristiques, face à l'espace urbain qui s'agrandit démesurément et qui ne cesse de se dégrader les petites et moyennes villes, représentent les vraies réserves en matière d'espace naturel, de patrimoine foncier et de havres de paix et de tranquillité, ces villes sont aujourd'hui les plus convoitées par les populations fuyant les grandes villes.

## II- Présentation de l'option Azul

Le master AZUL s'intéresse au rapport site/projet, ce qui signifie qu'on doit prendre en considération les particularités du site dans la manière de penser, de produire et d'organiser les espaces de vie. Notre objectif est d'arriver à identifier les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et Urbanistique en zones urbaines littorales, à travers leur développement en matière d'organisation et de production de l'espace bâti. Nous nous intéressons à la compréhension de cette belle architecture et de ce bel urbanisme d'antan; et également à l'identification et à l'explication des problèmes que vivent aujourd'hui les villes du littoral en général - petites, moyennes et grandes- et particulièrement sur le plan architectural et urbanistique. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation de l'espace bâti en milieu littoral.

### **A-Choix de l'option**

Notre choix d'intervenir en zones urbaines littorales est motivé par les particularités si significatives qui distinguent ces zones du reste du territoire. Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouissent les villes du littoral tant sur le plan architectural et urbanistique convoitées par nombreux acteurs économiques) où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants

### **B-Objectif de l'option**

Identifier et comprendre et expliquer les indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales.

L'amélioration de la qualité architecturale et urbanistique voir même la qualité de vie de nos villes littorales pour une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral.

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

Réaliser l'équilibre des objectifs de protection et les nécessités du développement en général (économique, urbain et touristique

# CHAPITRE 01 :

Thématique générale  
Notation des villes littorales



## I-Introduction

La zone littorale forme une bande étroite de quelques centaines à quelques milliers de mètres de part et d'autre de la ligne de rivage.

Cette zone côtière représente environ 8% de la surface terrestre. Elle est constituée d'une mosaïque d'écosystèmes terrestres et aquatiques qui présentent un intérêt écologique exceptionnel de par leur diversité, et un autre économique

## II-Présentation de la ville littorale

Les villes littorales font partie de cette zone où les pressions anthropiques sont les plus Concentrées et où les conflits actuels et potentiels d'utilisation du sol sont les plus critiques.

La population et les activités économiques (dont l'industrie), les transports et le tourisme se concentrent sur une « Bande littorale » à géométrie variable dépendant en particulier du relief. Ce sont des zones dont la « densité économique » (la valeur économique rapportée à l'espace considéré), bien qu'encore mal connue, est souvent Beaucoup plus importante q La population et les activités économiques (dont l'industrie).



Figure 1 : bande littorale à Barcelone

Source : <https://fr.sputniknews.com/insolite/201709301033270683-monstre-espagne-video/>

### III- Définitions conceptuelles:

#### Façades maritimes:

Ensemble d'organismes portuaires au trafic de rang mondial qui assure l'interface entre un avant-pays océanique d'échelle planétaire et un arrière-pays important

Une façade maritime désigne un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises.



Figure 2 : Aménagement de la façade maritime de Marseille /

source : <https://slideplayer.fr/slide/1184549/>

Une façade maritime 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*).

Les grandes façades maritimes du monde se trouvent dans l'Atlantique :

- Noether Range de la mer du Nord de Dunkerque ou du Havre à Hambourg
- façade atlantique de l'Amérique du Nord du Saint-Laurent au golfe du Mexique. Et de plus en plus dans le Pacifique (façade occidentale de l'Amérique du Nord du Puget Sound à la Californie), façade de l'Asie orientale de la Corée du Sud à Singapour.

#### **Le front de mer**

Le front de mer Comme espace public caractéristique de la ville littorale. Il demeure aussi comme principal axe d'animation et d'attraction  
C'est un lieu où sont concentrés les différents commerces , un espace attractif visité par de nombreux touristes on y trouve la vitrine de la ville , les touristes se promènent au niveau de ces boulevards agrémentés de belles terrasses, beaucoup de gens fréquentent ce lieu de par sa beauté et les multiples activités présentent dans ces endroits



Figure 3 front de mer la ville de Barcelone

Source : <http://www.todobarcelona.org/fr/visiter-barcelone/promenade-en-velo-sur-le-paseo-maritime-de-barcelone/>

## VI-Spécificité urbaine des villes littoral

C'est le cas souvent des sites plat, ou l'implantation des bâtiments se fait d'une manière linéaire afin de profiter au maximum des vues vers la mer. Comme il est illustré, on peut distinguer trois entités différentes qui composent la ville littorale :

- La partie arrière, ou bien la ville. La partie avant, ou bien la mer. Et la partie en interface composée du front de mer qui assure le lien entre la ville et la mer

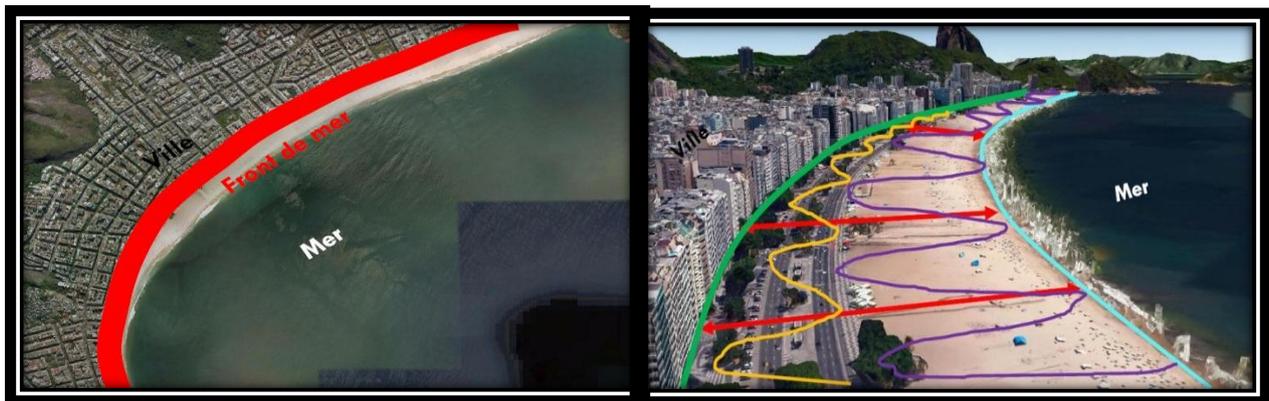


Figure 4 : Photo qui montre les 3 entités qui compose la ville littorale

source : <https://slideplayer.fr/slide/1184549/>

### VI-1-Facteur naturels

#### A- La géomorphologie du terrain :

Ces villes occupent généralement des terrains plats,

Le développement parallèle à la mer s'arrête au contact des obstacles naturels et

Artificiel comme le manque de moyen ce qui fait

Précédemment la ville change de directions à cause de

l'absence des moyens et des techniques de construction.

Par contre aujourd'hui et avec la progression et l'évolution de la technologie, les villes se développent perpendiculairement à la mer à cause des phénomènes due aux changements climatiques naturels tels que les inondations, le tsunami, l'élévation du niveau de la mer et l'humidité....



Figure 5 : développement parallèlement à la mer est représenté dans le cas de la ville de Sousse (Tunisie) et Oran (Algérie)

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

## B - le Développement Satellitaire :

Ce genre d'évolution est fait d'une manière aléatoire à cause des obstacles qui bloquent l'évolution et engendre l'apparition de plusieurs pôles de développement. Ces obstacles sont généralement naturels.



Figure 6 : Le développement perpendiculaire à la mer cas de la ville de Nice, France

Source: Google éarth

Les montagnes, les terres agricoles, les cours d'eau



Figure 7 Le développement satellitaire Cas de la ville de Zéralda, Algérie

Source Google earth

## VI-2 Les aménagements urbains spécifiques :

### A- L'aménagement des percés :

Les villes littorales se caractérisent par la structure urbaine en particulier l'organisation des voiries et des percés découpant les îlots qui sont faites dans le but :

- D'avoir une échappée visuelle de l'intérieur de la ville vers la mer.
- Régulariser l'écoulement de l'air dans la ville donc les percés ont un rôle de ventilation.
- Une orientation directe vers la mer.



Figure 8 : L'aménagement des percés, Cas de la ville d'Alger, jardin d'essai

Source: cour3 typologie urbaine MASTER 1

Aménagement des percés permet un contact visuel et physique entre la ville de Barcelone et son front de mer.



Figure 9 : 'aménagement des percés cas de la ville de Barcelone, Espagne

Source: Google earth

## B- L'aménagement d'espaces de loisirs et de détente :

Les villes littorales se caractérisent par la présence des promenades, des belvédères et des terrasses publiques de différents types, couvertes ou non couvertes, permettant le regroupement, les rencontres et l'échange culturel, comme elles offrent une vue sur la mer.

Promenade Anita Garibaldi, Gênes, Italie



place publique, Cherchell, Tipaza



Figure 10 : l'aménagement de l'espace de détente

Source : [www.globholidays.net](http://www.globholidays.net)

## C-Zone portuaire :

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



Figure 11 : la zone portuaire dans le monde Port de commerce à Sète, France

Source: cour typologie urbaine, MASTER 1

## V- spécificités architecturales des villes littorales

L'architecture dans les villes littorales diffère des autres architectures ou bien des villes d'intérieurs sur les points suivants :

### V-1- L'implantation et l'orientation du bâtiment :

L'implantation des projets dans les villes littorales se fait généralement sur la côte pour but d'avoir les pieds dans l'eau.

Dans la conception d'une construction au bord de la mer, il faut prendre en considération la vue vers l'extérieur, les vents, et l'orientation des bâtiments pour mieux profiter des apports solaires, ainsi l'utilisation de la combinaison des protections horizontales et verticales.



Image 1 Hôtel, Barcelone, Espagne

L'implantation du bâtiment sur la côte,



image 2 Hôtel le Méridien, Nice, France

L'orientation du projet vers la mer,

*Figure 12 : L'implantation et l'orientation des bâtiments*

*source : <https://www.agoda.com/fr-fr/w-barcelona-hotel/hotel/barcelona-es.html?cid=-218#nohash>*

### V-2- les formes et les façades :

Les constructions de type balnéaire sont organisées plus librement en volume et en plan. Elles se démarquent des bâtisses urbaines par l'emploi d'un vaste vocabulaire architectural. Le territoire balnéaire a permis aux architectes de laisser éclater leurs inspirations. La forme architecturale doit être adaptée avec la direction des vents. Elle renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique (composition de figures simples: cube, pyramide, sphère...); mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore et surtout le rapport à l'environnement (rapport site/ projet).

### V-3- Le traitement de la construction:

Réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments pour se protéger du vent, des décrochements pour bénéficier de l'ombre et des terrasses pour profiter de la vue dégagée sur la mer et le soleil, c'est l'impact des facteurs naturels, la mer et l'ensoleillement sur le bâti.

On doit choisir aussi la forme du toit et le traitement des terrasses (l'étanchéité) pour éviter l'impact de la pluie sur le bâtiment.



Image 2 : Marina baie des anges, cote d'Azur, France

Utilisation d'une forme dynamique



image 1 :L'opéra de Sydney, Australie

Une forme inspirée des vagues

Figure 13 : le traitement de la construction

SOURCE /<http://www.agencecroisettemarina.com>

#### A- Le vent

Le vent est un phénomène particulier aux villes littorales, créé par les différences de pression atmosphérique dues aux différences de température de l'air

##### On peut profiter du vent par:

- La topographie du terrain et la forme de la toiture peuvent renforcer la différence de pression favorable à la ventilation naturelle, aérer, sécher et rafraîchir les milieux urbains
- Les vents sont une source d'énergie renouvelable

##### La protection contre le vent:

- réaliser des acrotères perforés au sommet des façades des bâtiments
- l'utilisation des formes plus que les formes rectilignes,
- pour la structure il faut prévoir des renforcements au niveau des fondations.
- Les barrières brise-vent naturelles et artificielles qui sont les rangées d'arbres(\*)

L'utilisation de la pierre Cas de L'île de Majorque, Espagne

L'utilisation des formes fluides cas de la grande motte, France



Figure 14 exprime l'utilisation des forme aérodynamiques

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

## B- Les ouvertures

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



Figure 16 : le type des ouvertures

Source: casatipik.com

## C- Les terrasses

Dans les villes littorales on donne plus d'importance aux espaces extérieurs qu'aux espaces intérieures et on veut toujours garder la relation avec l'environnement l'aménagement des terrasses privées offre une vue sur la mer et crée une relation entre l'extérieur et l'intérieur.

Terrasse d'une cafétéria, le méridien, Oran, Algérie



Figure 17 : les type des terrasses

Source: casatipik.com

## D- L'Ensoleillement

La lumière naturelle est un élément important dans une conception architecturale. Élément librement disponible, elle est prise en compte prioritairement dans les programmes d'architecture.

Les relations entre l'intérieur et l'extérieur d'un bâtiment sont modulées par les ouvertures. La pénétration de la lumière est un élément essentiel de l'usage et de l'ambiance dans un projet.

**On peut profiter du soleil par:**

- Intégration des éléments architecturaux solaires.
- l'aménagement des terrasses.
- l'utilisation des couleurs claires.
- les grandes baies vitrées

**La protection contre le soleil**

- L'utilisation des écrans végétaux ainsi que l'eau, par l'implantation des piscines et des fontaines, rafraichissent directement l'air ambiant.
- L'ensoleillement a également son impact sur le choix des matériaux de construction (utilisation de verre de faible émissivité, Il garantit une isolation thermique renforcée pour les doubles vitrages)

**V-4- Matériaux et techniques de constructions :**

**A- Matériaux:** La nature agressive du climat de ces villes défavorise certains matériaux et nécessite des précautions et des techniques à prendre en considération de ces dernières.

On préconise l'utilisation de couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments.

On recommande d'utiliser de la brique, le béton, le béton cellulaire, les panneaux isolés, moucharabieh, verre de faible émissivité...

Il faut éviter l'utilisation de l'acier (les problèmes de la corrosion)



*Figure 18 : les matériaux techniques de la construction*

*Source: casatipik.com*

## **B- Techniques:**

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

Du fait d'humidité et d'air salin du littoral, la corrosion constitue un phénomène naturel spécifique et remarquable pour les constructions des villes littorales. La corrosion se produit en raison de certaines actions extérieures sur une surface, c'est la destruction et l'altération des matériaux par des réactions chimiques.

## **C-L'humidité**

Le taux d'humidité est élevé, particulièrement dans certaines parties de ces zones littorales, ce qui cause la détérioration de certains matériaux de construction,) voire même pour la santé de l'être humain...

### **La protection contre l'humidité**

1/ sur le plan architectural: L'injection de résine, pose d'une membrane d'étanchéité, injection de produits bouche pores....

2/ sur le plan urbanistique: La tendance actuelle est de construire loin du rivage et en hauteur, si le site le permet



*Figure 22 la protection contre l'humidité*

*Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)*

## **IV-Problématique de la ville littoral algérien**

### **IV-1- Constat**

- les nouvelles extensions répondent seulement aux besoins en logement des habitants avec une architecture très sommaire et standard ou on trouve aucune particularité typologique vis-à-vis le contexte du littoral ni sur le plan architectural ni sur le plan urbanistique

Certaines formes de pollution :

- Pollution visuelles (les villes industrielles)
- Pollution d'air
- Pollution des ressources sous terraines (les villes agricoles)

Saturation de certains services et commerce en période estivale (particulièrement les villes à vocation touristique)

L'empiètement sur des sites protégés qui sont:

- Les terres agricoles

- Domaine maritime public
- Occupation des plus beaux sites tels que les complexes touristiques
- Le manque de la rénovation

## IV-2-Problématique

Avec plus de 1200 km de côte, le littoral septentrional algérien a été depuis l'antiquité l'espace le plus sollicité, son climat et sa géographie, notamment l'ouverture sur le bassin méditerranéen, ont favorisé son corollaire à l'urbanisation. Aujourd'hui plus de 70% de la population soit plus de 20 millions d'habitants, représentent plus des deux tiers de la population totale, sont concentrés en nord, en forte proportion dans de grandes villes, sur à peine 4% de territoire national, c'est le cas des grandes et moyennes villes côtières (Alger, Oran, Annaba, Skikda, Mostaganem, Bejaia).

Les villes littorales algériennes distinguées en petites, moyennes, et grandes, englobent un ensemble de problématiques sur le plan architectural et urbanistique qui sont liées essentiellement à un phénomène de **démaritimisation** et de standardisation de la forme bâtie. La ville littorale algérienne ne respecte plus son contexte particulier, pire, elle court le risque d'effacement de son identité à cause de sa 'standardisation'.

## IIV-la méthodologie de la recherche

### IIV-1 choix de thème

D'après l'analyse qui a été déjà faite concernant la ville de Tipasa et d'après l'état de fait qui en a été déjà étudié, on est arrivé à des points très importants et des constatations spécifiques dans l'interface ville-mer de la ville de Tipasa. On a proposé un thème de recherche parallèlement avec les constatations de l'aire d'étude. On a choisi comme thème **le décalage des interfaces ville-mer et la démaritimisation des petites villes littorales**.

### IIV-2 L'importance de thème choisi

Le thème qui sera développé dans notre mémoire c'est **Le décalage des interfaces ville-Mer et la démaritimisation de la petite ville littorale algérienne**.

Notre recherche sur ce thème a pour objectif de lier la ville avec son port et les deux parcs pour devenir une seule unité urbanistique sans frontière, ce qui nécessite des questions d'ordre économique, social, culturel, spatial et environnementale, en termes de remise de valeur et la création de nouvelle attractivité et la relation ville-mer.

### IIV-3 problématiques de la recherche

Dans ce contexte, la problématique nous amène à se poser un certain nombre de questions qui sont énumérés ci-après

**- Comment peut-on qualifier l'état du front d'eau de la ville de Tipasa ?**

**- Comment promouvoir la ville de Tipasa par le réaménagement de son interface ville/ mer ?**

### IIV-4 Hypothèse du travail :

Le noyau historique de la ville de Tipasa forme l'interface entre ville et mer, son dernier fondement remonte à la période coloniale. Ils s'est vu dégradé avec le temps, le flux de développement de la ville de Tipasa s'éloigner de la mer en quête de terrain et des espace pour expansion, engendrant ainsi le phénomène de démaritimation' de la ville puisque elle perd sa proximité de la mer, donc le processus de revalorisation du noyau historique de la ville est censé rebondir la centralité de la ville de Tipasa par la requalification et la mise en valeur de l'interface ville/mer au profit de son attractivité.

### IIV-5 Les objectifs :

Nos objectifs sont:

-Pour une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral dans notre manière de produire et D'organiser l'espace bâti.

-l'articulation avec l'environnement de proximité

- la continuité visuelle entre le parc /ville

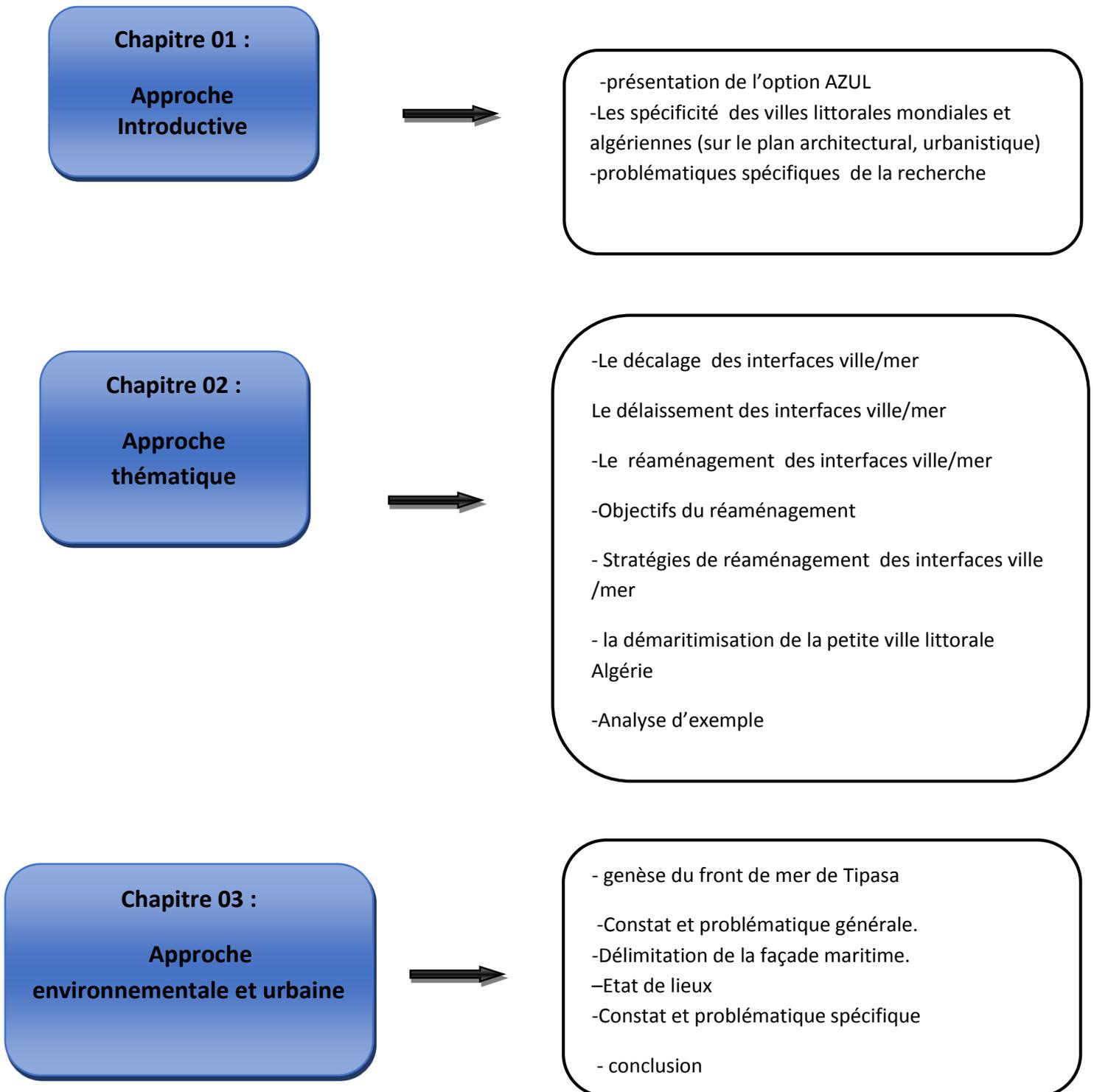
-Redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique

- récupérer le front de mer

- maîtriser le rapport ville/mer

-une nouvelle attractivité de la Ville

## IIV-6 - Structuration de mémoire de la recherche



## IIV-7 les outils utilisés pour aboutir la recherche.

Site web

Des livres

Des mémoires de fin d'étude

## **CHAPITRE 02 :**

**Thématique spécifique**

**Les l'interfaces ville /mer et la**

**Démaritimisation des petites villes littorale**

---

# I- Les interfaces ville mer

## I-1-Définitions

Les interfaces villes mer sont des aires de contact entre les espaces portuaire et les espaces urbains de la ville, Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle sont situées entre un vieux port Et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. (TAUSSAT.ANNE ELISABATH 2013-2014).

L'interface vile/mer est un espace public de la ville littoral, il demeure comme principale axe D'attraction.



Figure 23 carte montre l'interface ville /mer  
Source : <http://www.la-trinite-sur-mer.fr>

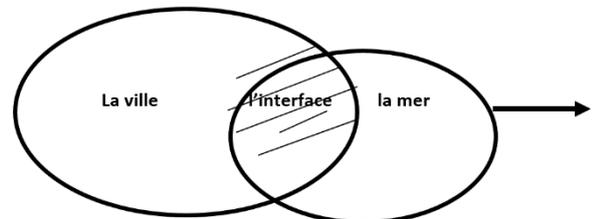
## II-2- L'évolution de l'interface ville-mer

L'interface **ville-mer** permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle de ces territoires, dans leurs usages et paysages ; Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et la mer, il s'agit tout d'abord, commencé par un bref aperçu rétrospectif, pour voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui. La mer et la ville sont deux entités contactées entre eux par une zone qui est l'interface. Cette dernière a profondément évolué. Ainsi les espaces d'interface **ville -mer** possèdent une forte identité historique, économique et sociale .La mémoire des lieux constitue l'un des supports fondamentaux de la réflexion sur le processus et stratégies de la revalorisation de ces espaces.

Ces transformations vont expliquer par les schémas ci-dessous :

### T1 :

La mer et la ville constituent un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions et qui sont liés à travers l'interface qui contient des installations en relation avec l'activité de pêche.

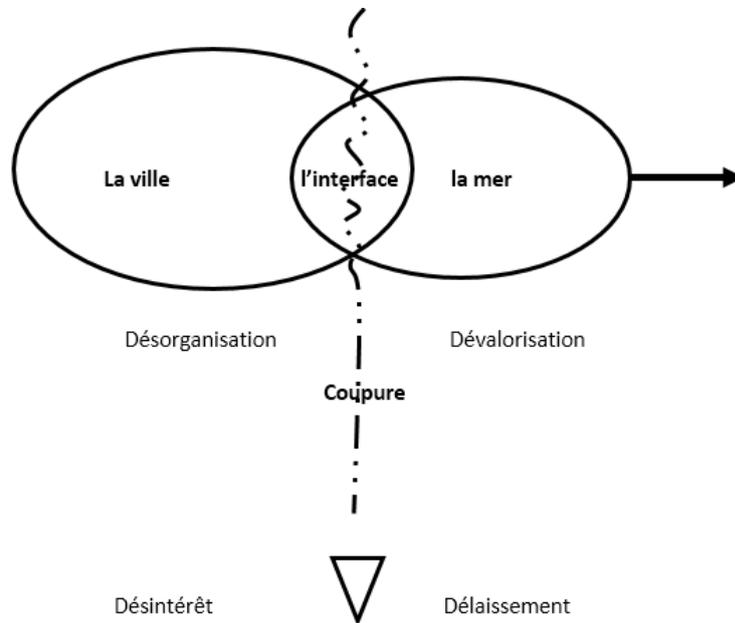


Carte mentale 01 : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer.

Fait par l'auteur.

**T2 :**

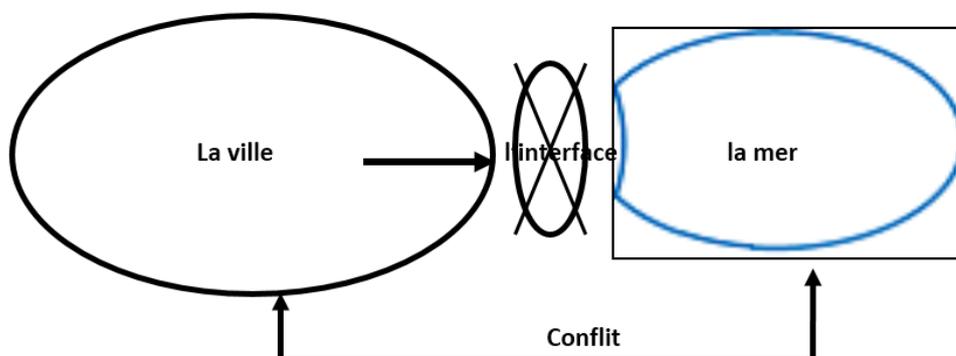
Les évolutions technologiques dans le secteur maritime et l'expansion urbaine ont affaibli et désorganisé peu à peu le lien entre la ville et son front de mer .Ainsi dévalorisé progressivement l'interface **ville-mer**.



**Carte mentale 02 :** indiquant le début de la rupture de l'interface **vile-mer** Fait par l'auteur

**T3 :**

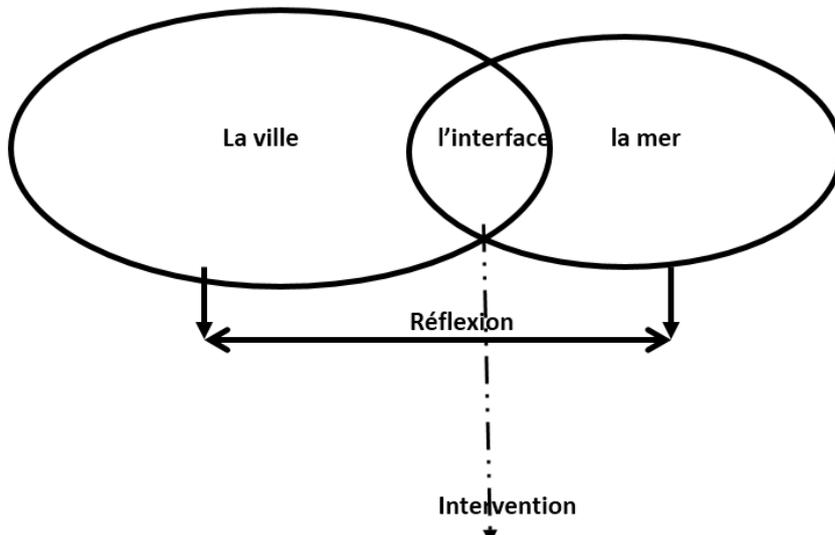
la ville et la mer sont séparés spatialement et fonctionnellement et donc sont devenus autonomes en se détachant l'un de l'autre et en traçant des frontières entre eux. Ainsi, les anciennes installations ont été négligées et délaissées par conséquent l'interface **ville-mer** devient une véritable zone de rupture dans les villes maritimes.



**Carte mentale 03:** indiquant le découplage de la ville et son front de mer et l'abandon de l'interface **vile-mer**. Fait par l'auteur.

**T4 :**

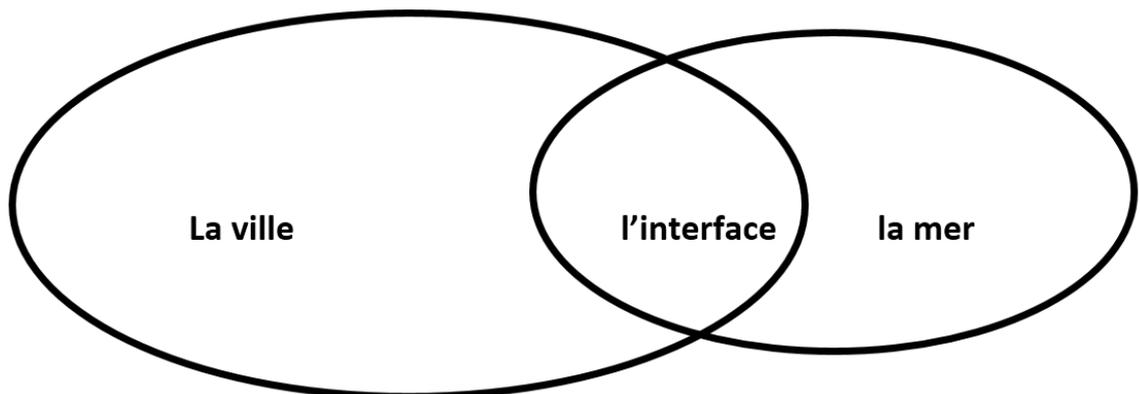
Des réflexions sont nées autour de l'avenir de l'interface ville-mer et comment elle serait possible de reconnecter la ville avec son front de mer.



**Carte mentale 04 :** indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface ville-mer.  
Fait par l'auteur

**T5 :**

Des nouvelles stratégies vont devenir être employées pour répondre aux réflexions autour le rapport ville –mer (par la revalorisation de l'interface dans notre cas) qui constitue un réel potentiel de dynamisme économique, social et touristique ..... Pour permettre à la liaison de la ville avec la mer et de redonner son image originelle.



**Carte mentale 05 :** indiquant la reconnexion de la ville avec la mer.  
Fait par l'auteur.

### II-3 Le délaissement dès l'interface ville/mer :

Dans les années 70. Les interfaces ville/mer offrant une image industrielle, En effet ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires, les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés aux nouvelles relations ville/mer « Les interfaces ville port constituent alors des ruptures au sein de ces villes. » (E. BOUBACHA, 1997).

Du plus même sur les interfaces ou les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures sont donc de plus en plus délaissées. « Les interfaces villes-ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes. » (E. BOUBACHA, 1997)



Figure 24 : Front de mer Saint-Nazaire avant l'aménagement  
Source : <http://www.sitinao.com>

### II-4 La revalorisation des interfaces ville/mer délaissés :

Le délaissement des interfaces peuvent être les causes de dévalorisation de ces espace, il devient donc important de recomposer, réorganiser, valoriser ces espace en fonction des innovations, par la création des nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement.



Figure 25 :Front de mer Saint-Nazaire après l'aménagement  
Source <http://www.sonadev.fr>

### II-5 L'aménagement de l'interface ville/mer :

villes littorales cherchent à revaloriser les interfaces ville/mer plus ou

Moins délaissées ou dégradées avec des réaménagements vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques, ces villes cherchent à récréer un passage entre la ville et le port par des activités compatibles avec la qualité urbain.

Le but de ces aménagements est de créer une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbaines et portuaires cette mixité entre les activités du tertiaires, de plaisance, des croisières et se qui améliorer les flux des personnes, habitants ou touristes.

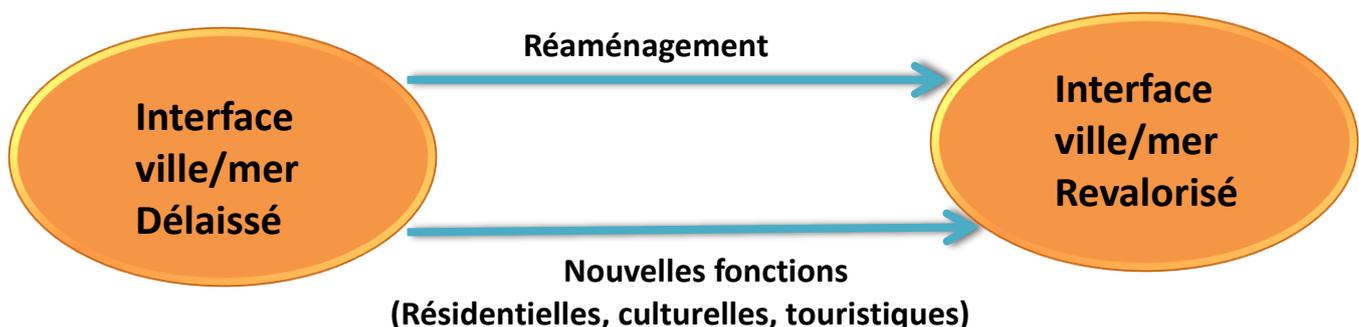


Schéma 01 : montre la notion de revalorisation de l'interface ville /mer

Schéma fait par l'auteur

## II-6-Objectifs du réaménagement

Le but du réaménagement des interfaces **ville-mer** est :

- Redonner vie à l'interface de la ville.
- Offrir à la ville un potentiel pour les années à venir.
- Redonner une nouvelle image à la ville plus d'attraction plus d'emplois, un nouveau cadre de vie pour les citadins, une destination pour de nouveaux touristes.
- Redonner plus de valeur, plus d'importance, de prestige à l'interface **ville-mer**
- Améliorer l'image de la **façade maritime** de la ville

## II-7-Stratégies de réaménagements des interfaces ville-mer :

Le réaménagement des interfaces **ville –mer** a été optée par plusieurs villes portuaires pour redonner leur image et leur offrir une attractivité locale et touristique.

Pour remettre en valeur l'interface ville-port, on suit les stratégies suivantes :

### A- Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-mer :

Le décloisonnement du port devient aujourd'hui une nécessité, il est important de réintégrer la ville à la mer et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires.

Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières permettra une meilleure circulation des citoyens et touristes.

Les acteurs locaux doivent s'investir dans la promotion d'une meilleure image portuaire par la création d'un programme riche d'activités afin d'animer le port et le faire vivre en l'ouvrant aux habitants et touristes.



Figure26: port de Concarneau  
Source : [www.google/images.com](http://www.google/images.com)

## **B- Redonner une centralité à la ville :**

La centralité, que CHALINE Claude identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » et 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 sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville avec le centre maritime ou portuaire, qui s'est dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

La centralité, que CHALINE Claude identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » et 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 sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville avec le centre maritime ou portuaire, qui s'est dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

## **C- 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 .....

## **C- 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 .....



Figure 27 : promenade du port de Soler

Source : <http://www.porta-mallorquina.de>

## **E- Diversifier L'offre De Logement :**

Tirant les enseignements de plus de trente d'année de transformation des interfaces **ville-mer**, les villes portuaires assurant sur ces espaces ville-port la mixité entre populations résidentes et nouveaux arrivants ainsi la mixité fonctionnelle.

## II-8- Les enjeux du réaménagement de l'interface ville-mer :

L'interface **ville –mer** forme un enjeu majeur pour la ville littorale par sa situation entre la ville et le port également par sa valeur économique dont la problématique de la réaménagement de l'interface est tout entière dans la conjonction de trois enjeux , la cohésion sociale et territoriale, le développement social , économique et le développement durable.

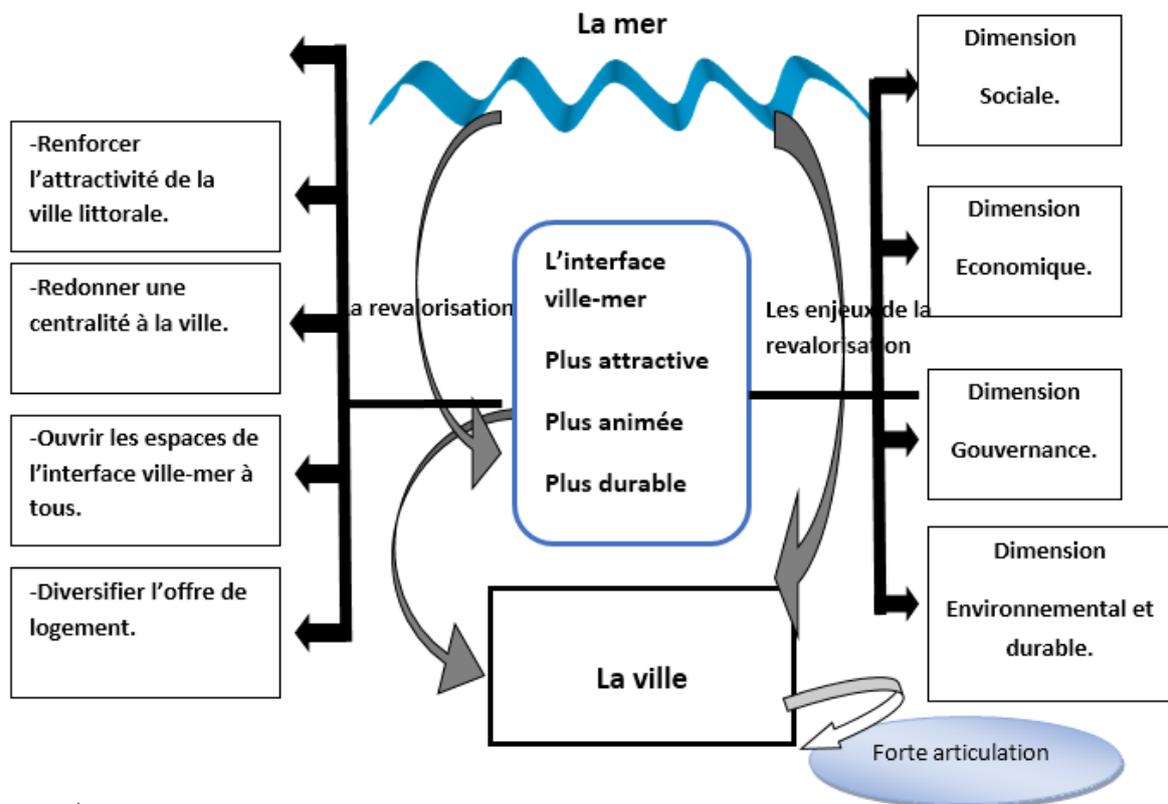
Le réaménagement se fonde sur l'articulation des politiques sectorielles d'urbanismes, habitat, déplacements- et prend en compte le court terme (gestion urbaine de proximité, services publics ou commerciaux...) et le long terme, afin d'améliorer durablement la qualité de vie urbaine et construire une interface moderne et attractive.

Le tableau ci-après montre enjeux de l'interface **ville-mer** sur les trois dimensions : **social, économique, environnemental** :

<b>Sociale</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Faire de l'interface un lieu habité, riche de diversité sociale et démographique.</li><li>-Favoriser le lien social et culturel entre les habitants de l'interface</li> <li>- Atteindre la mixité urbaine et fonctionnelle en favorisant la qualité et la mixité de l'offre de logement et en créant des lieux de vie collective et des lieux de rencontre.</li></ul>
<b>Economique</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Favoriser le maintien et la création d'activités, nouveaux services, nouveaux métiers...</li> <li>-Maintenir et développer une offre d'emploi diversifiée au niveau de l'interface</li></ul>
<b>Environnementale</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Améliorer la qualité environnementale de l'interface.</li> <li>-Créer des espaces publics et privés de qualité et assurer leur cohérence (espaces privés, publics, intérieurs et extérieurs).</li> <li>- Assurer l'accessibilité de tous les usagers aux espaces de l'interface <b>ville-mer</b>.</li> <li>- Mettre en valeur (conserver, gérer...) le patrimoine architectural, urbain et paysager et valoriser l'existant autant que possible (bâti, biodiversité).</li></ul>

**Tableau 01** : présentant les enjeux de l'interface **ville-mer**

## II-8-Synthèse



**Carte mentale 6** : schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface **vile-port** et les nouveaux liens ville/mer.

Fait par l'auteur.

## II- la démaritimation des petites villes littorale algérien

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

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

La principale problématique de la grande et moyenne ville littorale algérienne réside dans la présence des ports dont l'activité est très active, considérés comme des entités distinctes et des points d'intérêt stratégique national, ces derniers, forment un obstacle de développement de leurs villes et se présentent comme une barrière physique entre la ville et la mer, mais également une source de problèmes, de nuisances, et de risques.

### Dégradation du cadre bâti

Comme il est montré, les fronts de mer de ces villes littorales sont attachés aux noyaux historiques (également dit le centre-ville) de ces dernières, datant de l'époque coloniale, le cadre bâti n'ayant subi aucun entretien, surexploité et mal protégé, aujourd'hui il témoigne d'une dégradation physique très apparente (comme il est le cas de toutes les villes algériennes

à l'exception des villes symboliques à l'instar d'Alger où l'entretien des anciens quartiers fait l'objet de plusieurs opérations de réfections



Figure 28 : Dégradation du cadre bâti dans le noyau historique de la ville (Centre-ville); exemple de Cherchell

Source : [https://www.vitamedz.com/la-place-des-martyrs-de-cherchell/Photos\\_15428\\_194288\\_42\\_1.html](https://www.vitamedz.com/la-place-des-martyrs-de-cherchell/Photos_15428_194288_42_1.html)



Figure 29 : Cherchell; Abondant du front de mer, développement vers l'intérieur

Source : cours typologie urbaine master 1

La dégradation du cadre bâti affecte d'une manière très directe l'attractivité urbaine de l'espace, également le lien fort entre le noyau historique de la ville considéré comme son centre majeur qui est lié avec le front de mer, de ce fait, la perte d'attractivité du centre engendre malheureusement l'effacement du front de mer et par la suite la *démaritimisation* de la ville.

La perte d'intérêt sur le front de mer a cause de la dégradation du tissu adjacent (centre historique) et l'absence d'animation dans ce dernier, laissent cet interface figé, sans vocation précise et devient ainsi un espace illisible et formé de friches urbaines.

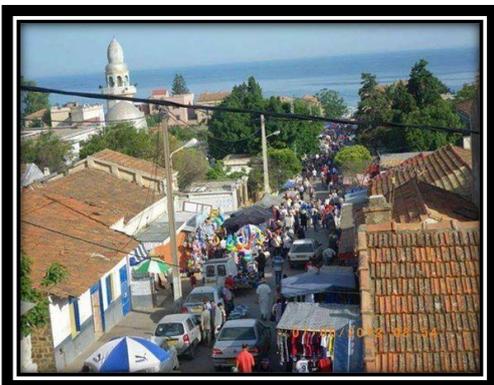


Figure 19 Centre ville de Azeffoun

<http://azeffounazeffoun.over-blog.com/2015/01/la-mosquee-centre-ville-d-azeffoun.html>



Figure 31 :Rue principale de la ville de Delys

Source : [https://www.vitamedz.com/dellys-aujourd-hui-et-patrimoine-en-perile/Photos\\_16840\\_50417\\_35\\_1.html](https://www.vitamedz.com/dellys-aujourd-hui-et-patrimoine-en-perile/Photos_16840_50417_35_1.html)



Figure 32 Front de mer de la ville de Bou Ismail

<http://srigina.over-blog.com/article-35486201.html>

### III-Exemples de revalorisation des interfaces villes –mer :

La situation généralement centrale de l'interface ville- mer, et ville- littorale représente un potentiel de valorisation foncière à exploiter. Une situation qui est souvent envisagée comme l'occasion d'un recentrage des tendances lourdes de la ville, en contraste avec des stratégies antérieures qui favorisaient dispersion et sur urbanisation.

Un mouvement de « retour vers les centres » et d'intensification urbaine est aujourd'hui recherché et le réaménagement de l'interface, du centre et du littorale apparaît aussi comme un moyen de recentrer et de polariser la ville pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux. Il peut permettre de faire émerger une nouvelle centralité, concentrant de nouvelles fonctions et correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines.

La présence de l'eau, représente un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus- values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau.

De plus, ces dernières années sont apparues des sensibilités collectives nouvelles sur les thèmes de l'environnement et de la qualité de vie.

A cet égard l'eau représente un facteur potentiel d'embellissement et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain et pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité.

« *Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain* ».

Donc l'intégration de la mer en tant qu'élément attractif de composition urbaine est souvent le principal moteur des opérations de recomposition ainsi que l'élément central et organisateur des nouveaux projets urbains des villes portuaires et littorales.

La volonté de faire vivre- l'interface ville-mer nécessite la reconquête de la façade maritime la ville doit fonctionner avec son front de mer et le front de mer doit être dans la ville.

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

#### **La ville de Bilbao :**

A travers la mise en place d'une structure intermédiaire entre les différentes Institutions politiques « BILBAO –RIA 2000 », mais également les grands travaux d'infrastructures, le pari fait sur le design urbain et l'architecture, ont été tous éléments essentiels de la transformation de l'image de la ville-mer le renforcement de sa centralité, la régénération urbaine, environnementale.

#### **La ville Saint- Nazaire, le retour à la mer :**

L'idée semblait joliment utopique, lorsque le jeune maire de Saint- Nazaire l'avait formulée, il y a vingt ans « *Retourner la ville vers la mer* ». **DGUHC. Juillet 1999.Assumer sa modernité. France, p2.**

Comme s'il était possible d'effacer d'un coup de gomme le plan de la ville née de la reconstruction, qui tournait le dos à l'océan. Aussi fou que cela ait pu paraître, Joël Bateur est en passe de réussir ce pari.

Ainsi les premières pioches de la deuxième phase du projet ville- port seront

Données, une phase qui va définitivement ressouder le centre-ville et le port de Saint Nazaire. Un programme titanesque, étalé sur une dizaine d'années, pour un budget total de 150 millions d'euros, dont un tiers d'investissements publics.

### III -1La Cité de la Méditerranée : la reconquête de la façade littorale :

Avec la Cité de la Méditerranée, l'Euro-méditerranéen engage l'un de ses programmes les plus ambitieux. Située entre le Vieux-Port et Arenç, ce quartier d'une superficie 60 hectares reflète de la reconquête de la façade littorale, redonne tout son éclat au front de mer et dote Marseille d'équipements culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires de dimension internationale.

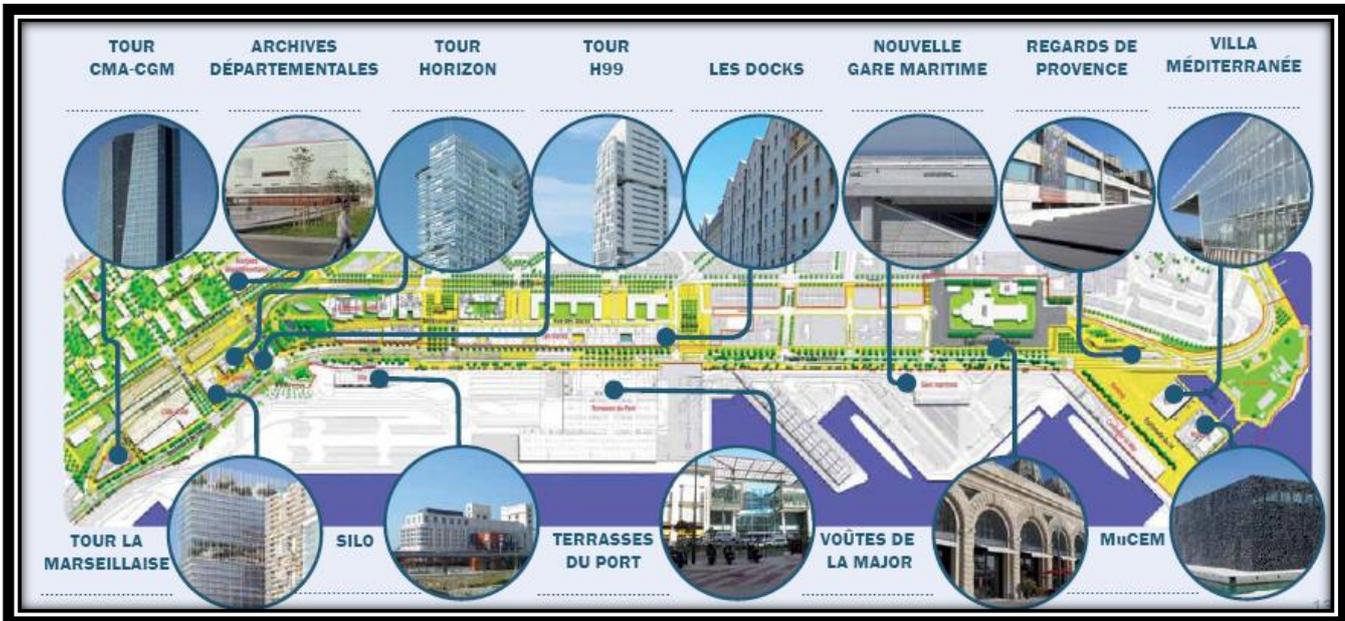


Figure33 :: programme de la Cité de la Méditerranée. Marseille.

Source : <http://www.euromediterranee.fr/quartiers/carte-interactive-arenc.html>

### III -2..Le réaménagement établi par le ZAC :

La Zone d'Aménagement Concerté(ZAC) est un outil privilégié par Euro -méditerranée pour mener à bien le projet urbain. Quatre ZAC, de vastes périmètres nécessitant un aménagement cohérent, ont été délimitées.

Le réaménagement qui s'étend sur près de 3 km de long (du Fort Saint-Jean à Arenç) actuellement **les hangars du port** sont démolis pour ouvrir le quartier vers la mer et le viaduc autoroutier bordant le littoral sera bientôt, remplacé par un tunnel (1 000 m), permettant Ensuite l'aménagement d'une vaste promenade littorale apaisée par de larges trottoirs, de Nombreux arbres et des pistes cyclables. Dans ce quartier bordé par le port autonome, l'accès à la mer a été rétabli grâce à la création de l'esplanade du j4. Bientôt renforcée par la construction du 1er Musée national délocalisé hors de Paris. Réhabilité pour l'occasion, le Fort st jean, Inaccessible depuis le XIIIème siècle, a pour la première fois, lors d'exposition de préfiguration, ouvre ses portes aux marseillais. le Centre régional de la Méditerranée véritable innovation architecturale, mettra à disposition du public des espaces culturels et de loisirs.

Depuis 2007, l'ancien Silo à grains d'Arenç fait l'objet d'un programme de reconversion culturelle aménagée sur le modèle de l'Olympia à Paris. Face au Silo, Euromed center prévoit la construction de bureaux, d'un multiplexe de cinéma, d'un hôtel Marriott 4\*\*\*\* et de son centre de convention. Cet

imposant projet est complété par l'aménagement d'un complexe commercial et de loisirs au dessus du port de commerce .Les Terrasses du Port, ce nouvel espace commercial avec une esplanade et des promenades avec Cafés, restaurants, salle de fitness. Cette transformation, symbole d'une métropole en mouvement, transforme la silhouette de la ville et marque le renouveau de la métropole et son dynamisme économique retrouvé. Elle s'inscrit avant tout dans l'objectif de l'ouverture de la ville sur la mer et de réaménagement de l'interface entre la ville et le port.

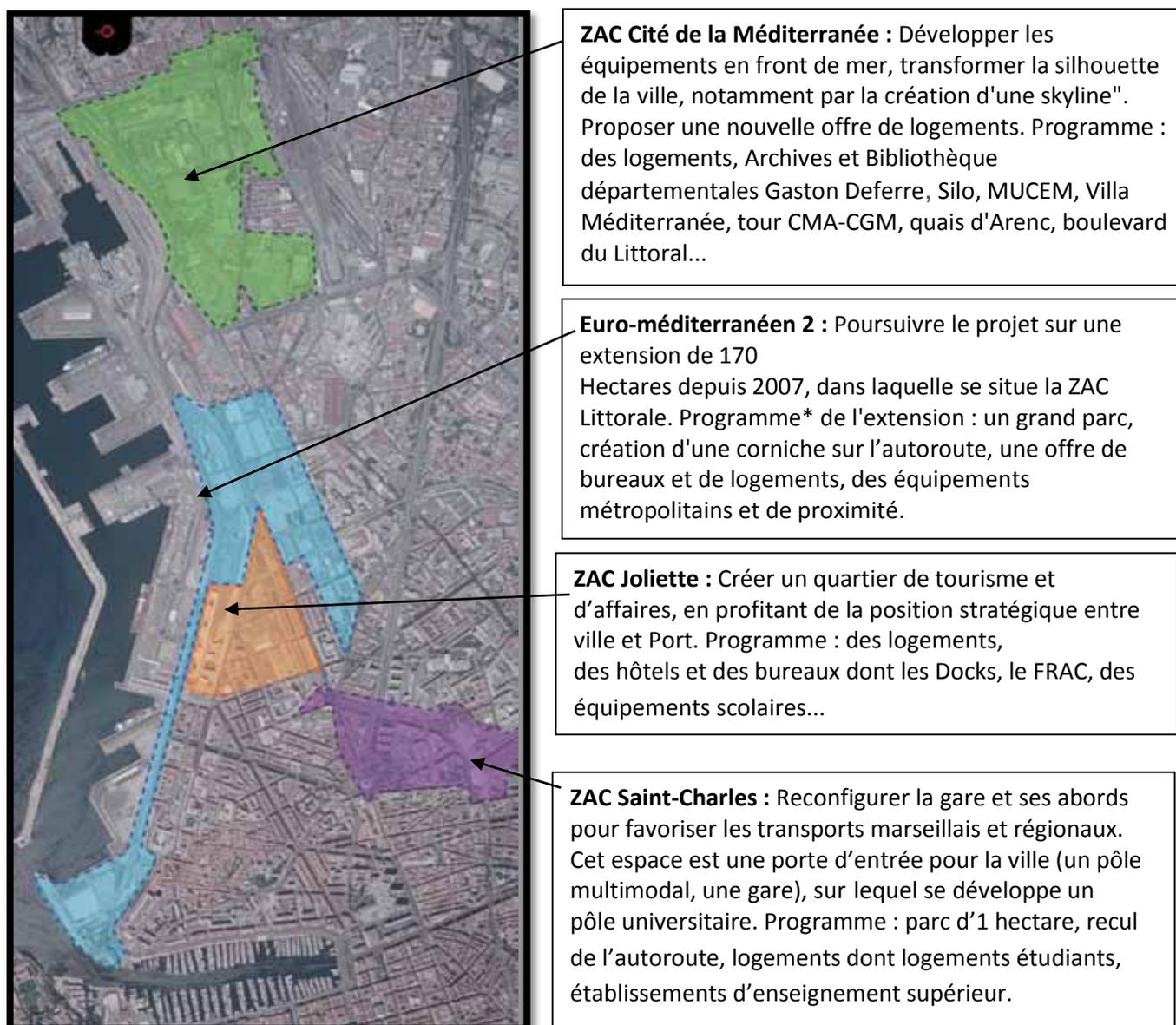


Figure 20 : Périmètre des ZAC Euro-méditerranéen.

Source : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/vern-sur-seiche-35770/les-etudes-dimpact-de-la-zac-accessibles-en-septembre-4385852>

### III.3 projets de la nouvelle façade maritime :

Se décline immeubles sur un même terrain : deux immeubles de logements de grande hauteur et deux immeubles de bureaux dont une tour. Les RDC sont animées par des commerces Structurés autour d'une véritable rue intérieure, dans la continuité des circulations piétonnes de L'ensemble de la zone.

La Tour CMACGM (Marseille-France)	Immeuble répondant à la réglementation IGHW2 (Marseille-France)	Les Terrasses du Port (Marseille-France)
		
<p><b>Concept architectural :</b></p> <p>Très belle tour avec sa longue traine phare dressé entre l'occident et l'orient la peau de verre bicolore et en cour de pose ce style se caractérise par une prédilection pour les entrelacs de lignes tendues et de courbes, les angles aigus, les plans superposés, qui donnent à ses créations complexité et légèreté.</p>	<p><b>Concept architectural :</b></p> <p><b>Forme :</b> L'immeuble est de forme trapézoïdale, conformément au plan de masse développé par Yves Lion. Le bâtiment repose sur des pilotis et un rez-de-chaussée de grande hauteur. Ce dispositif permet de faire décoller les volumes et donne de la légèreté à l'ensemble.</p> <p><i>Figure 21 Figure 16 : programme de la Cité de la Méditerranée</i></p> <p><b>Les façades :</b> constituées d'une stratification de couches définissant une grille générale à l'échelle du bâtiment. 2 typologies sont développées : des brise-soleil horizontaux apportent variété et profondeur. En fonction des angles de vue protègent les façades sud et ouest alors que les façades nord sont protégées par le même montant vertical en aluminium.</p>	<p><b>Concept architectural :</b> Les Terrasses offrent à tous des espaces de restauration, un lieu de promenade et de détente, une terrasse de 260 mètres de long, une offre commerciale de qualité, un parcours artistique et des services uniques répartis sur quatre étages. Ces quatre niveaux ont chacun leurs spécificités. Le niveau de mer accueille le centre de fitness, les équipements de la maison et l'alimentaire. Le niveau du Quai est réservé à la halle. Les pôles santé, beauté et mode sont localisés au niveau du Pont. Enfin, au niveau Terrasse se trouvent les marques haut-de-gamme, les designers, les créateurs et les restaurants avec terrasses vue sur mer.</p>

Tableau03 : Présentant Les projets de la nouvelle façade maritime de la Cité de la Méditerranée. Marseille. Fait par l'auteur.

### III.4. le front de mer de Sainte-Maxime :

#### III.4 1.Objectifs

Améliorer la sécurité sur cet axe principal.

Redonner des espaces de vie aux promeneurs, aux familles, aux enfants.

Valoriser l'attrait économique et touristique de cet espace.

#### III.4 2.Les projets

##### **Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade**

Afin d'améliorer le confort des promeneurs, le trottoir devant les commerces a été élargi pour assurer une largeur de 5 mètres.

Les voies de circulation ont été légèrement décalées et les places de stationnement, situées le long de la route, ont été supprimées pour renforcer la sécurité routière sur cet axe. Les commerçants ont eu la possibilité de faire évoluer leur devanture dans l'esprit de la charte

Des terrasses tandis que les réseaux d'assainissement ont été rénovés.

##### **L'entrée de la ville**

Une dalle végétalisée est créée en lieu et place du parking du port qui devient souterrain. Le projet souligne ici la transparence recherchée par les cabinets d'architectes et le comité de pilotage mais également une optimisation de l'entrée de ville. Sur plusieurs niveaux, le parking

Accueillera des véhicules supplémentaires et répondra donc

Aux problématiques actuelles liées au stationnement, sans nuire à l'esthétique de la promenade. Un giratoire remplacera le carrefour actuel et améliorera la sécurité des piétons et des automobilistes.

##### **La place Victor Hugo**

Dans le prolongement de l'avenue Charles de Gaulle, la Place Victor Hugo sera requalifiée avec un revêtement de sol.

Particulier pour créer une unité. Les trottoirs seront élargis pour donner de l'espace aux piétons et, côté mer, des jeux pour enfants seront installés. Par ailleurs, la pose de jets d'eau (en circuit fermé) complètera cet embellissement avec également pour objectif la diminution des nuisances sonores liées à la circulation.



Figure 35 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade.

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_mer.html)



Figure36: L'entrée de la ville de côté de la mer

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_mer.html)



Figure37: La place Victor Hugo

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_mer.html)

### Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau

Considérée comme une des plus belles artères de la commune, l'avenue Jean Jaurès devrait encore s'embellir. Les passants qui l'emprunteront auront une perspective visuelle particulièrement dégagée sur la mer et réciproquement pour les personnes installées sur la plage. Cela renforcera le lien de proximité en centre-ville



Figure38: Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_m](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_m)

### La place Louis blanc

C'est sans aucun doute la phase la plus spectaculaire du projet. Comme pour le parking du Port, le parking Louis Blanc devient souterrain. A la surface, c'est un véritable espace de respiration au cœur de ville qui verra le jour avec un aménagement paysager sur plusieurs niveaux en légère dénivellation et la création de commerces, d'espaces verts, de jeux pour enfants... Le futur Office de Tourisme trouvera une position centrale avec son installation dans la partie basse de la Place Louis Blanc.



Figure39 : La place de Louis Blanc.

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_d\\_e\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_d_e_mer.html)

### Le Théâtre de la Mer

Place forte de l'animation maximise, le Théâtre de la Mer sera situé à l'ouest du bâtiment actuel de l'Office de Tourisme et sera doté en configuration maximum de 1500 places. Il se transformera en un amphithéâtre à ciel ouvert avec vue sur la mer. Pour sa part, le boulodrome

ne subira pas de modifications et devrait même voir sa surface agrandie. Au niveau de l'actuel Théâtre de la Mer,

une grande place sera conservée pour accueillir des cérémonies patriotiques et des expositions à ciel ouvert.



Figure40: Théâtre de la mer.

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_mer.html)

### Agrandissement du Port

L'agrandissement du port permettrait de répondre à la demande croissante de places de la part des plaisanciers, aujourd'hui impossible à satisfaire, de générer des recettes supplémentaires non négligeables pour le financement des autres phases du projet et une redistribution des places afin d'accueillir des bateaux plus grands (20 mètres maximum).



Figure 41 : L'interface de port

Source : [http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement\\_du\\_front\\_de\\_mer.html](http://www.ville-sainte-maxime.fr/en/amenagement_du_front_de_mer.html)

### III.4. Aménagements extérieurs de l'interface ville –mer :

<p>« The Lifting Wave, The Resting Wave and the Light Wave », plage de Douvres (Angleterre)</p>	<p>La valorisation du front de mer de La Ciotat (Bouches-du-Rhône)</p>	<p>Promenade, Benidorm (Espagne)</p>
		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Contexte</b> : Douvres est une ville côtière et portuaire située à 35 km des côtes françaises. Elle s'annonce aux voyageurs par ses imposantes falaises blanches visibles très loin depuis la mer. Un cheminement piéton qui guide vers la plage.</li> <li>• <b>Objectif</b> : Aménager l'esplanade du bord de mer en s'appuyant sur une triple identité : maritime, morphologique et patrimoniale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Contexte</b> : La commune balnéaire de La Ciotat a décidé d'inscrire le développement touristique dans une politique de « tourisme des 4 saisons ».</li> <li>• <b>Objectif</b> : Aménager la frange littorale balnéaire, gagner en qualité et en cohérence de l'espace public.</li> <li>• <b>Description</b>: Cet aménagement a été réalisé en 4 tranches. La plus récente (2007) intègre une aire de jeux pour enfant, l'extension de la plateforme sportive, la création d'une piste cyclable, un belvédère qui a remplacé un parking, la reprise du réseau pluvial avec séparateur d'hydrocarbure et la mise en lumière du site (mâts lumineux). La cohérence des matériaux (platelage bois, béton désactivé) et du mobilier urbain (bancs et corbeilles) a été recherchée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Objectif</b> : Redonner une dimension naturelle à un lieu fortement artificiel, organiser une transition entre la ville et la plage. En donnant une épaisseur et du volume à cet ouvrage, on crée aussi un lieu qui a sa propre identité.</li> <li>• <b>Description</b>: La promenade épouse une forme dessinée par les vagues. Cette géométrie permet à la fois de créer en surface une continuité linéaire en belvédère et, en contrebas de la promenade, des espaces plus intimes et ombragés. La circulation des piétons et des autres modes de déplacements doux sur la rue s'accompagne d'une vue panoramique. Sous la corniche le cheminement est plus lent, les vagues offrent une variété de points de vue et invitent à une halte spontanée. Sur un espace pourtant très restreint, ce lieu n'impose pas une pratique particulière mais laisse à l'utilisateur une suggestion d'appropriation.</li> </ul>

**Tableau 04** : Présentant des exemples d'aménagements extérieurs de l'interface ville –mer. Fait par l'auteur.

## **CHAPITRE 03 :**

**Le cas d'étude de la ville de TIPASA et  
son interface ville-mer**

---

# I- la ville de TIPASA

## I -1 Présentation

Notre choix se base par la situation stratégique (littorale) et la richesse de ses vestiges archéologique; témoins de qui s’y succédées cette richesse avec la beauté de ses vestiges sont rendu encore plus somptueux par le fascinant paysage qui se découpe en une succession de plages et de baies dominées par des falaises ou le regard jamais ne se lasse de spectacle qui s’offre a lui.

## I -2 Situation géographique :

### A- Situation régionale:

Tipasa est une Ville côtière, chef-lieu de wilaya depuis 1985 elle est située à environ 70 km à l’Ouest d’Alger, 60 km au Nord Est de Blida, 53 KM au Nord Est de Ain Défila et 142 KM à l’Est de Chleff.



Figure42 : Photo aérienne montrant la situation régionale de Tipasa

Source : [http://tipaza.typepad.fr/mon\\_weblog/wilaya\\_de\\_tipaza/page/6/](http://tipaza.typepad.fr/mon_weblog/wilaya_de_tipaza/page/6/)

### B- Situation locale:

Elle est limitée par:

- La mer méditerranée au **Nord**.
- La ville de Cherchell à l’**Ouest**

- La ville de Ain Ta gourait et Bous mail à l’**Est**.
- La ville de Hadjout au **Sud**.



Figure43 : Photo aérienne montrant la situation locale de Tipasa

### I-3 Accessibilité :

La ville de Tipasa est reliée avec l'extérieur par une seule infrastructure routière présentée comme suit:

- La route nationale N°11 qui relie Alger, Tipasa et Cherchell par le littoral.
- Le chemin de wilaya N°109 qui relie la ville de Tipasa à la région de mont de Chenoua.
- Le chemin de wilaya n°106 qui relie Tipasa à Sidi Rachad; il est proposé comme la nouvelle pénétrante qui relie RN11 avec l'autoroute.
- Et enfin les chemins vicinaux n°1, n°2 et n°3 reliant la ville avec Hadjout.
- Avec l'ouverture de l'autoroute Est-Ouest, le problème d'accessibilité de l'extérieur de cette ville de Tipasa ne se pose pas.

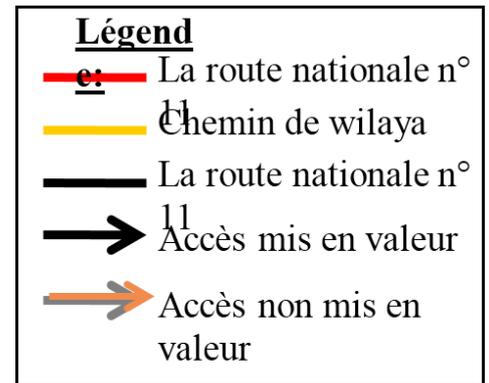


Figure 44 : photo aérienne montre accessibilité de la ville de Tipasa

Modifier par l'autour

### I-4 Délimitation



Figure 45 : Photo montre la délimitation de la Ville de Tipasa

Modifier par l'auteur

## I-5 -L'évolution historique de la ville :

### I-5 -1 Introduction :

La région de Tipasa, tout comme l'ensemble du pays, a connu plusieurs civilisations (près-colonial, colonial et post colonial). Chacune a marqué l'évolution Urbaine et Architecturale de la Ville.

On a fait une lecture diachronique de la Ville de Tipasa, qui a pour objectif: la compréhension de l'organisation Urbaine et Architecturale de cette ville.

### I-5--2 L'époque préhistorique :

**(Au milieu du 3eme millénaire av. JC)**

Comme le reste du Maghreb, la région de TIPAZA a connu avant l'apparition des civilisations ayant des documents écrits. Les grandes phases de la civilisation préhistorique

Des travaux de recherche, dont les plus récents ont fourni des datations précises grâce au radiocarbone (C 14) ont permis de faire des progrès considérable dans la connaissance de ses périodes lointaines durant lesquelles les hommes se sont essentiellement abrités dans les grottes du littoral à proximité de TIPAZA

### I-5-3 L'époque phénicienne :

**Le 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> siècle avant J.C**

Ce qui a motivé les phéniciens a choisir ce site, c'est tout d'abord la situation stratégique de la région, la ville était une escale située entre **ICOSIUM** (Alger) et **IOL** (Cherchell). La présence du port offrait un comptoir d'échanges et de commerce et ses reliefs lui permettent la protection des vents Dominants Nord-Ouest.

Les étapes de fondement de la ville de Tipasa sont évaluées à quatre phases:

#### **A/ Phase d'observation et de découverte :**

Le choix du site régit par plusieurs

-Situation stratégique (défense militaire).

-Conditions naturelles: mont de Chenoua comme abris naturel.



Figure46:: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne

Modifier par l'auteur

## B/ Phase de pré installation :

-Le début de la construction d'un port primitif qui est un petit comptoir d'échange.

## C/ Phase d'installation :

-L'installation du comptoir.

## D/ Phase d'occupation :

-Caractérisée par un comptoir plus pratique et plus important.

## 4 La genèse de Tipaza :

### A- Epoque romaine : (40avant jc-150 après JC)

Les romains se sont établis sur le comptoir phénicien et ont construit la Ville. Ils ont procédé à l'édification d'une enceinte structurée par deux axes **CARDO – DECUMANUS**. Autour s'articulent les édifices publics

-Ils ont franchi les limites et édifié de nouveaux quartiers avec un nouveau rempart de 3 portes permettant la communication avec : Cherchell, Alger et les plaines avoisinantes

Orientation des constructions implantées d'une façon dégagée sur la mer pour les deux axes.



Figure 47 : Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine

Modifier par l'auteur



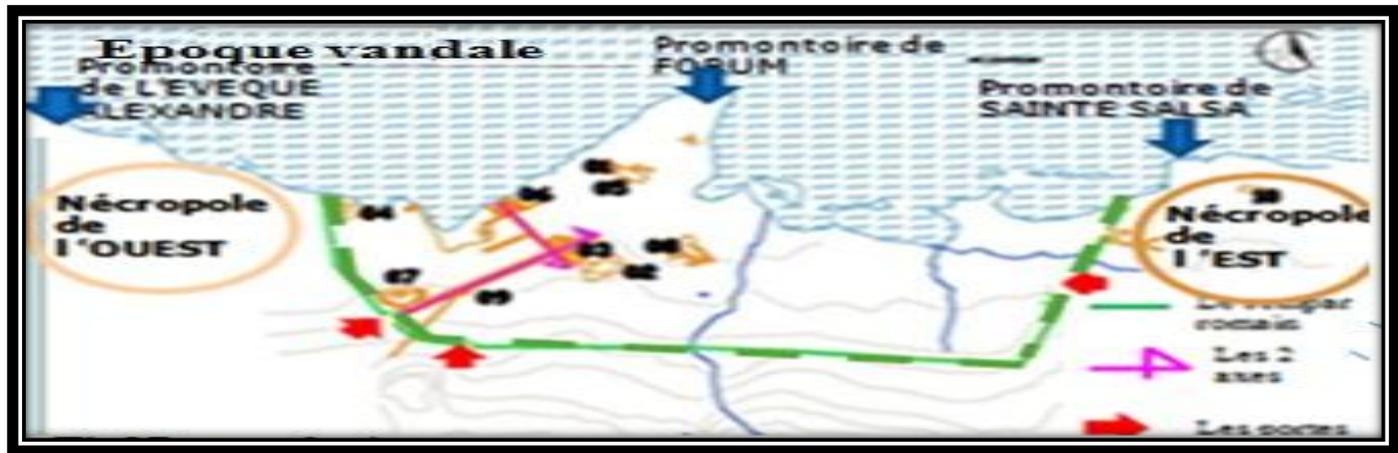
Figure 48: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine

Modifier par l'auteur



## B-Epoque vandale : (430 après JC)

La destruction de rempart pour déraisons religieuses.

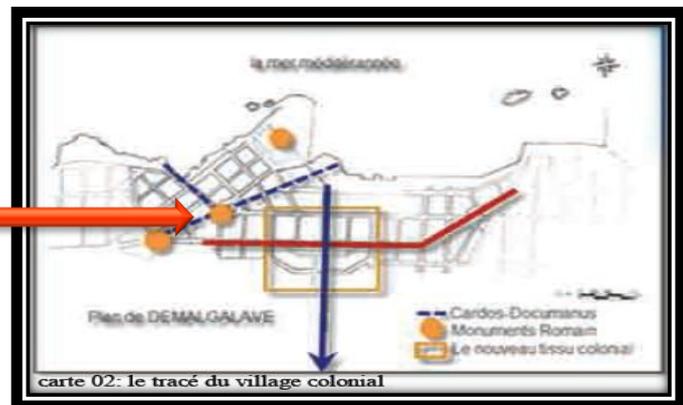


Carte 02: présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale  
Le livre: Tipaza (site de patrimoine mondial) BOUCHENAK, M

## C-Epoque coloniale : (1854-1962)



image 01: vue aérienne de la vile de tipaza a l'époque colonial



carte 02: le tracé du village colonial

Figure 22 : Vue aérienne de la ville de TIPAZA à l'époque coloniale

Source : <http://www.algeriepyrenees.com/tag/cherchell%20tipasa/56>

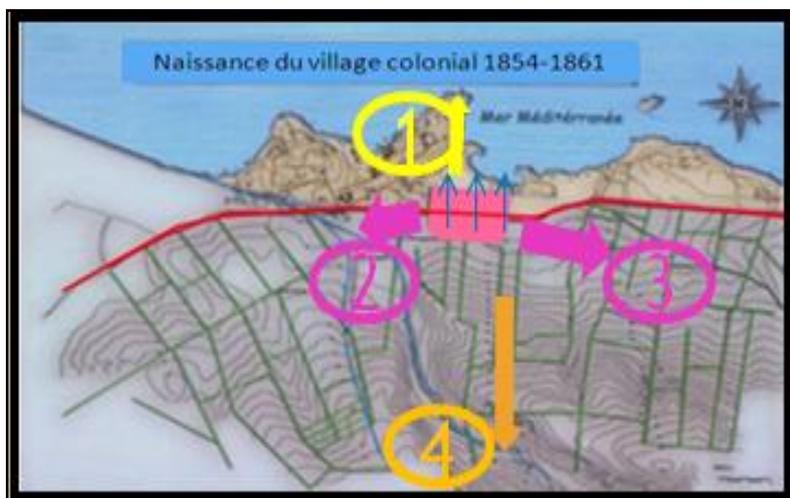
Carte 03 : Le tracé du village colonial

Source :

<http://www.algeriepyrenees.com/tag/cherchell%20tipasa/56>

À cette époque le village connaît des extensions du noyau de base, elles se sont réalisées comme suit :

**En 1861** : L'extension vers le Nord-Ouest par la construction de l'îlot industriel CHAIX TREMAUX (1.5 hectares).



Carte04 : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).

Source : Rapport de la DUC

L'îlot industriel

**En 1959** : le mode de croissance change car il prend la direction Sud avec la création de la cité Oued Mer Zoug. Cette rupture s'explique par l'hypothèse, qu'on a choisie, le lieu le plus favorable par sa position au sommet qui permet de dominer la mer



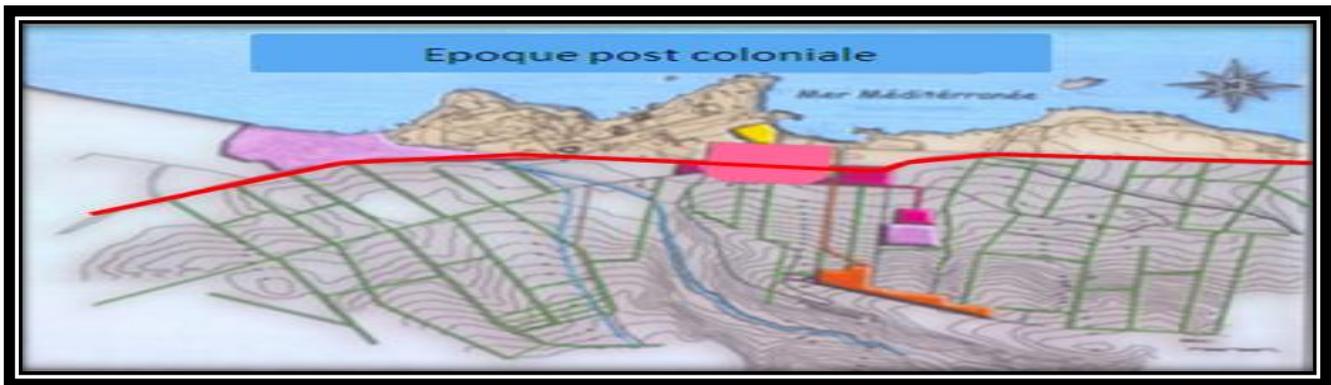
Rapport de la DUC

## D-Epoque postcoloniale :

Après l'indépendance Tipasa a connu deux sous périodes :

### Entre 1962-1984

La ville de TIPASA a connu une expansion Une densification des Ilots à l'intérieur du village. Les cours intérieures ou les jardins avaient constitué une véritable réserve foncière qui a été franchies par des chemins d'accès.



**Carte06:** présentant la ville de Tipaza à l'époque postcoloniale

Rapport de la DUC



**Carte07:** présentant la ville de Tipaza actuelle

Rapport de la DUC

### Après 1985:

Tipasa est passée chef-lieu de wilaya, elle a commencé à s'agrandir en empiétant sur les terrains agricoles. Deux extensions ont été prévues dans le cadre de l'étude de révision en 2002, il s'agit de l'extension Est (prévue comme pôle administratif) et de l'extension Ouest (prévue comme pôle multifonctionnel). Cette période est marquée par la rupture entre les différents tissus de la ville entre eux et avec la mer

### I-5-5 Carte de Synthèse :

A travers cette phase nous avons pu comprendre l'organisation et les développements de la ville de Tipasa qui fut marquée par plusieurs civilisations.

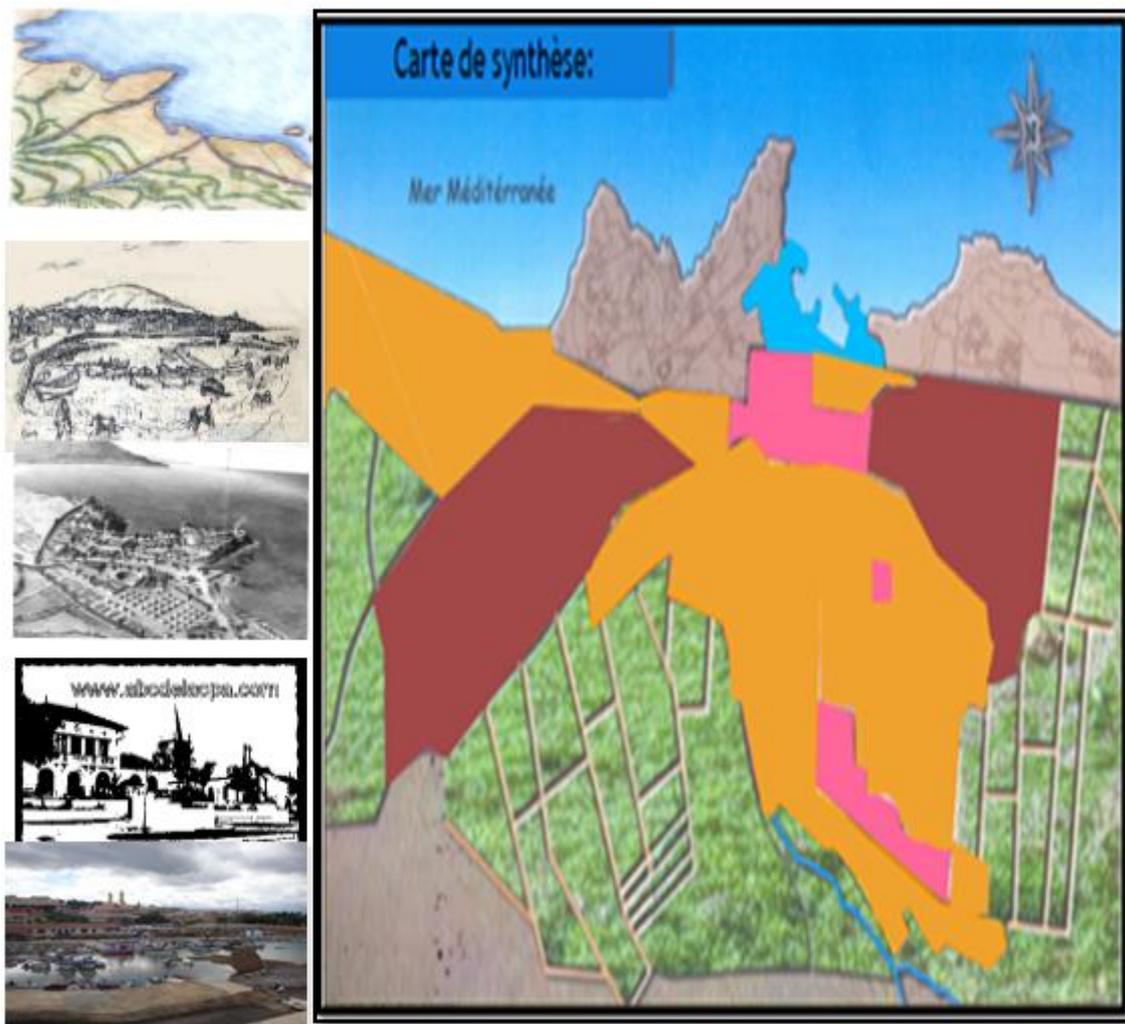
-La première implantation phénicienne dans le port.

-La deuxième par l'arrivée romaine qui a marqué cette ville par son organisation, son patrimoine archéologique.

-La troisième c'est la renaissance de la ville durant la période coloniale avec toute sa puissance.

La mer constitue le principal élément inducteur de la création de la ville.

Les conjonctures historiques n'ont pas favorisé le développement continu de la ville autour de son noyau original, celle-ci se présente aujourd'hui sous forme de tissus fragmentés sans qu'aucune relation forte entre eux et avec la mer.



**Carte 8** : présentant l'évolution historique de la ville de Tipasa  
Rapport de la DUC

I-6- Etat des lieux :

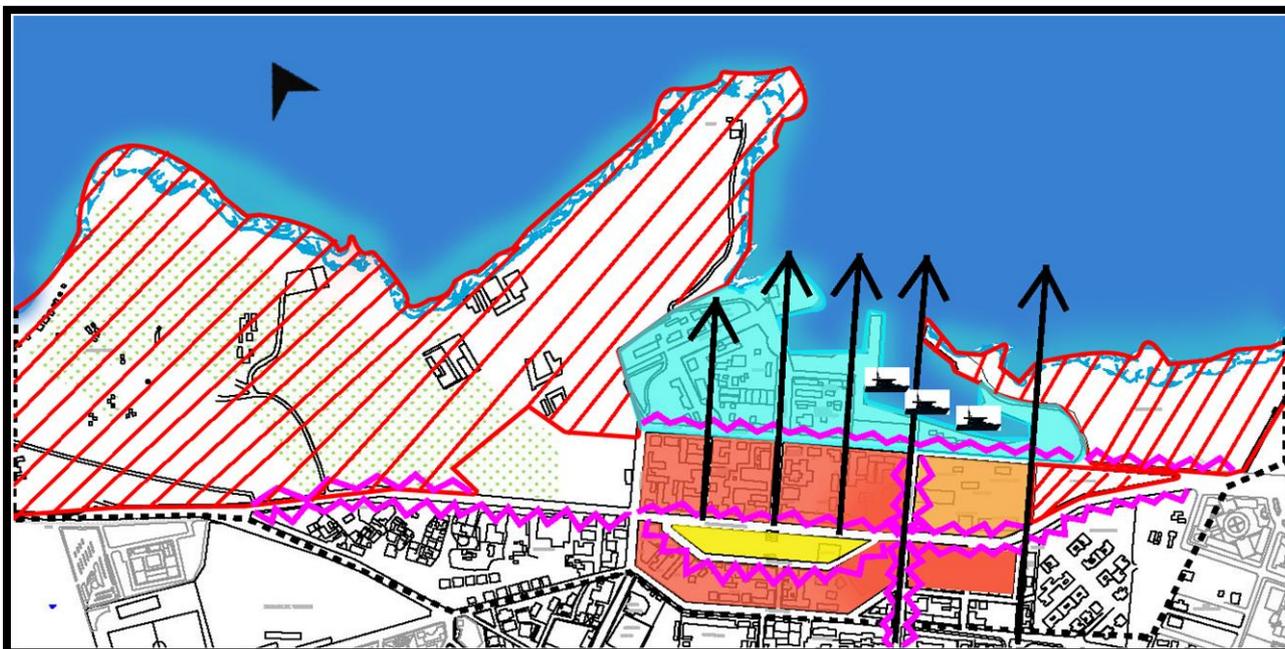


Figure 9 Malgré la continuité visuelle entre toute la ville et la mer il Ya une rupture entre le port et la ville par la réalisation d'une jetée empêchant la vue panoramique vers la mer

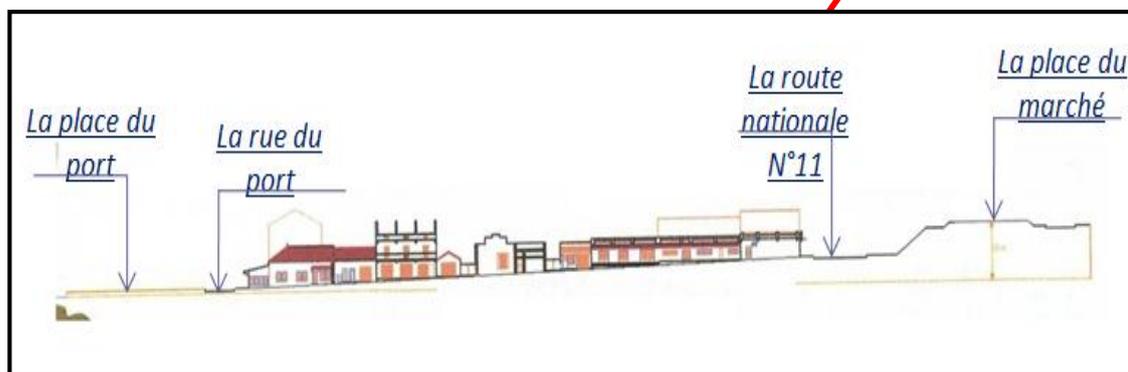
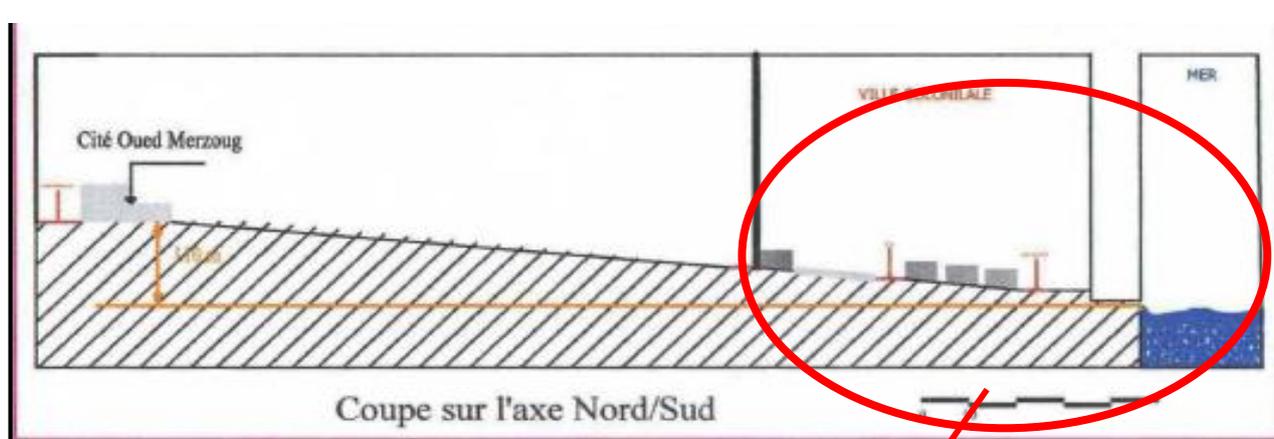


Figure49 : Coupes schématique  
Modifié par l'auteur

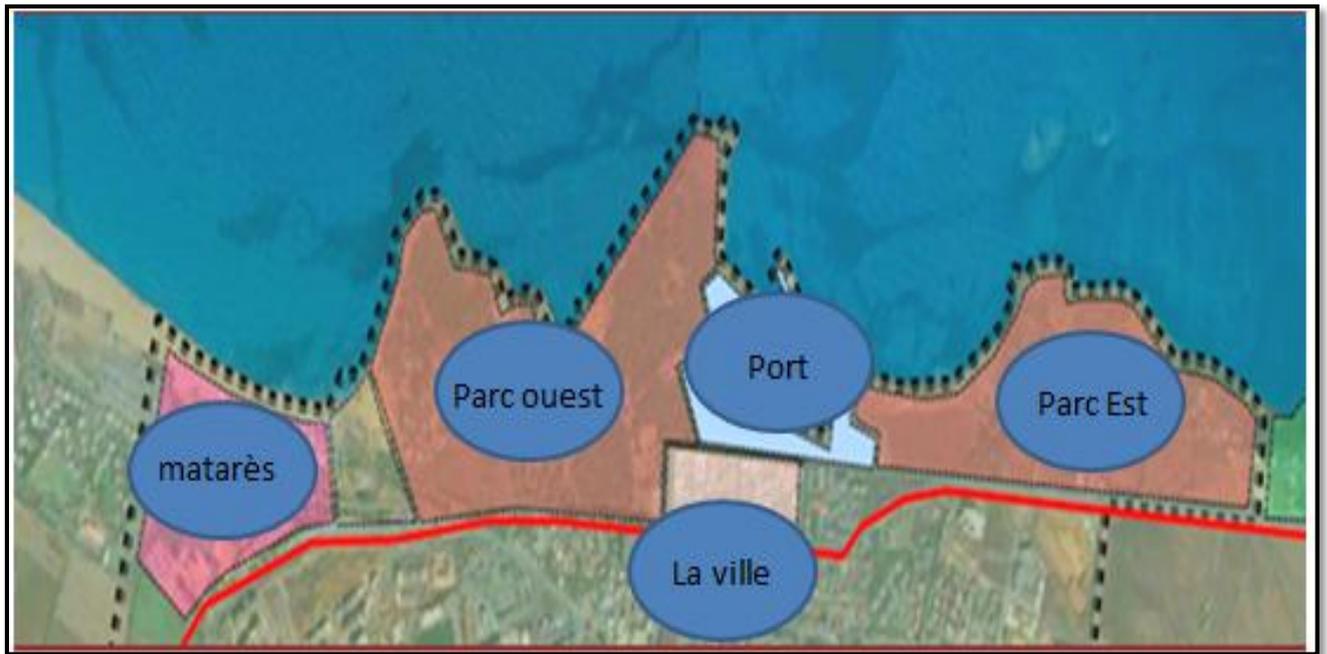


Figure 50 photos aériennes montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer

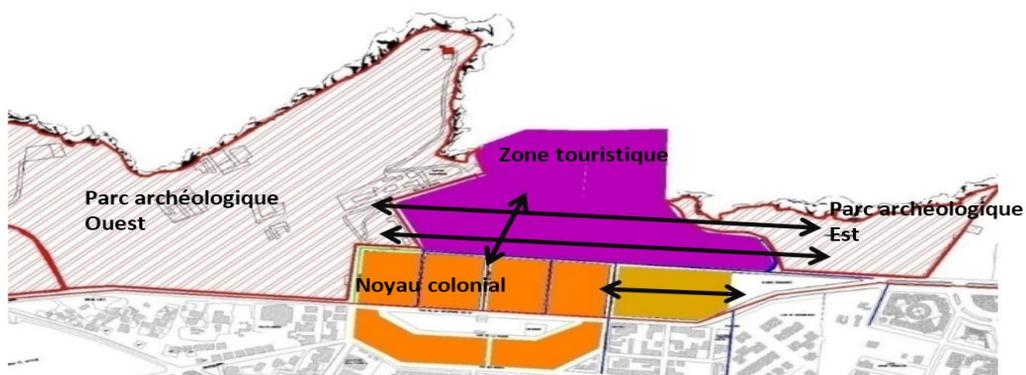
#### **Délaissement** du front de mer

-**Manque** d'aménagement et absence d'animation pour l'accueil des métropolitains -touristes

-**Discontinuité** de développement des nouvelles extensions avec les logiques urbaines précédentes (coloniale).

-**Dégradation** du tissu colonial qui provoque de jour en jour la perte de sa valeur historique et culturel au tant qu'un élément permanent dans le paysage urbain de la ville de Tipasa.

-**Peu de considération pour la partie front de mer** : Malgré les potentialités dont dispose la partie Nord de Tipaza, On remarque manque d'exploitation des atouts.



**Carte 9** : montrant la partie Nord de la ville. Et les relations entre les différentes entités  
Modifié par l'auteur

**Manque** d'animation au niveau du port particulièrement d'espace de consommation et de jeux (terrasse de cafétéria, restaurant et espace de jeux pour enfant ..... Etc.) Comme les montrent-les Images suivantes :



Figure 51 photos montrant l'absence des aires de jeux et des espaces d'animation

**L'aspect dominant du petit port de pêche** sur l'aménagement actuel ne reflète pas l'image potentiellement valorisante d'une ville touristique.

**Les nouvelles extensions** du port récentes réalisées particulièrement la jetée obstrue la vue sur la mer.

**Une falaise** qui est à l'état naturel et non aménagée constitue une rupture entre le port et le phare.

**L'existence d'une placette** non loin du port qui date de l'époque coloniale reste peu animée et non fonctionnel en raison de son aménagement non adéquat.

**Les parcs archéologiques qui ne sont pas mis en valeur** que ça soit par son accessibilité ou par son image:

-**Le parc** est squatté par des habitats spontanés.

-**Manque** de signalisation.

**Le site archéologique** dégradé et mal entretenu (des vestiges à l'abandon).



Figure 51 : Photo aérienne sur l'habitat précaire au niveau de parc modifier par l'auteure

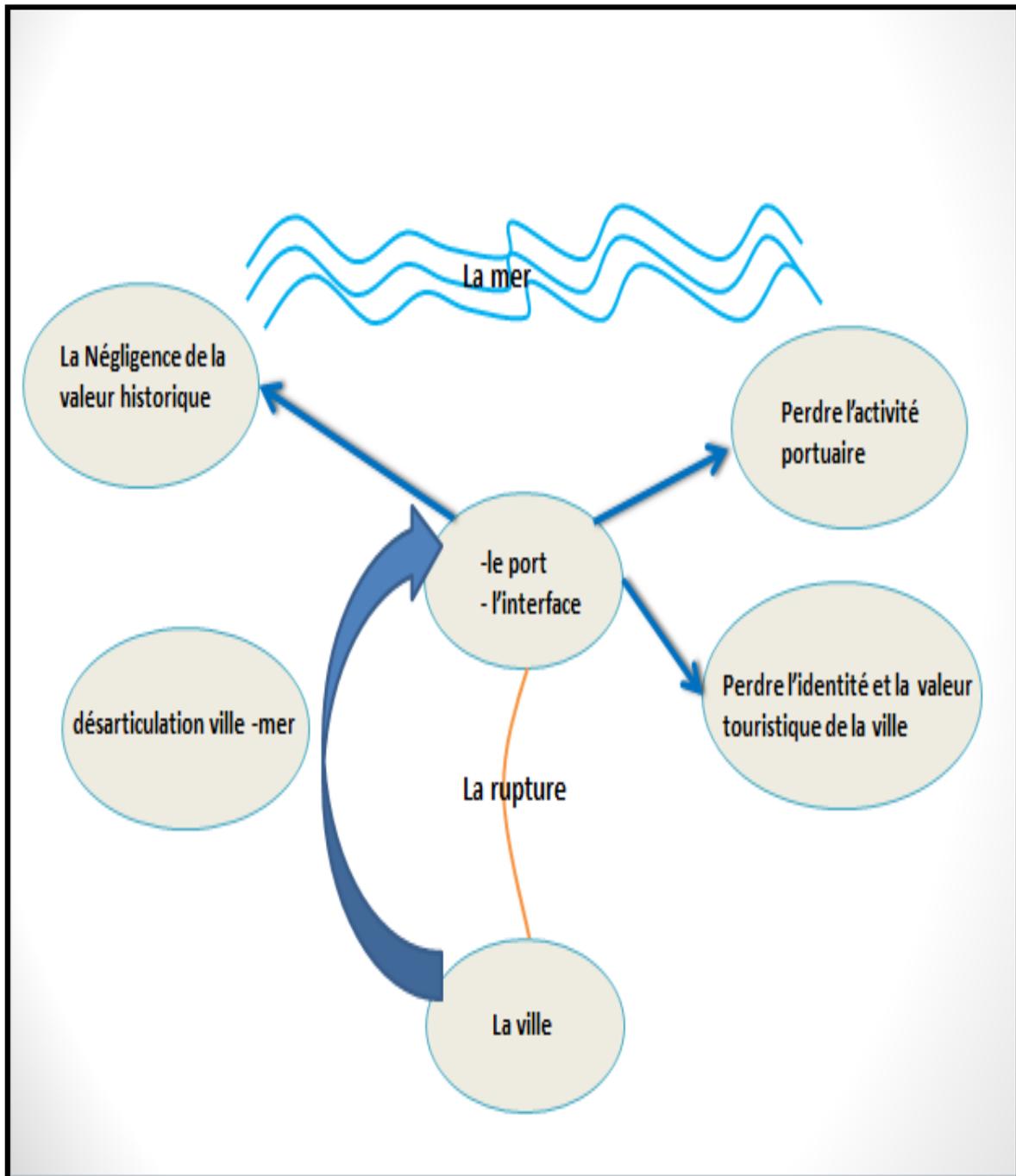


Figure 51 : Photo aérienne sur l'habitat précaire au niveau de parc modifier par l'auteure

## I-7- Constat général :

L'interface ville –mer malgré son importance et ses dimension importantes, il est mal exploité (manque d'activités et d'aménagement) ce qui lui donne une mauvais image pour la ville donc Il perd sa place comme un élément attractif pour la ville, elle possède un délaissement on themes d'activités exprime par une absence de liaison entre la ville et la mer.

**Schéma03:** représentant la discontinuité entre la ville et la mer.



**Schéma03:** représentant la discontinuité entre la ville et la mer.

Modifié par l'auteur

## II- L'interface ville- mer de la ville de TIPASA :

### II-1. Situation de l'interface de TIPASA :

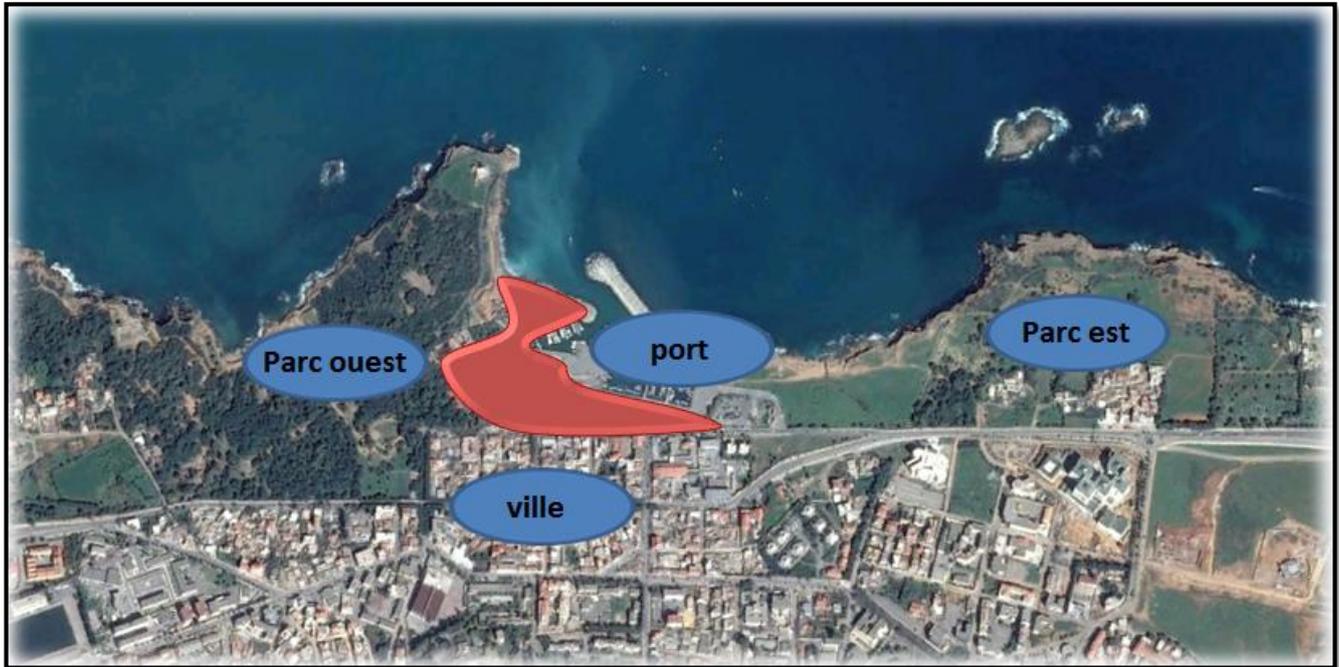


Figure 52 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa

Modifier par l'auteure

### II-2. Délimitation de l'interface de TIPASA :

Cette interface est délimitée par:

Le parc archéologique Est :  
à l'Est.

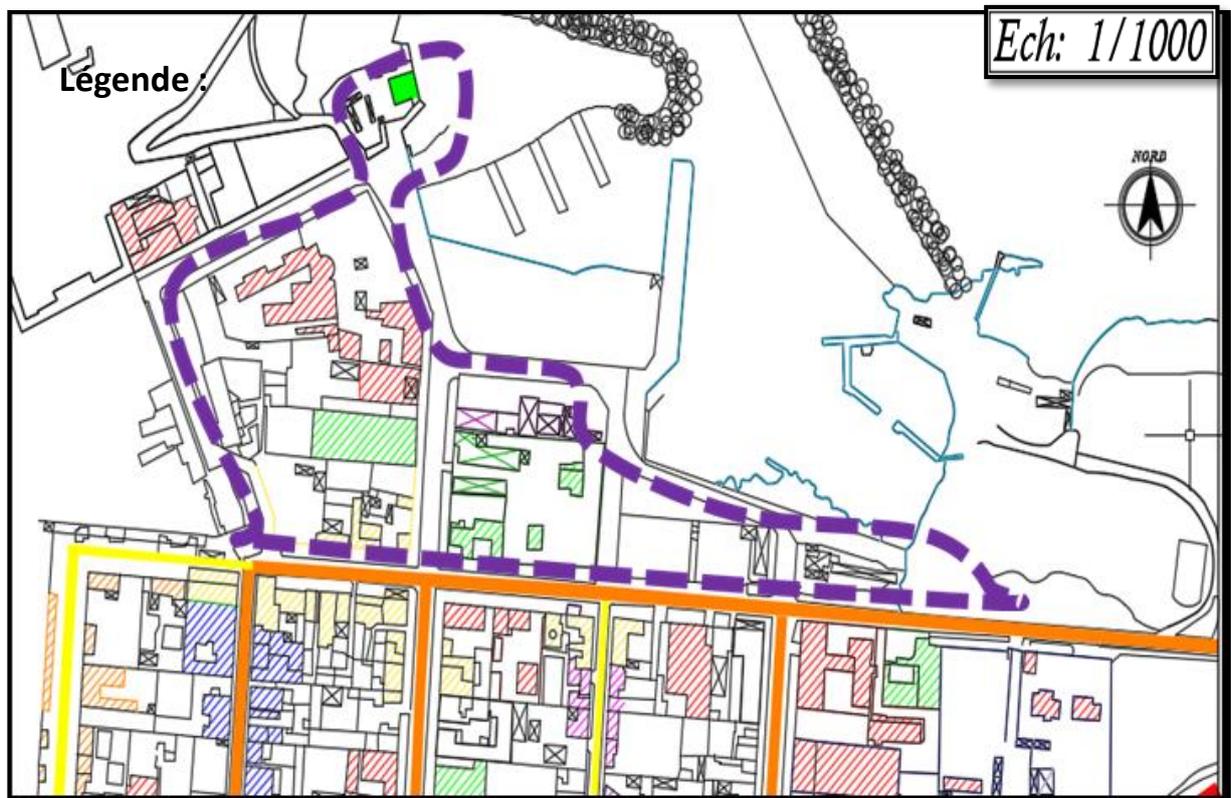
Le port : Au Nord.



Figure 53 Photo montre la délimitation de l'interface

Modifier par l'auteure

II-3. Schéma de structure de l'interface :



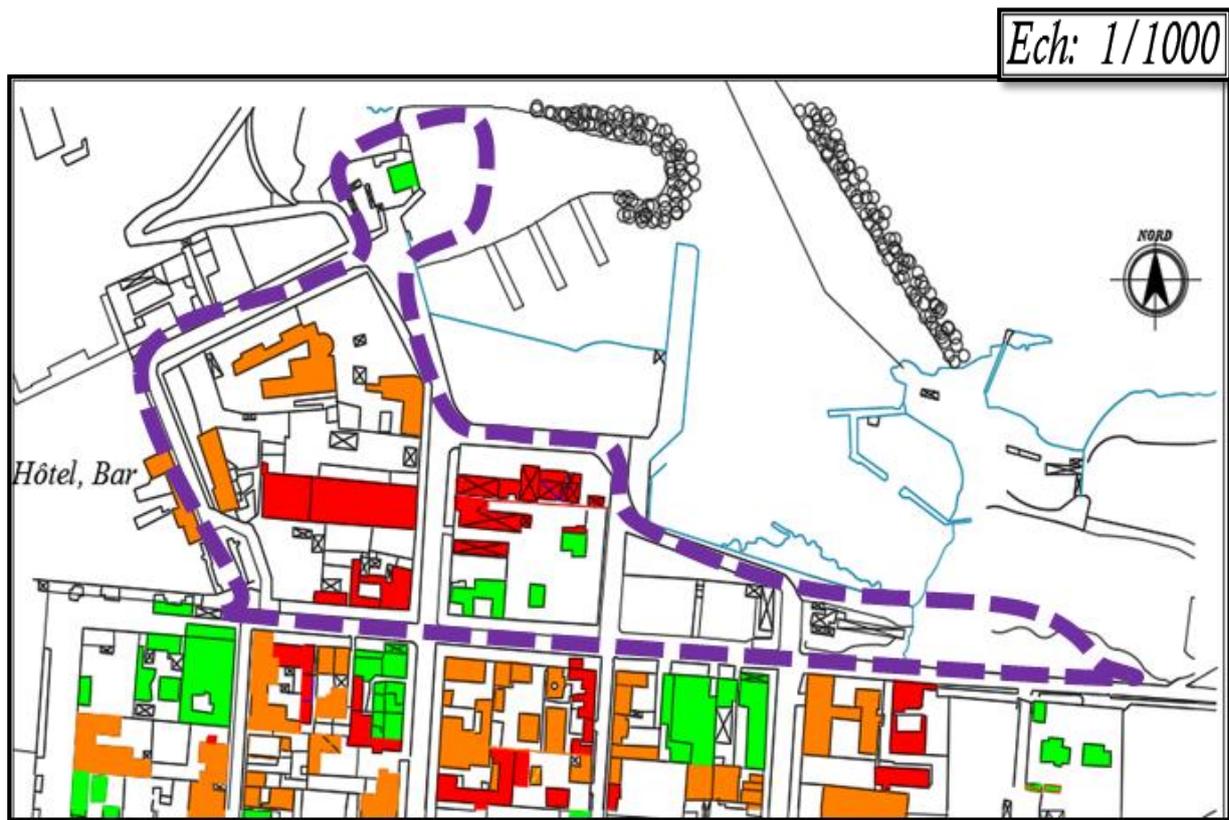
**Synthèse :** L'existence d'une placette non loin du port qui date de l'époque coloniale reste peu animée et non fonctionnel en raison de son aménagement non adéquat.

Les équipements existants sont dans un état de désolation

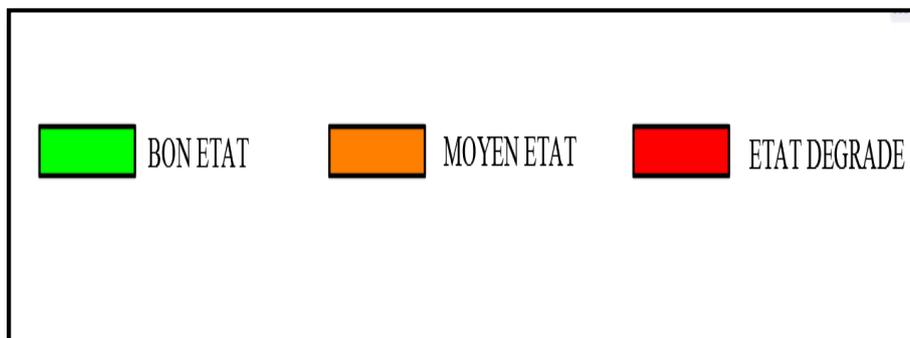
 <i>limites de l'interface</i>	 <i>Equipement culturel</i>
 <i>Restaurant, Cafétéria</i>	 <i>Voie principale</i>
 <i>C. Artisanal</i>	 <i>Voie secondaire</i>
 <i>Hôtel, Bar</i>	 <i>Voie tertiaire</i>
 <i>Services</i>	 <i>Voie de desserte</i>

**Carte 10** : indiquant les structures de l'interface de Tipasa  
Modifié par l'auteur

#### I-4. L'état de bâtis de l'interface :



#### Légende :



**Carte 11** : indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipasa  
Modifié par l'auteur

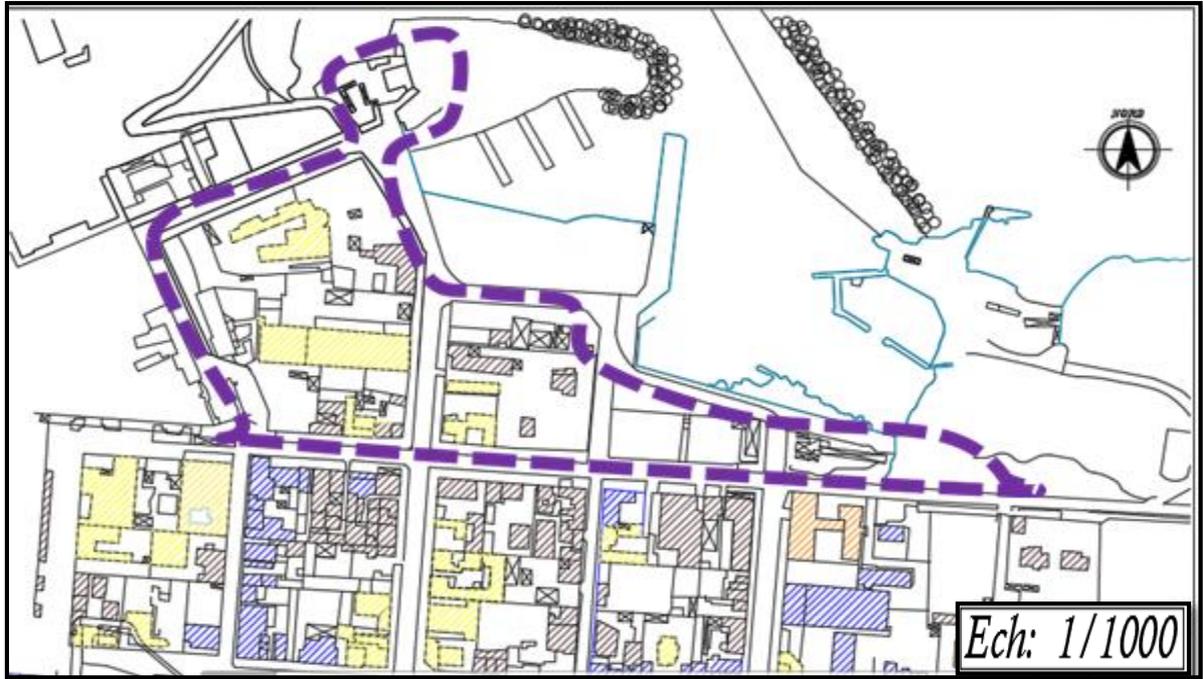
#### Synthèse :

On remarque la prédominance de l'état dégradée dans notre aire d'intervention, et les constructions qui sont en bonne état sont mal structurées.

Donc on va démolir les constructions en mauvais état et restructurer les autres espaces.



I-5 Le gabarit :

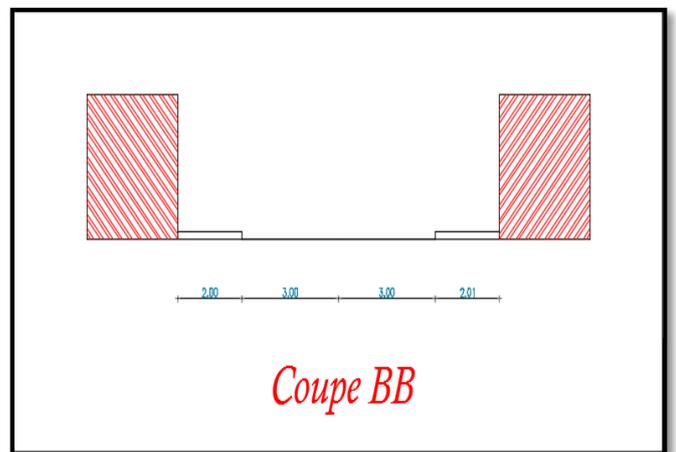
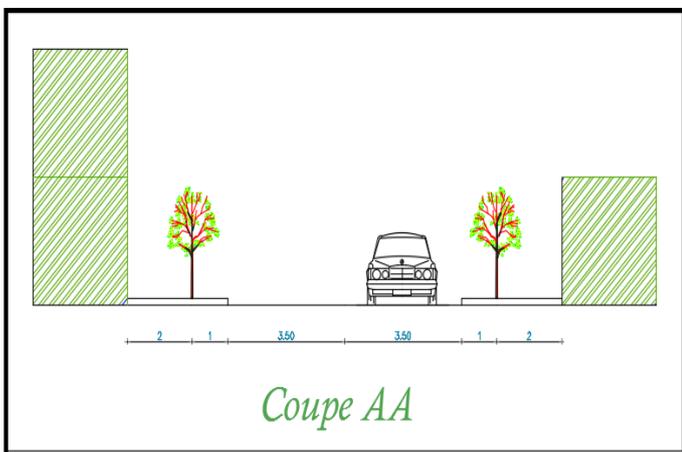


Légende :



**Carte 12** : indiquant le gabarit de l'interface de Tipasa  
Modifié par l'auteur

Les gabarits de l'interface sont entre (RDC – R+3).



Coupes schématique  
Modifié par l'auteur

## Synthèse :



### I-6 Constat spécifique :

- L'absence d'aménagement et d'animation suffisants pour accueillir le public local et touristique.
- L'existence d'une placette non loin du port qui date de l'époque coloniale reste peu animée et non fonctionnel en raison de son aménagement non adéquat.
- Une falaise qui est à l'état naturel et non aménagée constitue une rupture entre le port et le phare.
- Les équipements existants sont dans un état de désolation.
- Manque des équipements sportifs, commerciaux et de loisirs.
- Les constructions existants sont en état dégradés (musée, la douane, école de voile ; et autres non utilisables comme unité de céramique...)

## I-7 Problématique spécifique :

- Comment assurer la continuité entre la ville et la mer ?

## I-8 Les principes et les objectifs du réaménagement de l'interface ville mer :

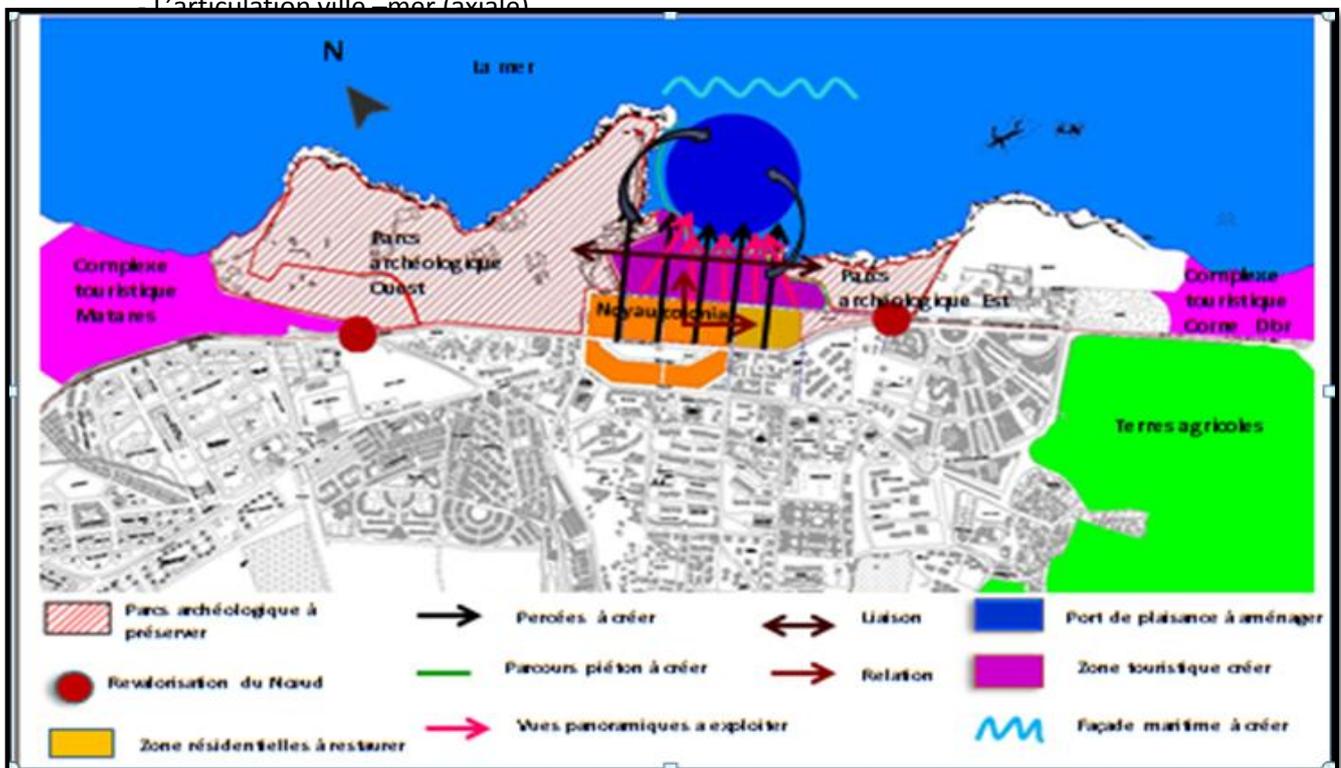
### A- Les principes :

- Aménagement de la falaise du port
- Revalorisation de l'entité existente entre le port et le noyau coloniale
- Aménagement d'une placette dans l'intersection de deux axes importants (historiques)
- Réaménagement de l'interface et le port
- Animer et relier les différentes entités du front de mer par un circuit touristique

### B- Les objectifs :

- L'articulation entre le port et les sites archéologiques (transversale)
- Sauvegarder le patrimoine historique
- Avoir une meilleure image touristique

L'articulation ville - mer (axiale)



**Carte 15** : indiquant les principes pour la revalorisation de l'interface de Tipasa  
Modifié par l'auteur

I -9 Tableau AFOM :

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proximité de la mer.</li> <li>-Présence d'un port de pêche.</li> <li>-Activités liées au tourisme.</li> <li>-La facilité d'accessibilité à la ville et à l'interface.</li> <li>-Vue remarquable sur le patrimoine (les parcs archéologique).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dégradation du cadre bâti.</li> <li>-Manque des équipements liés au tourisme.</li> <li>-La vocation de pêche n'est pas mise en valeur.</li> <li>-Manque d'aménagement au niveau de port et phénomène de l'abandon et décentralisation de l'interface ville-mer.</li> <li>-Discontinuité entre la ville et son port.</li> <li>-Manque d'aire de stationnement.</li> <li>-Indisponibilité foncière.</li> <li>-Les deux parcs archéologiques qui sont en même temps des potentiels et des contraintes car ils limitent le site sur les côtés Est et Ouest.</li> <li>- Le délaissement de la façade maritime</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accessibilité maritime</li> <li>-Une augmentation d'activités de plaisance, du tourisme, des habitants et des entreprises.</li> <li>-Nouvelle centralité.</li> <li>-Soutenir activité économique du port.</li> <li>-Renforcement de l'attractivité du territoire.</li> <li>-Redonner l'image et la valeur touristique de la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Les aléas de la mer (inondation et tempête)</li> <li>-la pollution (les rejets des eaux usées dans la mer).</li> <li>- Hiérarchisation d'activité non bien fait et perte le tourisme</li> <li>- Activité pêche non règlementé (risque de disparition), activité dans l'informel</li> </ul>

## I-10 Conclusion :

L'interface ville/mer de la ville de Tipasa voit une évolution de ses activités différente qu'auparavant. En effet, les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante. De plus, ces mutations ont provoqués progressivement un délaissement ville/mer nettement marqué aujourd'hui par l'absence de lien entre les deux unités.

Elle nécessite une opération de revalorisation comme un outil de réaménagement

Les perspective préconisées par les instruments d'urbanisme rendre l'interface de la ville de Tipasa un centre historique et touristique rebondir le flux urbain vers la mer Les objectifs à atteindre par ces perspectives futures sont :

- Dotation de la ville d'un plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur.
- Réaménagement et mise en valeur de port (port de pêche et de plaisance).
- Rehausser l'image de la ville (opération d'amélioration et de requalification urbaine).
- Restructuration de la zone portuaire (façade maritime).

## Conclusion générale



## -Conclusion générale

Notre travail a pour objectif de répondre à quelques questions posées de manière implicite dans la problématique de notre recherche à savoir: les raisons de la perte d'identité de l'interface ville-mer, l'avenir de l'interface, les nouveaux liens ville-mer, la stratégie adoptée à la reconnexion de la ville avec son port et enfin, sur l'organisation des équipements projetés au niveau de l'interface ville-mer

Le port de Tipasa voit une évolution de ses activités différentes qu'auparavant, en effet les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance, de plus ces changements ont provoqués un délaissement ville/mer marqué aujourd'hui par le manque d'aménagement de front de mer.

En passant à l'avenir de l'interface ville-mer ; si la situation reste comme elle est sans aucune intervention, cette aire de contact sera de plus en plus dégradée et abandonnée et deviendra un point de faiblesse au lieu d'être un avantage pour la ville. Cet abandon va affaiblir les liens de plus en plus entre la ville et le port qui seront plus découplés et séparés fonctionnellement, spatialement et institutionnellement.

Nous pouvons estimer que choisir une opération de réaménagement au niveau de l'interface pourrait répondre aux différents enjeux de récréation de lien entre la ville et la mer, cette opération vise :

**-un réaménagement du front de mer a pour but de revivifier et réconcilier l'articulation entre la ville de Tipasa et son front de mer et mettre en valeur des différentes entités qui composent ce front de mer.**

**-un réaménagement de l'interface ville/mer a pour principe de l'embellissement et l'animation des différents espaces publics et des principaux axes de la ville.**

Avec cette opération de réaménagement l'ensemble (ville/mer) devra fonctionner en symbiose du moins en compromis pour préserver l'environnement et mettre en valeur l'interface ville/mer. Cette opération va aussi permettre d'accentuer l'attractivité du territoire, puisqu'il va mettre en valeur l'interface ville/mer et apporter une nouvelle image à la ville de Tipasa.

Elle va conserver l'identité portuaire de la ville en mettant en avant le patrimoine hérité du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles.

Enfin, la situation stratégique entre la ville et le port lui donne le rôle de liaison de ces deux entités, si elle est centrale, la ville continue jusqu'au port donc ils deviendront plus articulés non pas séparés et une seule entité spatiale

## Bibliographie

### Les ouvrages :

**BOUCHENAK, Mounir.** Tipaza (site de patrimoine mondial).

**Cours master 1:** Typologies urbaines et architecturale en milieu littoral « **Mr AOUISSI K.B** ».

### Thèses et mémoires :

**HOUARI HANANE .LELLOU GHANIA :** Pour une meilleure mis en tourisme de la ville de Tipasa

**Bouabidi ahmed, Boucham abdelhak :** réaménagement du port de Tipasa 2010/2011, EPAU

**Mehenni Amine :** Restructuration du centre ancien et le réaménagement de la zone portuaire de la ville de TIPASA 2007/2008 .**Université SAAD DAHLEB BLIDA**

**CHIBOUB ACHOUR /MAHDJOUR ZOHRA /BENZAHERA Kaouthe :** Pour une meilleure mise en tourisme de la ville de Tipasa, 2013/2014 .**Université SAAD DAHLEB BLIDA**

**Bouabidi ahmed, Boucham abdelhak :** réaménagement du port de Tipasa 2010/2011, EPAU

**LAMINI Amel/MOUALHI Fethia :** LE RENOUVELLEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER DANS LES PETITES VILLES LITTORALES, 2015/2016  
**Université de BLIDA**

**Ait Tayeb Fouad. Slimani Soumia :** Requalification & réaménagement d’Ain Benian et de son port El Djamila.2012/2013 **Université SAAD DAHLEB BLIDA**

### Source internet :

**LAMINI Amel/MOUALHI Fethia :** LE RENOUVELLEMENT URBAIN COMME OUTIL DE REQUALIFICATION DES INTERFACES VILLE/MER DANS LES PETITES VILLES LITTORALES, 2015/2016  
**Université de BLIDA**

<https://slideplayer.fr/slide/1184549/>

<http://www.todobarcelona.org/fr/visiter-barcelone/promenade-en-velo-sur-le-paseo-maritime-de-barcelone>

<https://slideplayer.fr/slide/1184549/>

[www.globholidays.net](http://www.globholidays.net)

<https://www.agoda.com/fr-fr/w-barcelona-hotel/hotel/barcelona-es.html?cid=-218#nohash>

<http://www.agencecroisettemarina.com>

[www.petitfute.com](http://www.petitfute.com)

[casatipik.com](http://casatipik.com)

[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

### Les instruments d’urbanisme :

**La DUC de wilaya de Tipasa:** Rapport du de la révision de PDAU de la commune de Tipasa. Règlement d’urbanisme de Tipasa PDAU 2008

## Tables des illustrations :

### Liste des Figures :

Figure 1 : bande littorale à Barcelone .....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 2 : Aménagement de la façade maritime de Marseille / .....	Erreur ! Signet non défini.13
Figure 3 front de mer la ville de Barcelone .....	Erreur ! Signet non défini.14
Figure 4 : Photo qui montre les 3 entités qui compose la ville littorale .....	14Erreur ! Signet non défini.
Figure 5 : développement parallèlement à la mer est représenté dans le cas de la ville de Sousse (Tunisie) et Oran (Algérie) .....	15Erreur ! Signet non défini.
Figure 6 : Le développement perpendiculaire à la mer cas de la ville de Nice, France .	16Erreur ! Signet non défini.
Figure 7 Le développement satellitaire Cas de la ville de Zéralda, Algérie	16Erreur ! Signet non défini.
Figure 8 : L'aménagement des percés, Cas de la ville d'Alger, jardin d'essai .....	17Erreur ! Signet non défini.
Figure 9 : aménagement des percés cas de la ville de Barcelone, Espagne	17Erreur ! Signet non défini.
Figure 10 : l'aménagement de l'espace de détente .....	18Erreur ! Signet non défini.
Figure 11 : la zone portuaire dans le monde Port de commerce à Sète, France.....	19
Figure 12 : l'implantation et l'orientation des bâtiment.....	19Erreur ! Signet non défini.
Figure 13 : le traitement de la construction.....	20Erreur ! Signet non défini.
Figure 14 exprime l'utilisation des forme aérodynamiques .....	21Erreur ! Signet non défini.
Figure 15 : le traitement de la construction.....	22Erreur ! Signet non défini.
Figure 16 : le type des ouvertures.....	23Erreur ! Signet non défini.
Figure 17 : les type des terrasses .....	24Erreur ! Signet non défini.
Figure 18 : les matériaux techniques de la construction .....	25Erreur ! Signet non défini.
Figure 19 Centre ville de Azeffoune .....	26Erreur ! Signet non défini.
Figure 20 : Périmètre des ZAC Euro-méditerranéen. ....	27Erreur ! Signet non défini.
Figure 21Figure 16 : programme de la Cité de la Méditerranée. Marseille. ....	28Erreur ! Signet non défini.
Figure 22 : Vue aérienne de la ville de TIPAZA à l'époque coloniale .....	29Erreur ! Signet non défini.
Figure 23 Front de mer Saint-Nazaire avant l'aménagement .....	30Erreur ! Signet non défini.
Figure 24.....	
Figure 25 : port de Concarneau .....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 26 promenade du port de Soller .....	34Erreur ! Signet non défini.
Figure 27Dégradation du cadre bâti dans le noyau historique de la ville (Centre-ville); exemple de Cherchell 1/2. ....	35
Figure 28 :Cherchell; Abondant du front de mer, développement vers l'intérieur, .	Erreur ! Signet non défini.35
Figure 29 Centre ville de Azeffoune .....	36
Figure 30 Front de mer de la ville de Bou Ismail .....	36

Figure 31 Rue principale de la ville de Dellys .....	36
Figure 32 : Périmètre des ZAC Euroméditerranée. ....	39
Figure 33 Figure 16 : programme de la Cité de la Méditerranée. Marseille. ....	40
Figure 34 : Rénovation et mise en conformité du trottoir commerçant de la Promenade. ....	41
<b>Signet non défini.</b>	
Figure 35: L'entrée de la ville de côté de la mer .....	41
Figure 36 : <b>Figure23:</b> Théâtre de la mer. ....	41
Figure 37 : La place Victor Hugo .....	42
Figure 38 : Théâtre de la mer. ....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b> 43
Figure 39 : Les avenues Jean Jaurès et Georges Clemenceau.....	43
Figure 40 : L'interface de port. ....	44
Figure 41 : Photo aérienne montrant la situation locale de Tipasa .....	45
Figure 42 : Photo aérienne montrant la situation régionale de Tipasa.....	45
Figure 43 : Photo montre la délimitation de la Ville de Tipasa .....	46
Figure 44: Photo aérienne montre l'accessibilité à la Ville de Tipasa .....	46
Figure 45 : Photo aérienne montre la mobilité intérieure de la Ville de Tipasa modifié par l'auteur ..	46
Figure 46 :: photo aérienne de Tipaza montrant la direction des vents modifier par l'auteur .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b> 47
Figure 47 :: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque phénicienne .....	47
Figure 48 : Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine.....	48
Figure 49 Fig 31: Photo aérienne présentant la ville de Tipaza à l'époque romaine .....	48
Figure 50 : Vue aérienne de la ville de TIPAZA à l'époque coloniale .....	49
Figure 51 Fig. 33 : photo aérienne montrant la rupture entre les différents tissus de la ville et la mer	54
Figure 52 Fig 34 : photos montrant l'absence des aires de jeux et des espaces d'animation.....	55
Figure 53 : Photo aérienne sur l'habitat précaire au niveau de parc modifier par l'auteur.....	55
Figure 56 Fig 37 : Photo montre la délimitation de l'interface modifier par l'auteur.....	58
Figure 54 Fig 37 : Photo montre la délimitation de l'interface .....	58
Figure 55 : photo aérienne indiquant la situation de l'interface de la ville de Tipasa .....	57

### **Liste des Tableaux :**

<b>Tableau 01</b> : présentant les enjeux de l'interface <b>ville-mer</b> .....	35
<b>Tableau 02</b> : présentant les activités de la ville de Tipasa .....	51

### **Liste des Schémas :**

<b>Schéma 01</b> : montre la notion de revalorisation de l'interface ville /mer .....	32
<b>Schéma 01</b> : représentant le recensement de 2011 .....	50
<b>Schéma03</b> : représentant la discontinuité entre la ville et la mer.....	60

## Liste des Carte mentale

<b>Carte mentale 01</b> : indiquant l'imbrication de la ville avec la mer. ....	27
<b>Carte mentale 02</b> : indiquant le début de la rupture de l'interface <b>vile-mer</b> .....	28
<b>Carte mentale 03</b> : indiquant le découplage de la ville et front de mer et l'abandon de l'interface <b>vile-mer</b> ...	29
<b>Carte mentale 04</b> : indiquant la nécessité de réflexion sur l'avenir de l'interface <b>vile-mer</b> .....	30
<b>Carte mentale 05</b> : indiquant la reconnexion de la ville avec la mer. ....	30
<b>Carte mentale 6</b> : schémas de synthèse montrant l'avenir de l'interface <b>vile-port</b> et les nouveaux liens ville/mer. ....	36

## Liste des Cartes :

<b>Carte 01</b> : indiquant les zones sismiques de la partie Nord de l'Algérie .....	49
<b>Carte 02</b> : présentant la ville de Tipaza à l'époque vandale.....	53
<b>Carte 03</b> : Le tracé du village colonial .....	54
<b>Carte04</b> : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1854-1861).....	54
<b>Carte05</b> : présentant la ville de Tipaza à l'époque française (1958-1962). ....	55
<b>Carte06</b> : présentant la ville de Tipaza à l'époque postcoloniale .....	55
<b>Carte07</b> : présentant la ville de Tipaza actuelle .....	55
<b>Carte 8</b> : présentant l'évolution historique de la ville de Tipasa.....	57
<b>Carte 9</b> : montrant la partie Nord de la ville. Et les relations entre les différentes entités .....	58
<b>Carte 10</b> : indiquant les structures de l'interface de Tipasa .....	62
<b>Carte 11</b> : indiquant l'état de bâtis de l'interface de Tipaa.....	63
<b>Carte 12</b> : indiquant le gabarit de l'interface de Tipasa 64	
<b>Carte 13</b> : indiquant les principes pour la revalorisation de l'interface de Tipasa.....	66



# **Annexes**

## **Rapport descriptif du projet de fin d'étude**

**Projet : Musée archéologique**

---

## I- Introduction :

Le choix du site est basé par la situation stratégique (littorale) et la richesse de ses vestiges archéologique; témoins de qui s’y succédées cette richesse avec la beauté de ses vestiges sont rendu encore plus somptueux par le fascinant paysage qui se découpe en une succession de plages et de baies dominées par des falaises ou le regard jamais ne se lasse de spectacle qui s’offre à lui.

## II- Présentation de l’aire d’intervention :

Un des cas d’études que nous avons pris nous a paru intéressant à prendre comme site d’intervention en l’occurrence **TIPASA**

### II-1 choix et motivation :

Notre intervention se concentre essentiellement sur la partie centrale du front de mer de la ville de Tipaza :

- Le site joue un rôle d'articulation **ville/mer**
- Le port s'est défini comme étant une attraction capable d'attirer en masse.



Fig. 1 : photo aérienne représentant la partie centrale du front de **Tipasa**

## II-2 Délimitation et accessibilité :

- On s'est **délimité** au nord par la mer méditerranée, à l'ouest par le parc archéologique ouest, à l'est par le parc archéologique est et enfin par le noyau colonial au sud.
- On **accède** au site par la voie urbaine RN11 et le CW 106 à l'est, par le CW109 à l'ouest et enfin par les deux pénétrantes est et ouest au sud.

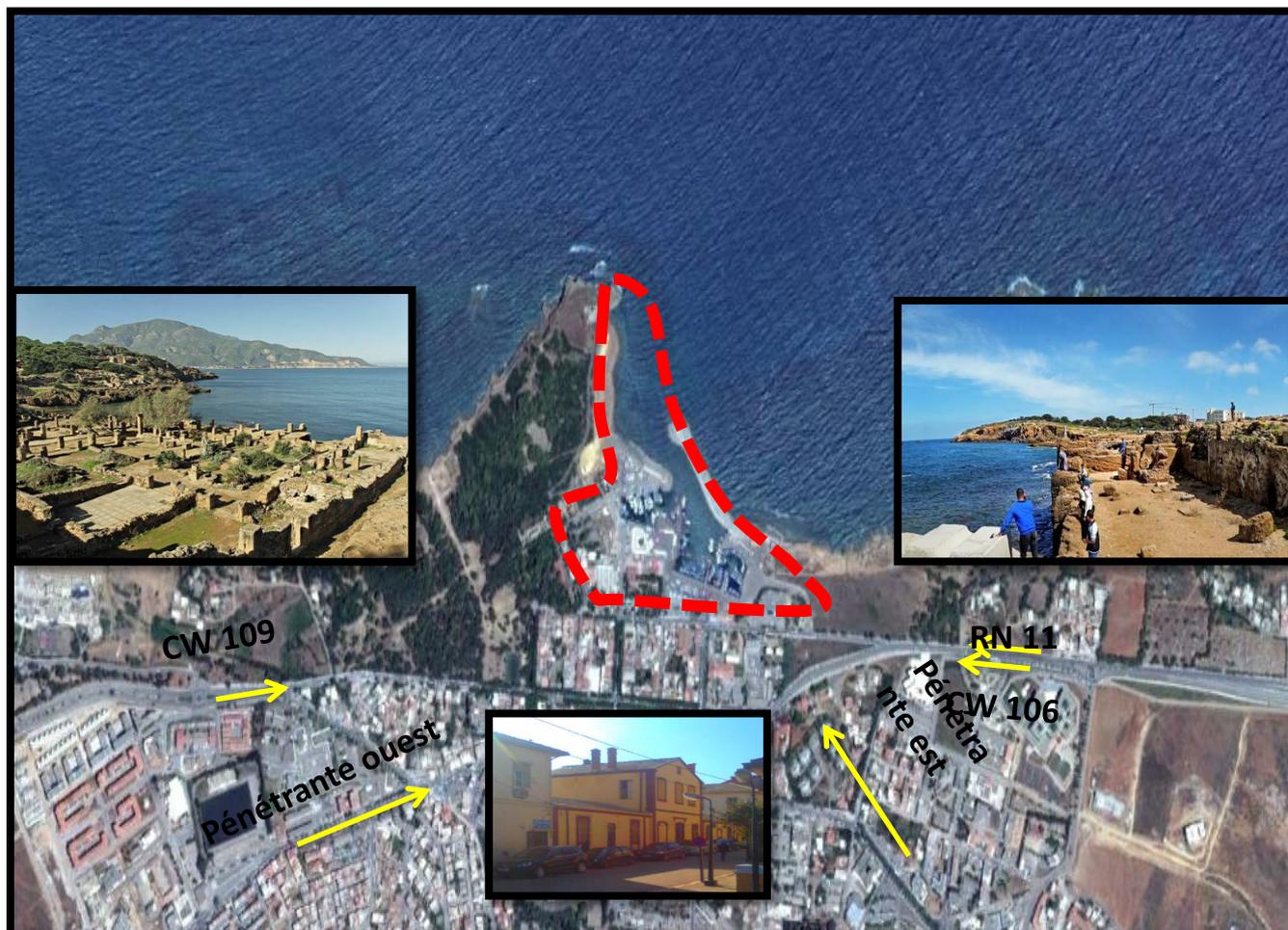


Fig. 2 : photo aérienne représentant la délimitation de la partie centrale du front de mer

### Potentialités:

Les potentialités de notre aire d'intervention:

- Son statut "principale attraction de la ville"
- La mitoyenneté avec les deux parcs archéologiques
- Accessibilité via la RN11
- La mer méditerranée

## II-3 Etat de fait de la partie centrale : (les éléments structurants existants)



• Cette partie centrale est traversée par le boulevard 1er NOVEMBRE 1954 ex RN11 se compose de :

- la zone portuaire.
- le noyau colonial.

• **La zone portuaire :**

La zone portuaire se compose de suit :

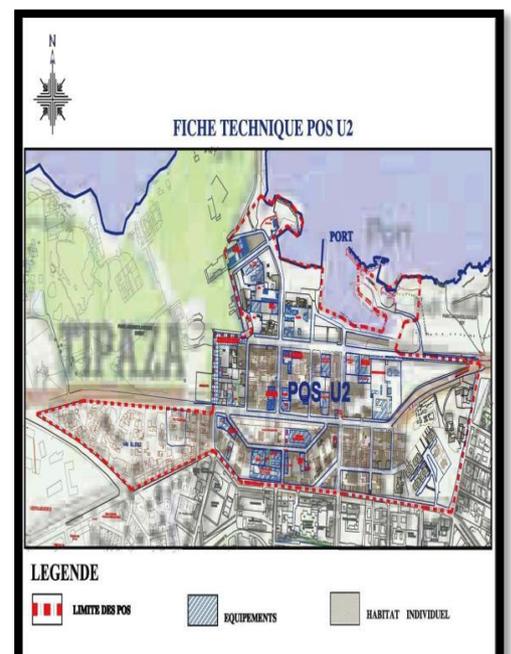
Le port, la falaise, le phare, la digue, la placette et les écoles de pêche.

• **le noyau colonial:**

Le tissu colonial est structuré par son tracé régulier et ses percées vers la mer.

### Proposition de pos U2 = centre historique

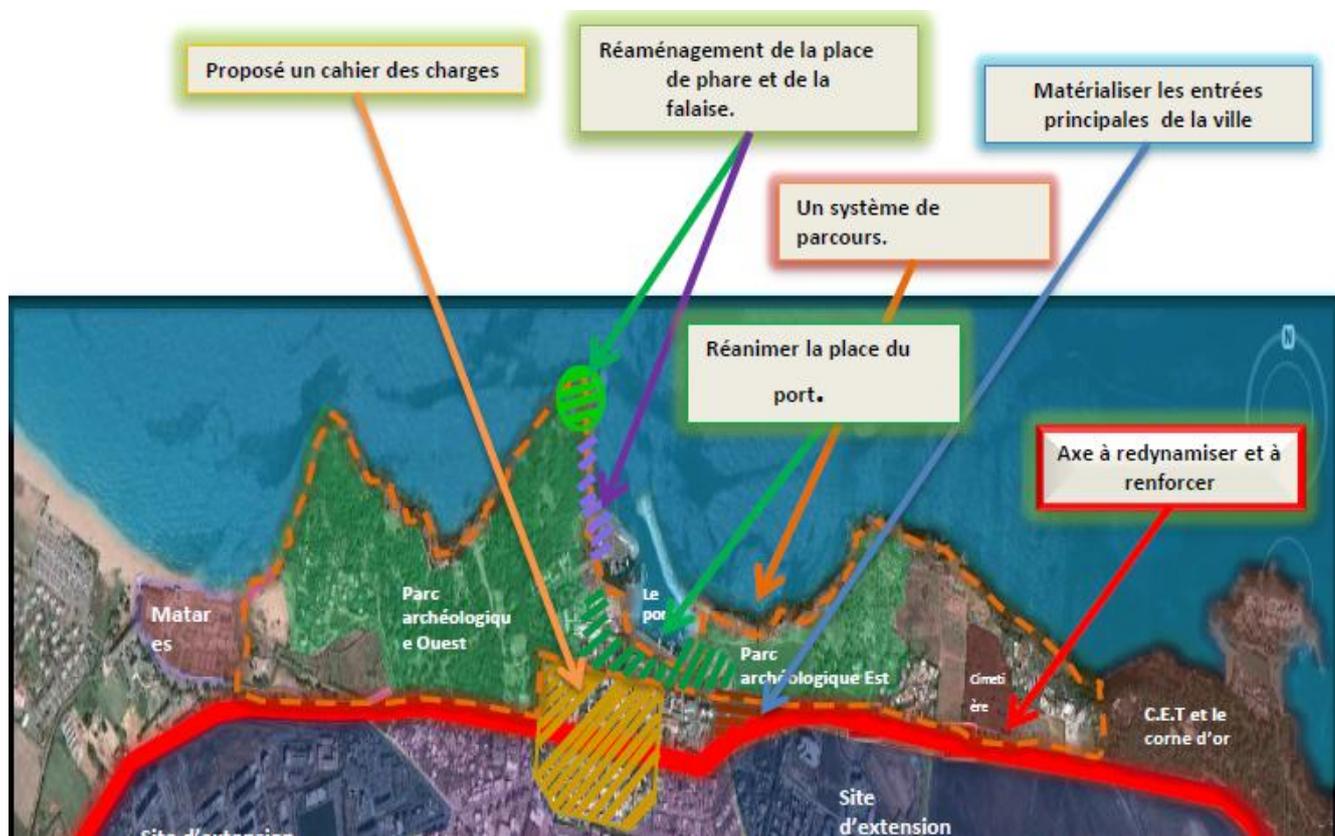
1. Nature du **POS** : Plan de sauvegarde
2. Superficie : **34 hectares**
3. Délimitation :
  - au Nord : la mer méditerranée
  - à l'Est : le parc archéologique
  - au Sud : la rue des écoles (délimitation avec la ville périphérique)
  - à l'Ouest : le parc archéologique
4. Orientations d'aménagement : respecter l'étude du POS approuvé en fin 1995.
5. Rappel des orientations du POS approuvé
  - le réaménagement du port de **TIPAZA**
  - le transfert des activités incompatibles avec la fonction du centre historique
  - la reconstitution et la remise en valeur du rempart romain
  - la mise en valeur des vestiges archéologiques
  - le maintien du caractère poly fonctionnel
  - la rentabilisation du potentiel foncier
  - le déplacement des familles occupant des constructions qui menacent ruine
  - l'interdiction des constructions illicites.



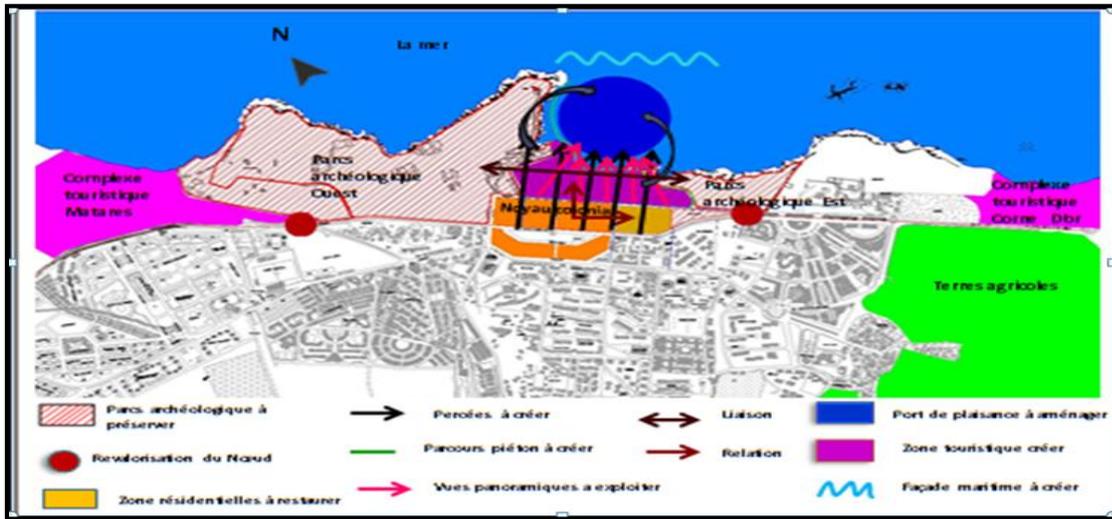
## II-4 Constat :

- la falaise menant au phare est totalement délaissée
- la place du port et les activités autour restent insuffisantes pour contenir les visiteurs en période estivale
- une faible articulation ville/mer ainsi entre les différentes parties du front de mer de la ville.
- activité commerciale minime.
- Identité historique de la ville est ignorée ceci se reflète dans le délaissement du musée et les parcs archéologiques.
- L'absence d'aménagement et d'animation suffisants pour accueillir le public local et touristique.
- Les constructions existants sont en état dégradés (musée, la douane, école de voile ; et autres non utilisables comme unité de céramique...)

## III- Plan d'actions :



## IV- Schéma de principes d'aménagement :



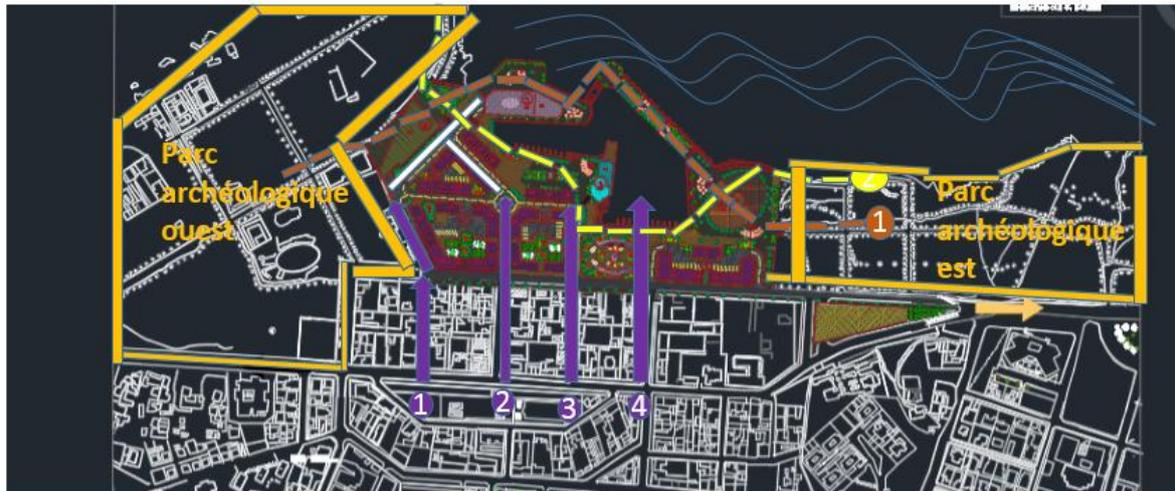
## V- Plan d'aménagement :

### V-1 Principes d'élaboration du plan d'aménagement :

#### V-1-1 les actions et les objectifs

Actions	Objectifs	Rapport avec le constat
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le réaménagement du port de Tipasa et le doter d'équipements modernes. .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Par sa situation sur la côte ouest d'Alger cet aménagement va redynamiser le port et permettre de faire la liaison en profondeur et en longueur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le délaissement du port .</li> <li>faible articulation ville-mer.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Alléger et Réaménager la voie urbaine <b>RN11</b> et la rendre piétonne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créera une centralité linéaire pour faire la liaison front de mer -ville.</li> <li>Améliorera la circulation mécanique et piétonne et atténuera le problème de la saturation de ce tronçon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La saturation du tronçon RN11 qui traverse la ville.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>une promenade piétonne et le circuit touristique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet de faire un tour sur la côte tout en découvrant les richesses de la ville.</li> <li>relancer la vocation touristique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible articulation entre la Ville et la mer.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ouvrir les parcs archéologiques à la ville</li> <li>gérer les parcs et les doter de structure d'accompagnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Animer et dynamiser le front de mer.</li> <li>Préservation du patrimoine mondial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>délaissement du front de mer.</li> <li>isolement des complexes touristiques.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>aménager les falaises et le phare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diversifier l'offre touristique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non mise en valeur des potentialités de la ville.</li> </ul>

## v-1-2 La géométrie



1<sup>er</sup> phase



2 emme phases



3 Emme phase

Prolongé les 4 axe de la trame coloniale et  
Incliné le 2 Emme anxe a 45 degré et  
tracé un autre axe perpendiculaire a se  
dernier

Créé 2 parcours  
1- Parcours culturelle  
2-Parcours de loisir

Sur les 6 axe en a projeté des  
équipement suivants l'étude et l'  
objectif de notre réaménagement

Nous avons utilisé la métaphore spatiale ; nous avons suivi le tracé géométrique structuré par deux axes : l'un parallèle à la mer, et l'autre perpendiculaire à la mer, nous nous sommes inspirés des deux axes romains (CARDO et DECUMANUS).

L'axe parallèle à la mer va nous permettre de faire l'articulation entre les différentes entités du front de mer

L'axe perpendiculaire, il va nous permettre de créer une percée visuelle vers la mer et de faire l'articulation entre la ville et son front de mer

En es articulé les défèrent entité de front de mer par 2 parcours

**Parcours de loisir** : l'objectif de se parcours c'est l'articulation entre les 2 falaises est ouest

En trouve dans ce parcours tous qui es promenade esplanade des espace de consommation

**Parcours culturelle** l'objectif de ce parcours c'est l'articulation entre les 2 parcs archéologique Est ouest

Sur l'axe structurent ord est créé une placette publique

v-1-3 'ilot ouvert



Des façades alignées sur la rue



*Asymétrie*



*Des hauteurs diverses mais fixées par le contact avec l'existant*

#### v-1-4 Le prospect



L'utilisation de prospect 1



**Le plan d'aménagement**



**Esquisse de projet**

## v-2 Elément structurants Projetés :

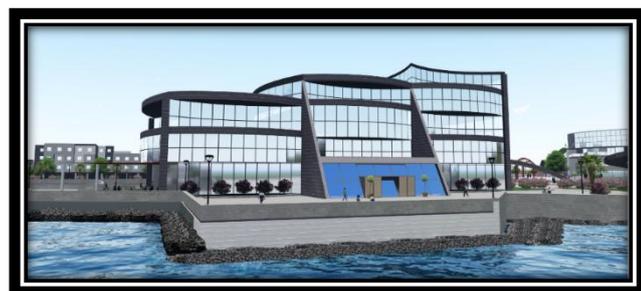
### Habitat collectif:

Un habitat collectif proposé afin de valoriser et de rehausser l'image de marque de la ville et aussi pour articuler le ville et l'interface ville mer de Tipasa.



### Centre commercial :

L'analyse de la ville nous a permis de marquer une absence des grands équipements commerciaux, donc nous avons proposé un centre commercial qui fait référence dans sa forme à la mer. Le centre commercial est doté aussi d'un espace de détente



### Appart hôtel : pour un meilleur mis en tourisme bélière de la ville de Tipasa



**Centre nautique :** pour une objective de amélioré la fonction de port de plaisance



**Placette publique :** à partir d'une reflation d'implantation la placette publique considérée comme un élément d'articulation entre les 4 entités principales qui sont les 2 parcs archéologiques et la ville et la mer



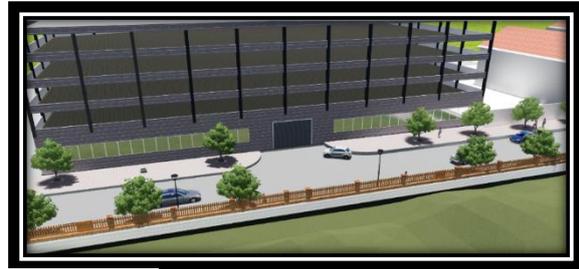
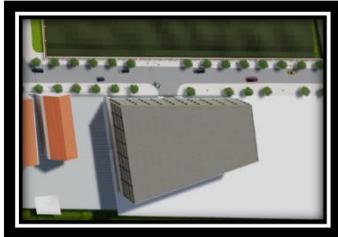
**Musée naturelle :** mis en valeurs la richesse naturelle de la ville de Tipasa



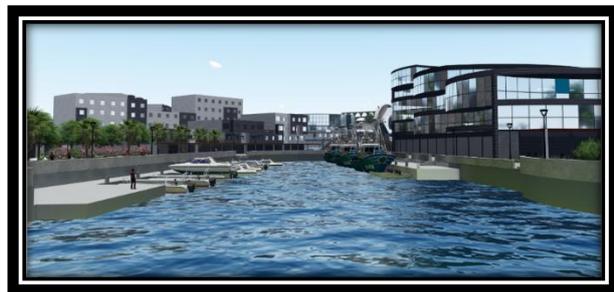
**Observatoires :** pour permettre les touristes de visité l'interface ville mer de Tipasa essentiellement le nouveau management



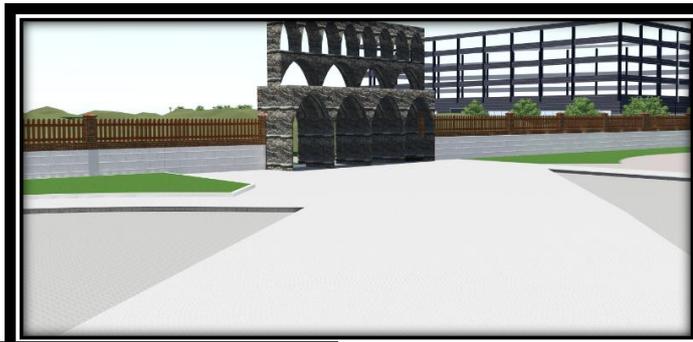
**Parking public** : âpre les nouveau pole qui en a ajouté en a réfléchi aussi de problème de stationnement des voiture sur tout dans le coté est



**Port de plaisance** il est aménagé avec des bancs ;des palmiers



Marqué les accès des 2 parcs archéologique et clôturé c'est deux dernier par un petit mur



### **Les promenades et l'espace de consommation**

Elle Articule entre les différentes entités du front de mer et la ville, elle est composée de deux parties : urbaine et maritime ; agrémentée avec la plantation des palmiers et des plantes afin d'augmenter le confort visuel et physique, des espaces de consommation, des bancs, et des balcons qui donnent un sentiment majestueux de l'espace. Elle permet aux publics d'avoir des vue panoramique sur la méditerranée



## L'architecture et les paysages :

**L'eau** Dans le but de créer une fusion entre la ville et la mer, on a aménagé des parcours d'eau comme symbole de vie dans cette composition à travers les fontaines, jets d'eau

**Le végétal** : Pour la valorisation de la Bioclimatique urbaine on a aménagé des espaces végétaux qui offrent aux visiteurs des espaces de promenades et de repos visuel à travers de grandes variété de fleurs, de plantes et d'arbres.



## Articulation entre les parties du front de mer :

En es articulé les défèrent entité de front de mer par 2 parcours

**Parcours de loisir** : l'objectif de se parcourir c'est l'articulation entre les 2 falaises est ouest en trouve dans se parcours tous qui es promenade esplanade des espace de consommation

**Parcours culturelle** l'objectif de ce parcours c'est l'articulation entre les 2 parcs archéologique est ouest



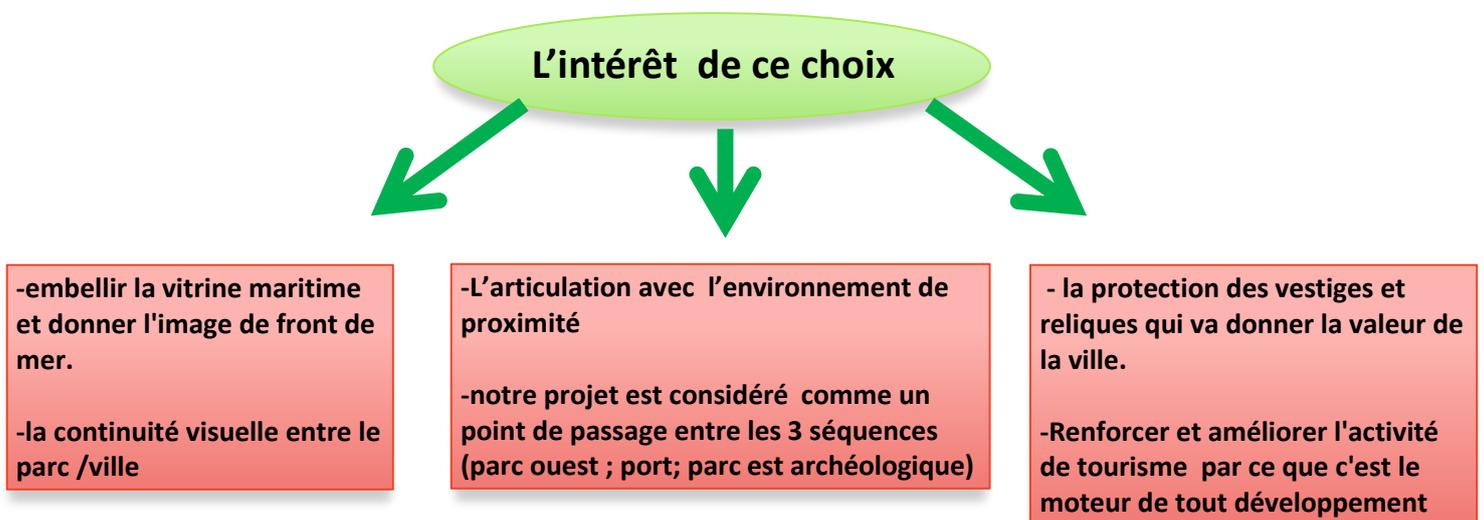
-  Prolongement de la trame de la ville
-  Parcours de loisir
-  Parcours culturelle

## VI- Conception de projet

### VI -1 Choix de projet

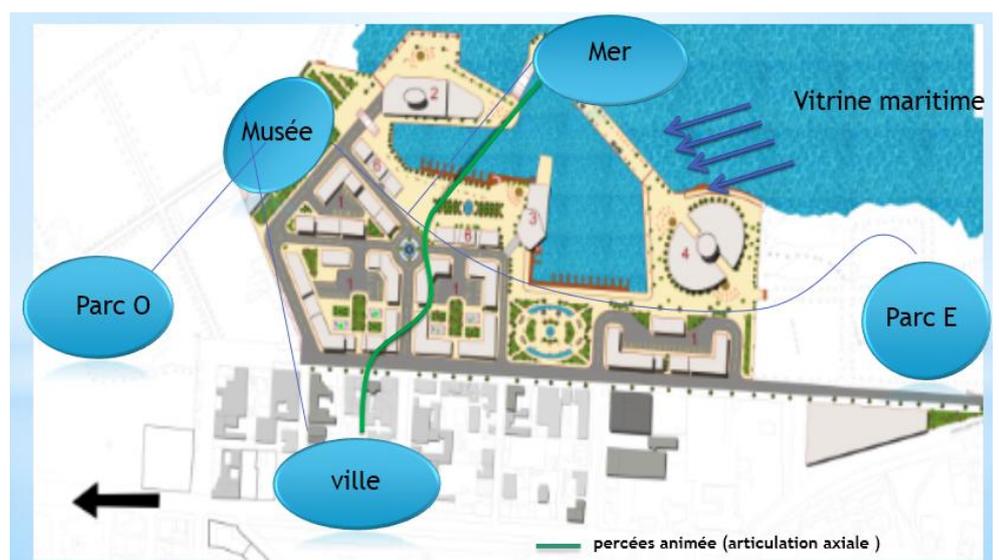
La deuxième partie de notre travail va consister à concevoir un projet architectural qui fait partie du programme de notre proposition urbaine. Il s'agit de: projet **musée archéologique**

### VI-2 intérêt de choix :



### VI-3 L'articulation de projet avec la ville :

**Objectifs:** pour que la ville Tipasa retrouve sa cohérence , son homogénéité de sa structure et son bon fonctionnement ,l'utilisation des concepts opératoires tirés des éléments permanents du site a savoir le patrimoine naturel et historique afin de souder les différents entités et rétablir la relation ville /mer

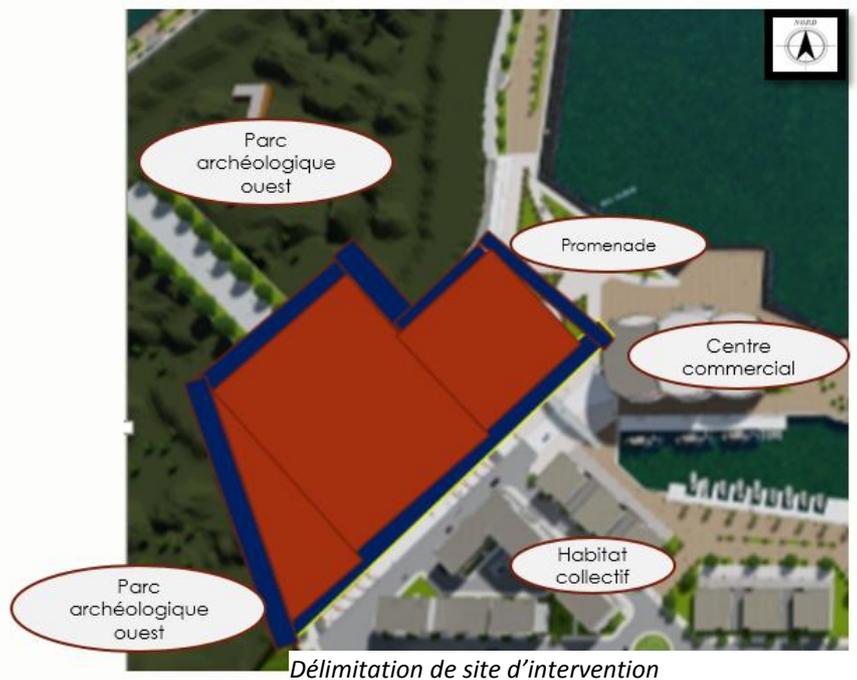


## VI-4 Assiette de projet



## VI-5 Délimitation

Notre site de projet fait partie de plan d'aménagement il se trouve exactement à l'ouest de ce dernier à proximité de parc archéologique ouest; Notre projet vient afficher renforcer les ambitions de la politique algérienne dans un contexte d'un tourisme balnéaire à une vocation culturelle

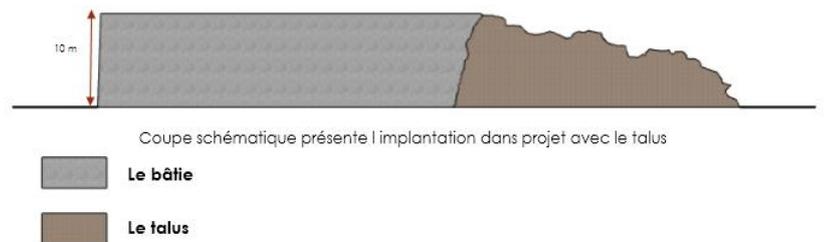


## VI-6 Principe d'implantation

### Implantation axial

- nous avons suivi le tracé géométrique structuré par deux axes : l'un parallèle à la mer, et l'autre perpendiculaire à la mer, nous nous sommes inspirés des deux axes romains (CARDIO et DECUMANUS).

### Le contact direct avec le talus



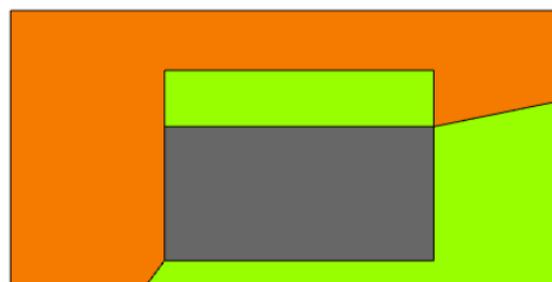
En a implanté le projet suivants un contacte directe avec le talus

L'objectif de cette implantation c est de :

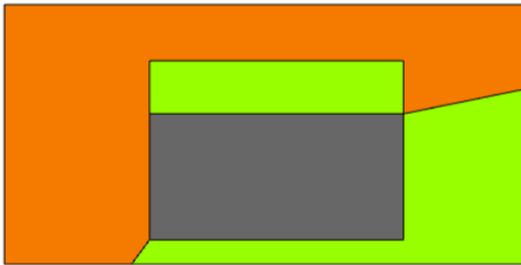
Intégré le talus dans l'espace d'exposition pour donner une belle décoration dans le musée

Créé un parcours directe relie la terrasse de musée avec t le parc archéologique ouest

Le projet s'intègre parfaitement dans son environnement

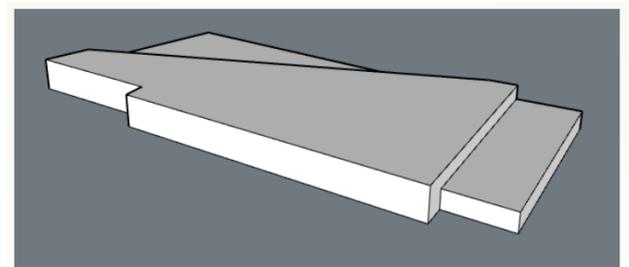
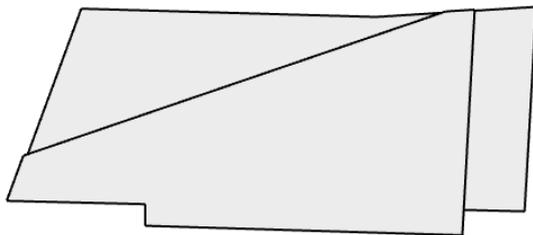
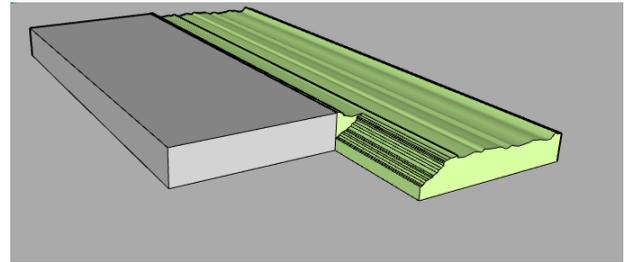


## VI-7 Aspect formelle

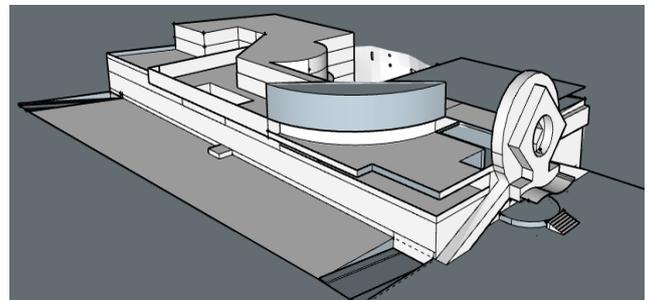
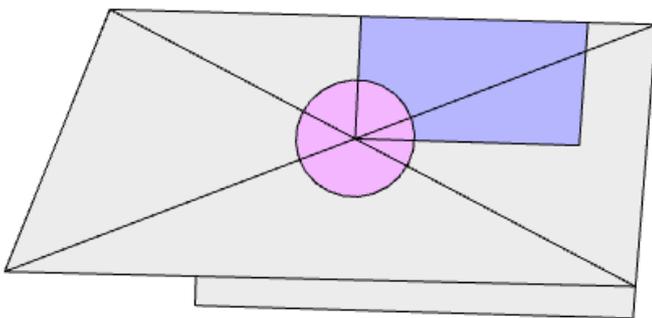


- orange parc ouest
- grey bâtie
- green non bâtie

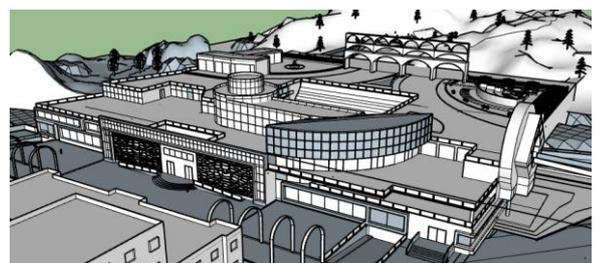
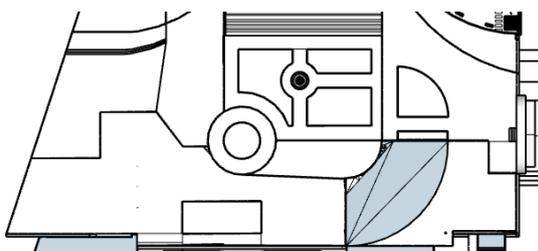
**Étape 1:** e a intégré un parallélépipède juste à côté de talus de (120;46) m



**Étape 2:** le début de sculpture de parallélépipède suivants la géométrie et les fonctionnements principales



**Étape 3 :** implanté tous les espaces avec une logique géométrique irrégulière



**Étape 4:** âpre l'utilisation de la géométrie, les jeux de gabarie, les jeux entre le plein et le vide. En a arrivé à la forme finale de projet

## VI-8 Aspect fonctionnelle

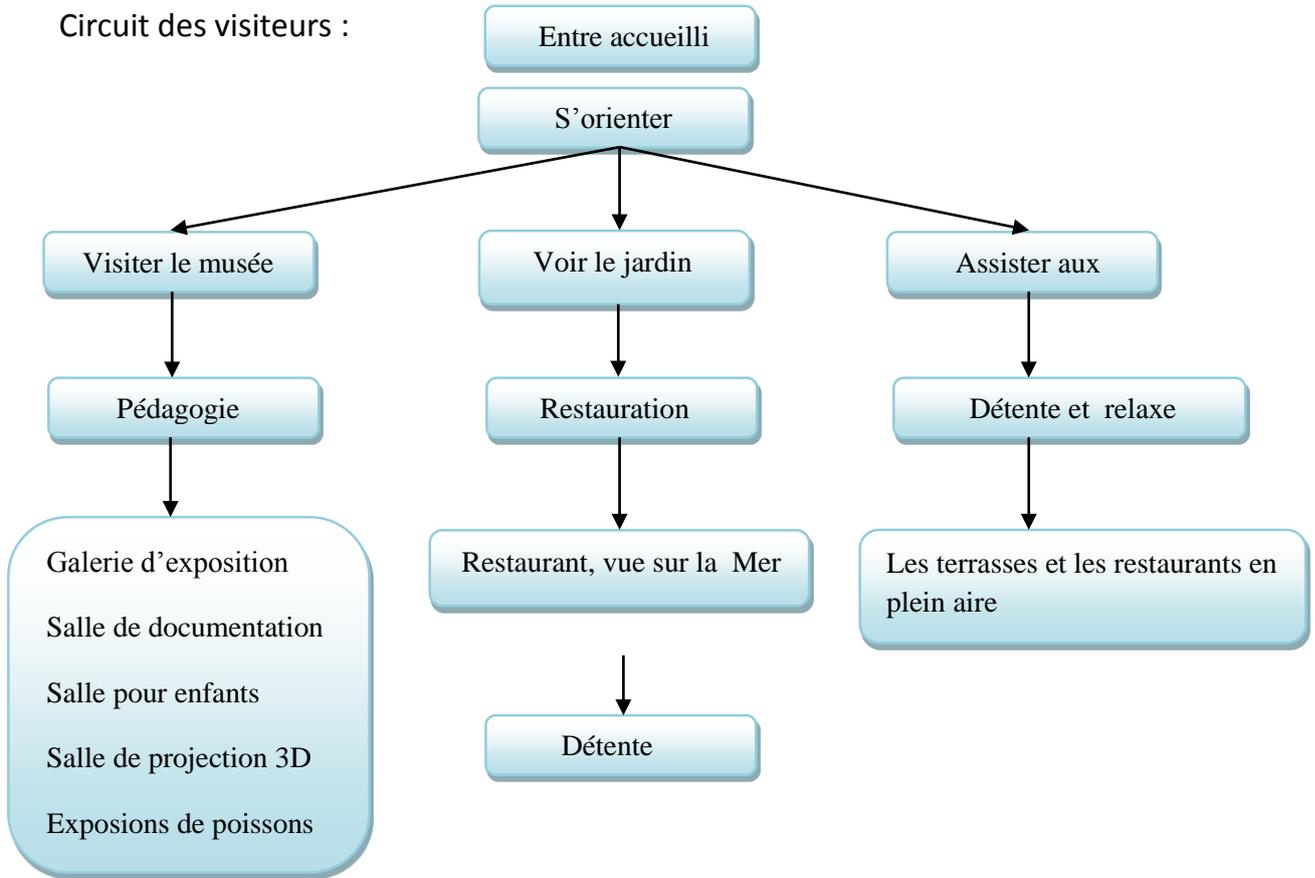
### VI-8 -1 Le programme :

Fonction mère	Activité identitaire	Espaces	Qualité des espaces
<b>Accueil et orientation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accueil</li> <li>• Orientation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hall d'accueil</li> <li>• Réception</li> <li>• Espace d'attente active</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- libre</li> <li>- vaste</li> <li>- accueillant</li> </ul>
<b>Découverte / communication et documentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exposition</li> <li>• Communication</li> <li>• Documentation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Box d'exposition</li> <li>• Galeries d'exposition</li> <li>• théâtre des nouveaux média</li> <li>• Salle audio-visuel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- libre</li> <li>- Ouvert</li> <li>- Éclairé</li> <li>- Calme</li> <li>- Sec</li> </ul>
<b>Gestion et administration</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion</li> <li>• Administration</li> <li>• maintenance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bureau du directeur</li> <li>• Secrétariat</li> <li>• Bureau de gestion</li> <li>• Archives</li> <li>• Salle de réunion</li> <li>• Salle de presse</li> <li>• Poste sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eclairé</li> <li>- Calme</li> <li>- isolé</li> </ul>
<b>Détente Et loisir</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Détente</li> <li>• loisir</li> <li>• Restauration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cafétéria</li> <li>• restaurant</li> <li>• Sanitaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ambiance</li> <li>- calme</li> <li>-fraîcheur</li> </ul>

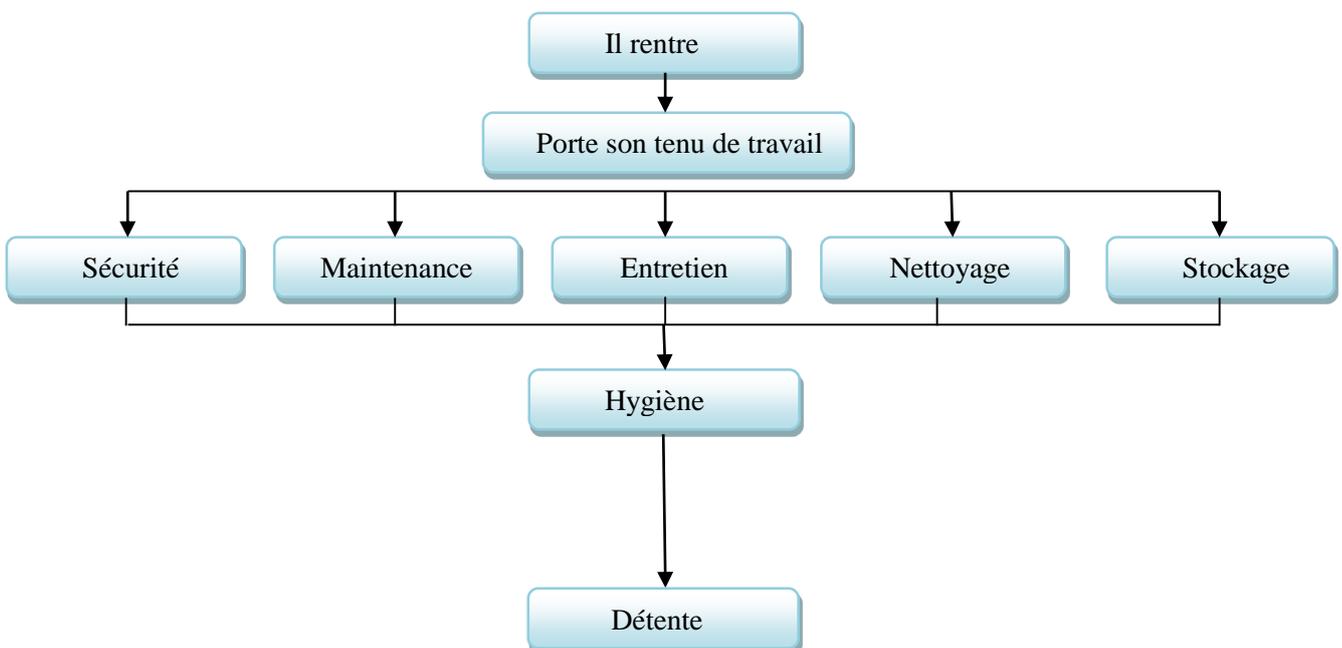
Le programme a été établi sur la base **d'une** thématique spécifique sur les Musées à travers le monde et en Algérie

**VI-8 -2 Fonctionnalité et spatialité :**

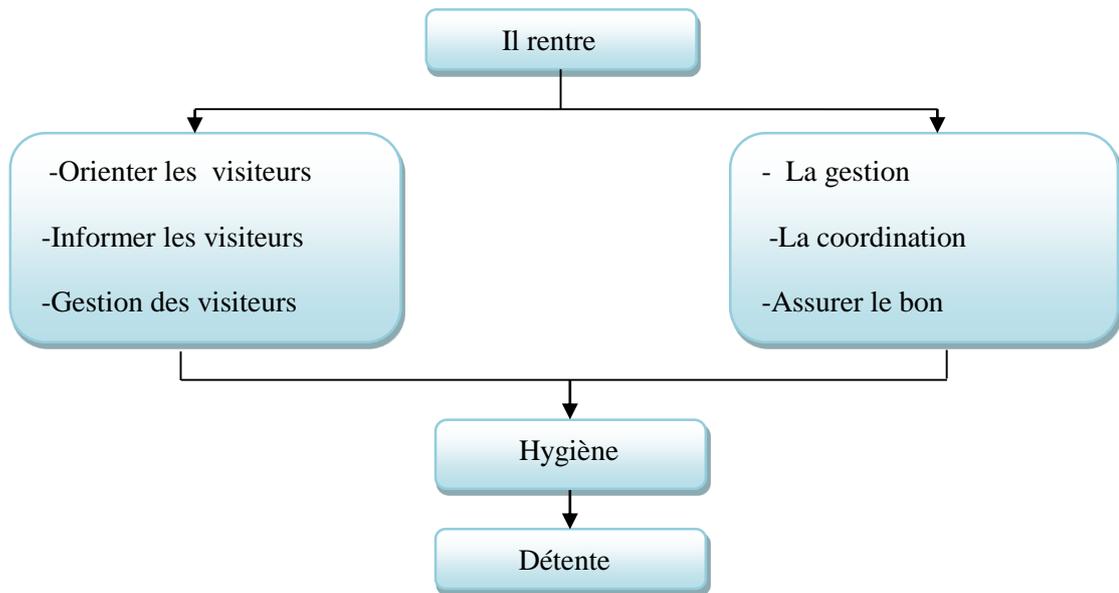
Circuit des visiteurs :



Circuit du personnel technique :



Circuit du personnel administratif :



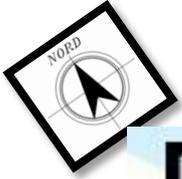
### VI-8 -3 Approche quantitative de projet :

L'assiette de notre projet d'une superficie de m2 nous permet d'opter pour le cas qui représente le musée national

DESIGNATION	SURFACE m2	DESIGNATION	SURFACE m2
<b>A- ACCUEIL, exposition</b>	<b>1080</b>	<b>C- ADMINISTRATION et CONSERVATION</b>	<b>300</b>
-Hall dégagement	515	-Accès de service	14
-Accueil général du public	110	-Direction/gestion/administration	216
-Accueil groupe et scolaire	82	-Conservation	65
-Vestiaire et consigne	15	-Logistique/maintenance	15
-Bloc sanitaire principal	70	<b>D- LOGISTIQUE</b>	<b>580</b>
<b>B- ACTIVITES DE BASE</b>	<b>5400</b>	-espace de vêtement	40
-Présentation collection temporaire	1500	Réception des œuvres	40
-Présentation collection permanente	2500	-Archivage & consultations	80
-Atelier d'initiation et d'animation	400	-Poste de sécurité	110
-Atelier artisanat	200	spécifiques	12
-Atelier bibliothèque	800	-Réserves	58
		-Stockage/Stockage concessionnaire	120
		-Accès de service	100
		-Maintenance bâtiment	20
			60

## VI-8 -4 Analyse des plans

### Accessibilité

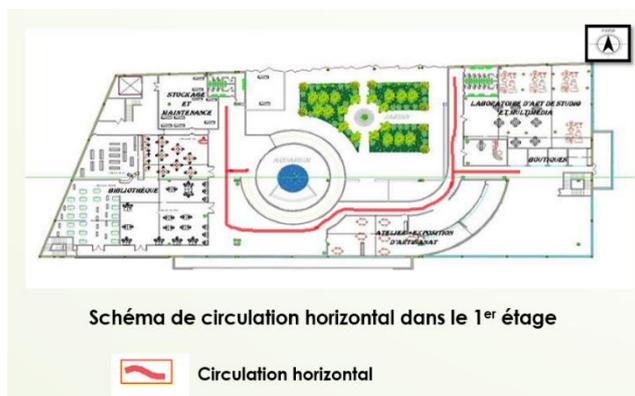
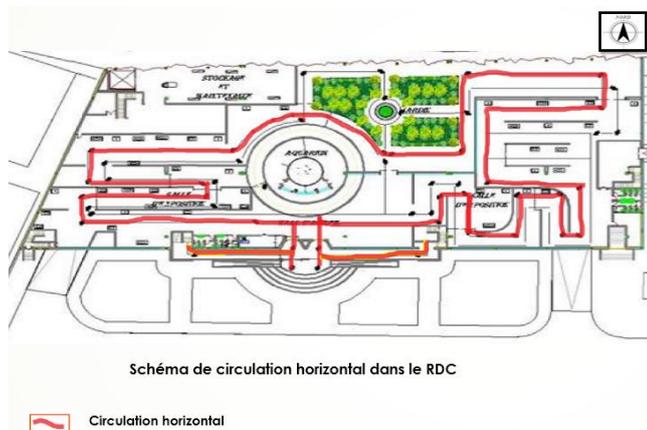
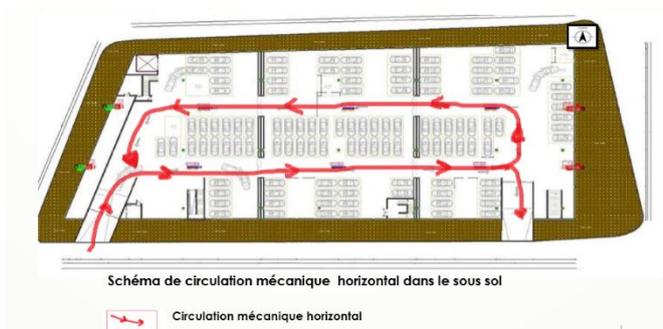


Accès piétons



Accès mécanique

## La circulation horizontale



## Circulation verticale

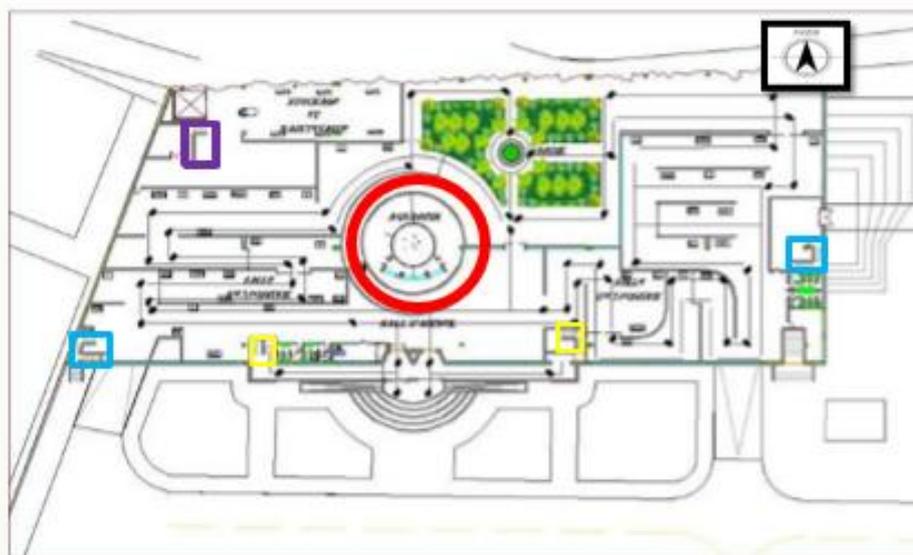


Schéma indique la circulation verticale de projet

- Rampe principale
- Escalier de service
- Escalier de secoure
- Escalier articuler le sous sol avec le RDC

## VI-9 Traitement des façades

La façade dans n'importe quel projet représente un élément d'appelle ; donc elle doit être conçue et penser de la même importance que les plans.

Pour la conception des façades il faut prendre en considération les points suivants : **l'encadrement ; la texture ; la couleur ; l'épaisseur ; la profondeur ; la transparence ; l'unité ; et le plein et le vide**, tous ces points donnerons une monotonie au niveau des façades

**Notre projet :**

L'utilisation des murs rideaux pour assurer une continuité visuelle et pour avoir un maximum d'éclairage naturelle

Un revêtement extérieur peint en couleurs claires tel que **le blanc** afin de diminuer la quantité d'énergie solaire absorbée par les parois extérieurs

L'utilisation des ouvertures **latérales**

- Laisser pénétrer la lumière.
- Ventiler les espaces.
- Dissiper les chaleurs.
- Caractériser la façade

**Mis e valeur l'architecture romaine par une intégration d'un aqueduc romaine**



**L'Intégration de l'insigne patrimoine mondiale dans la façade nord est**



## L'utilisation des murs rideaux et un système de moucharabieh



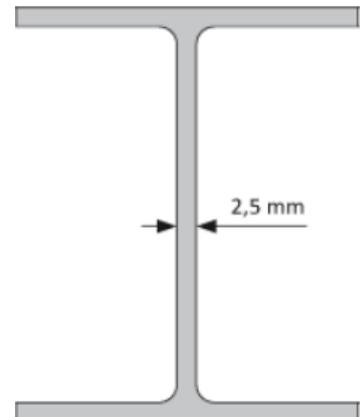
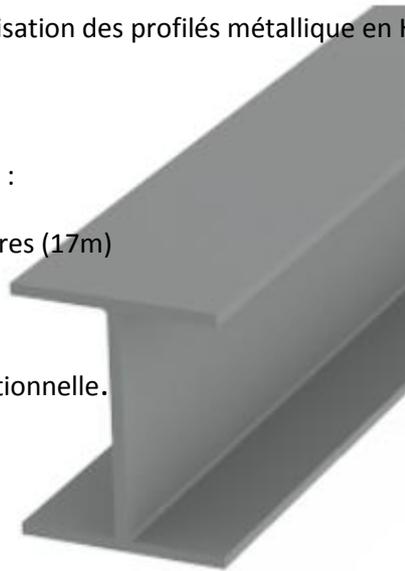
### VI-10 La structure de musée :

Dans le choix du système de structure pour notre projet nous avons opté pour une structure métallique :

-La structure en arborescence combinée à l'utilisation des profilés métallique en H

#### Les avantages

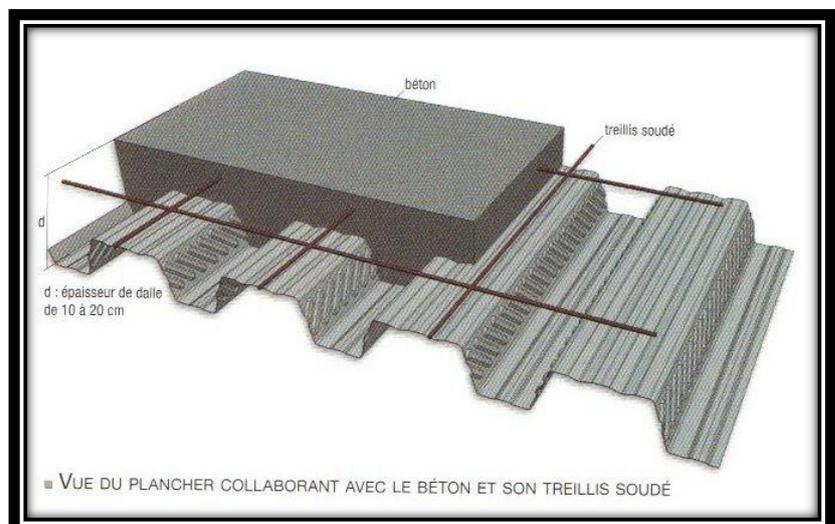
- Ce système présente aussi de certain avantage :
- permet de grand porté et avoir des espaces libres (17m)
- Des poteaux élancé jusqu'à 15m
- Confère a la construction une durabilité exceptionnelle.



Profilés métallique

#### Plancher

En an utilisé dans notre projet le plancher collaborant



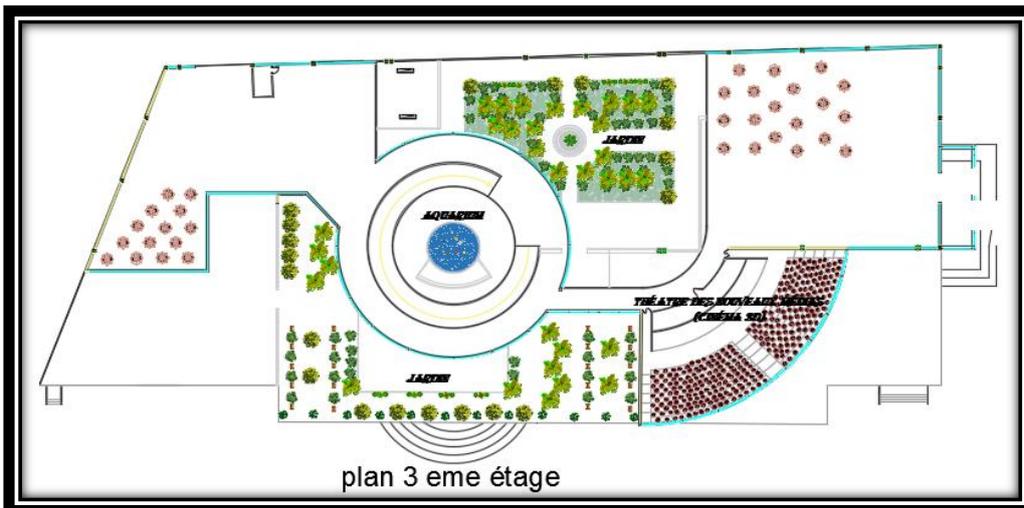
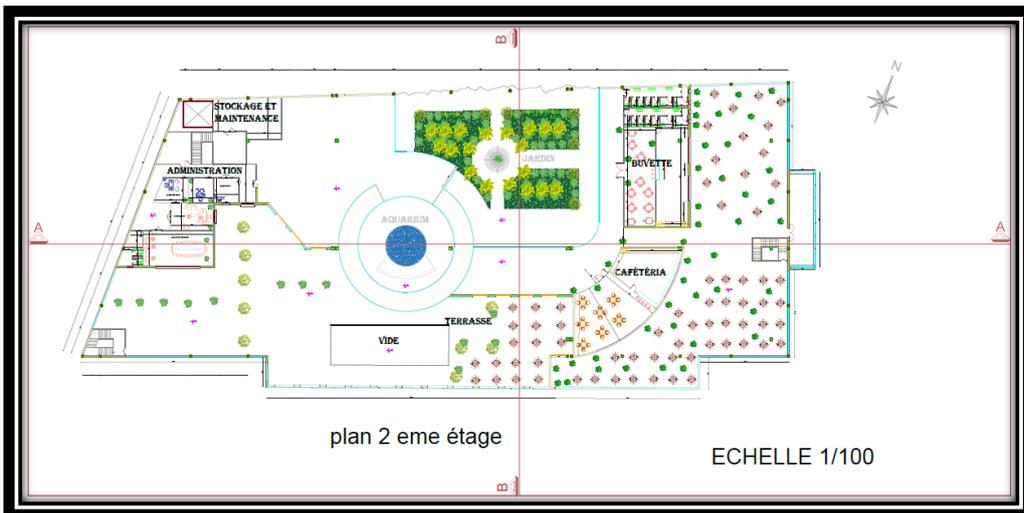
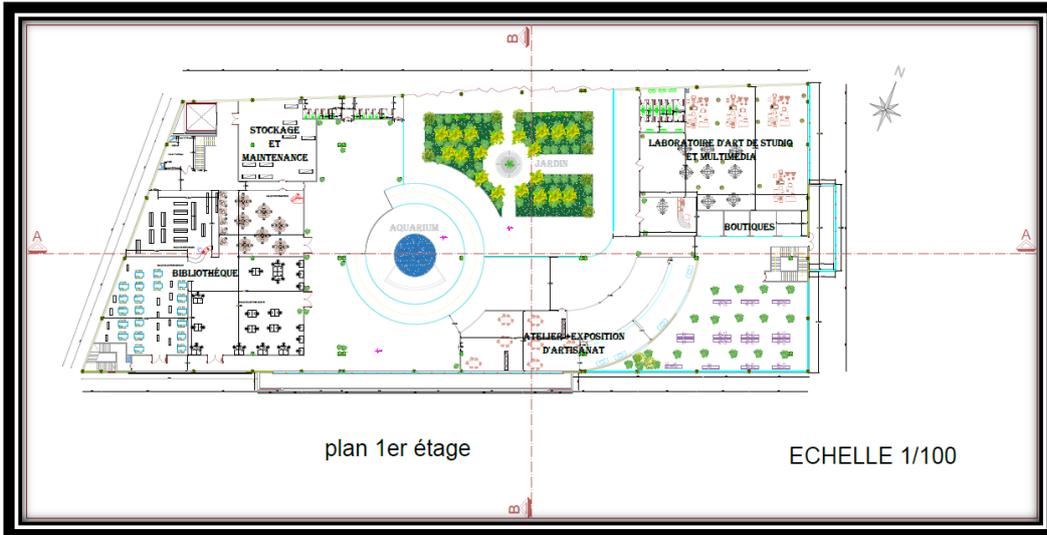
VI-11 Dossier graphique

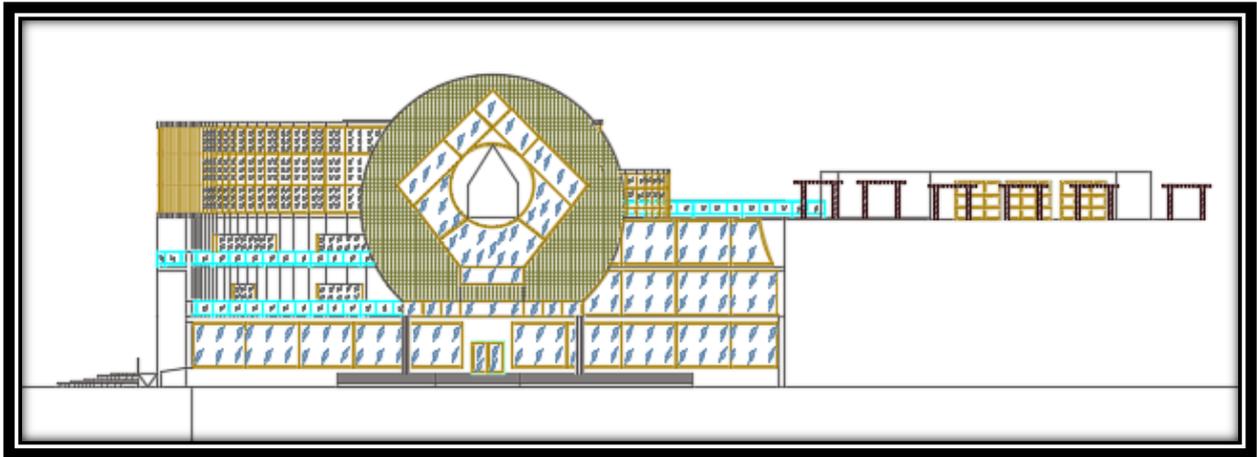


Plan de masse

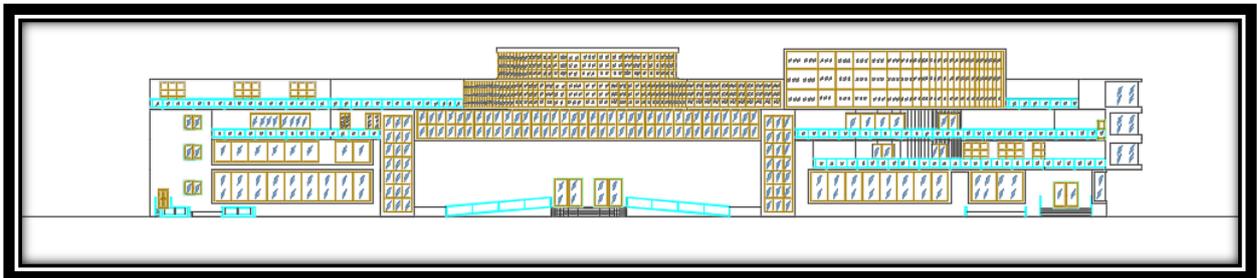


Plan RDC

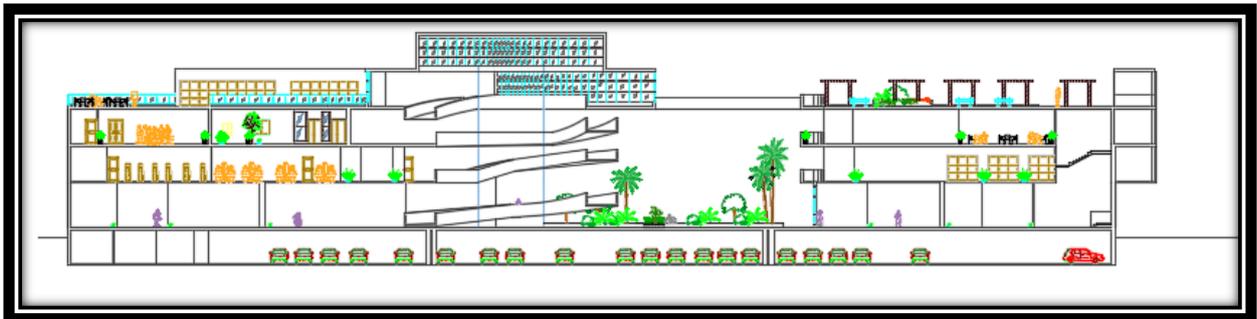




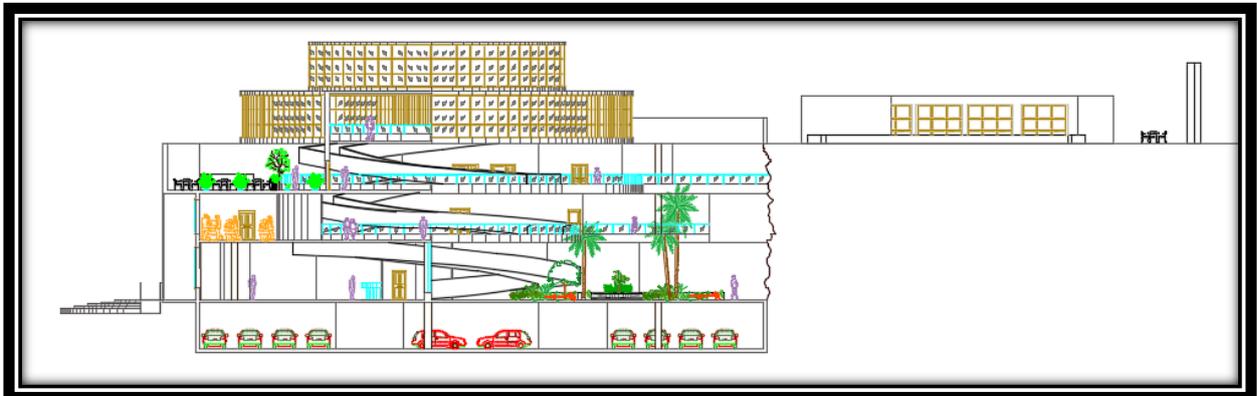
Façade nord est



Façade sud est



Coupe A - A



Coupe B - B

VI-12 Esquisse de projet

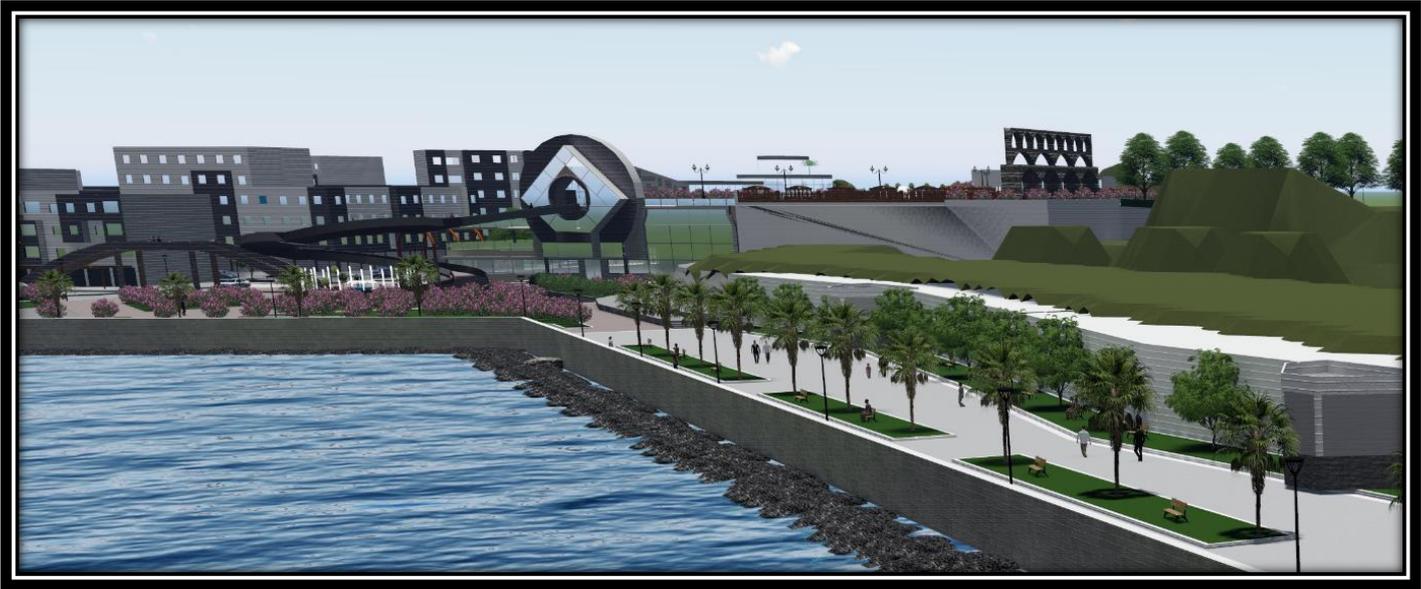












## VI-12 Conclusion

Nous avons tout au long de ce processus de conception traité une réalité urbaine sur tous ses aspects tentant de répondre à une problématique d'actualité à Tipaza qui est de lui donner une vraie image touristique.

Notre travail a été orienté sur un site qui permet d'avoir une articulation entre la ville et la mer

Par conséquent, notre action se voulait critique aux problèmes de rupture et ce, par le biais d'un axe reliant toutes les entités du front de mer pour réconcilier le citoyen avec la mer, offrant ainsi de véritables promenades urbaines animées par les ambiances des différents équipements proposés à savoir : un centre commercial, un centre nautique, musée naturelle, musée archéologique ....etc.

Ce travail nous a permis la compréhension des paramètres qui régissent l'organisation de l'espace et du paysage bâti dans les villes littorales. Le but de notre intervention est de montrer l'importance cruciale de s'adapter aux particularités du milieu dans lequel on s'inscrit dans la façon de produire et d'organiser notre architecture pour une meilleure mise en valeur des potentialités et des opportunités dont jouissent les villes littorales .