

4-720-597-EX-1



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.



**La Régénération des Fronts de Mer au Profit de la
Revitalisation des Petites Villes Littorale
(Cas de Tipasa)**

Présenté par :

Brahimia Ahlem

Sahraoui Saliha

Groupe : 03.

Encadrées par :

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

Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z (Géographe).

Année universitaire : 2015/2016

Remerciements

Nous remercions avant tout Dieu le Tout-puissant qui nous a donné la force, le courage et la volonté pour réaliser ce travail.

Nous tenons à présenter nos sincères remerciements à nos deux enseignants : **Mr. AOUISSI K.B .Dr. MOHAMED-CHERIF F/Z** .pour leurs conseils et orientations durant ces deux années de travail.

Nous tenons aussi à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin dans l'accomplissement de notre travail : **Mr. KHELLADI** .

Nous remercions également les membres du jury d'avoir accepté l'évaluation de notre travail.

Un grand merci également à toute personne qui nous a aidés de près ou de loin à accomplir ce travail.

Nos profonds remerciements à tous les membres de nos deux familles pour leur présence, préoccupation, soutien, encouragement, et patience durant tout notre cursus.

Et à tous ceux qui vont nous honorer par leur présence et qui vont enrichir ce travail par leurs jugements.

Dédicace

C'est avec une joie immense, que j'ai l'énorme plaisir de dédier ce modeste travail aux mes très chers parents « AHMED ET OMELKHIR »

A mes sœurs : Amina, Racha, Nadia, Mahdiya, Nedjwa.

A mon frère.

A mes adorable nièces.

A tous mes amis et camarades.

Et mes amis d'étude du

Groupe " intervention en zone urbain littoral "

Et pour finir, à mon binôme Saliha.

Brahimia Ahlem

Dédicace

C'est avec une joie immense, que j'ai l'énorme plaisir de dédier ce modeste travail aux mes très chers parents « Ali et Kheira »

A mes sœurs : Rachida, Chahra, Hanan, Samiha.

A mes frères.

A mes adorable nièces : Fadoj, Oumaima, Abd errahmen, Rihem , Lina, Sirine, Abd el bari, Samsoune, Ali, Abd el kader et Alaa.

A tous mes amis et camarades.

Et mes amis d'étude du

Groupe " intervention en zone urbain littoral "

Et pour finir, à mon binôme Ahlem.

Sahraoui Saliha

Références Bibliographiques

TABLE DES MATIERE

Chapitre 01 : Recherche thématique sur les petites villes littorales.

I) Introduction générale	02
1) Aperçu sur le littoral.....	03
II. Particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littoral.....	04
1/ particularités de l'urbanisation en zone littorale.....	04
a) Développement parallèlement à la bande littorale	04
a.1) Les facteurs à l'origine.....	04
b) Développement perpendiculaire à la mer.....	04
b.1) Les facteurs à l'origine.....	04
c) Classification des villes littorales.....	05
2 / particularité de l'architecture en zone littorale.....	05
a) L'implantation et l'orientation d'un bâtiment	05
b) Les couleurs	06
c) Les ouvertures.....	06
d) La forme	06
E) Les matériaux de construction	06
3) Les risques de la ville littorale	07
III / Problématique de la ville littorale algérienne	08
1) La littoralisation	08
2) L'urbanisation anarchique	08
3) La standardisation des logements en Algérie	09
a) Le plan d'aménagement côtier (PAC).....	10
b) Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU).....	10
c) Le plan d'occupation du sol (POS).....	10
d) SNAT: Le schéma national d'aménagement du territoire.....	10
e) SDAT: Le schéma directeur d'aménagement touristique.....	11
f) SRAT: Le schéma régional d'aménagement du territoire	11
IV/ Démarche méthodologique	12
1) Les petites villes côtières.....	12
2) La patrimonialisation des quartiers historiques et les régénérations des fronts d'eaux...12	

3) La relation ville- mer qui assure par le front de mer	13
4) L'importance et l'objectif de thème.....	13
5) Problématique.....	14
6) Conclusion	14

Chapitre 02 :

Introduction.....	16
I/ Définition des concepts	17
1) La « friche urbaine »	17
2) Façades maritimes.....	17
3) La régénération urbaine	17
a) L'historique de la régénération urbaine	18
b) Ses objectifs	19
c) Les zones d'intervention	19
4) Les formes de la régénération (renouvellement) urbain	20
a) Phénomène de densification.....	20
5) Les différentes opérations de régénération urbaine	20
a) La réhabilitation.....	20
II) La régénération des fronts de mer	21
1) Leur historique	21
2) Les types de la régénération des fronts de mer	21
a. Valorisation douce	24
b. Valorisation intermédiaire.....	24
3) Quatre notions structurantes pour la réussite de la régénération	24
III) La régénération de front de mer de Livourne	25
1) Présentation de la ville de Livourne	25
2) Le front de mer de Livourne	26
3) La régénération urbaine d'un équipement historique de la ville de Livourne	26
a) Livourne en marge de l'histoire.....	26
b) Contexte territorial.....	27

c) Évolution historique	28
d) Objectifs à atteindre	29
4) Promenade au long de la mer et la Terrasse « Mascagni » Livourne	30
Conclusion	33
Chapitre 03 : cas d'étude	
Introduction.....	34
I / L'historique de la ville de Tipaza	36
1) Période préhistorique	36
2) Période phénicienne	37
3) Période Romaine	38
4) Période coloniale	39
5) Période post indépendance	40
6) Période contemporain	41
II / Le synthèse de croissance de la ville.....	42
III/ Synnthese de l'état actuel de la ville de tipaza	43
IV/ L'état de bâtis	45
V/ Type de bâtis.....	46
VI/Typologie de l'habitat.....	46
VII/ L'état actuel de front de mer.....	47
1) Le délaissement des parcs archéologiques	47
2) Le délaissement de port	48
3) L'indépendance des complexes touristiques	48
VIII/ Les potentialités de la ville de Tipasa.....	49
1) potentialités historiques et culturelles.....	49
2) Potentialités touristiques.....	49
3) Potentialités naturelles.....	49
X/conclusion.....	50
VI/Conclusion générale.....	51

CHAPITRE INTRODUCTIF

I) Introduction générale

La conception architectural est le fruit d'une étude des grands paramètres, **LE SITE _ LE PROJET**, et la maîtrise de ces différents éléments, nous aider arrive a l'harmonie et la rationalité ; Parce que le meilleur projet c'est celui qui s'intègre dans son environnement naturel, social et économique en prenant compte les particularités significatives de chaque site.

"Toute intervention urbaine se doit au préalable d'identifier et de reconnaître les structures existantes, avant d'opérer par substitution partielle ou totale, en Cherchant ainsi à exploiter leurs potentiels. Il s'agit de prendre en Considération les caractères spécifiques du lieu d'intervention. Ces caractères Devenant alors les points d'appui nécessaires au nouveau projet, Garantissant la continuité urbaine et la préservation des éléments historico-culturels propres à l'identité du lieu."(1)

(1).A.LEVY/ V.SPIGAI ; LE PLAN ET L'ARCHITECTURE DE LA VILLE. VENEZIA, 1989, PAGE 137

Avant d'élaborer un projet, ils doivent consister d'abord à étudier le site et l'environnement et son évolution a travers le temps. Et ca pour arriver a les éléments qui caractérisée pour assurer la continuité historique.

Pour la réussite de projet et leur connexion avec la ville ou bien son environnement.

« La ville est une agglomération transformable, améliorable ; il ne suffit pas de démolir pour recommencer car chaque espace a toujours acte de culture. Alors il faut faire la ville en tenant compte de ce que existe encore d'hier et l'améliorer.... »

Définition de : JEAN NOUVEL

AMC, hors série, spéciale J.Nouvel. Les éditions du moniteur. Année 2012

1) Aperçu sur le littoral :

Le littoral est l'espace de contact, l'interface entre la terre et la mer. Il est constitué d'un rivage, d'un avant-pays marin exploité, d'un arrière-pays continental dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement marquées par la présence de la mer.

Le littoral, est caractérisé par une mosaïque d'écosystèmes terrestres et marins parmi les plus complexes, les plus divers et les plus productifs de notre planète, et a engendré une urbanisation proche du rivage qui modifie les transits littoraux, activités humaines et aménagements réalisés au niveau des bassins versants et des rivages .

Le littoral a un rôle stratégique dans les perspectives de développement grâce à ses particularités paysagères, socio-économiques et ses caractéristiques physiques et climatiques remarquables.

Et notre option s'intéresse au rapport site-projet, dans le but de chercher, identifier, expliquer les indicateurs qui ont marqué l'élaboration architecturale et urbanistique en zones urbaines littorales, notamment sur la partie du front de mer.

Donc, il s'agit d'une lecture des spécificités des territoires littoraux pour arriver à ces objectifs :

- L'amélioration de la qualité architecturale et urbanistique en milieu littoral, et ainsi de la qualité de vie de nos villes littorales.
- Une meilleure adaptation aux particularités du milieu littoral.
- Une protection et une mise en valeur de manière judicieuse pour un développement durable des potentialités de nos espaces littoraux.

II. Particularités de l'urbanisme et de l'architecture en zone littoral :

Les villes littorales présentent les mêmes caractéristiques – naturelle – économique – sociale.

L'impact architectural et urbanistique de ces différentes caractéristiques et présenter la ville littorale sur :

1/ particularités de l'urbanisation en zone littorale:

Nombreuse forme de développements urbanistique distingue les villes littorales a des villes de l'intérieure, parmi ses développements on trouve :

a) Développement parallèlement a la bande littorale : quand le site est plat en adoptant un tracé linéaire avec des percées perpendiculaire a la mer pour le contact visuel.

a.1) Les facteurs à l'origine:

Cette organisation a des raisons climatiques tel que:
Profiter de la ventilation naturelle ; ainsi l'esprit de l'homme d'être en face à la mer.

La croissance de la ville sur ces sites s'éloigne souvent de la côte pour des risques naturels tels que l'érosion, le tsunami. Cet impact a donné un intérêt particulier et par conséquence, pouvoir créer des espaces extérieurs comme placettes, promenades balnéaires, des commerces, des espaces de consommation et lieux de rencontre et d'échange culturel.

b) Développement perpendiculaire à la mer : développement perpendiculaire à la mer quand le site est accidenté, montagneux ou il est difficile à construire à cause de la morphologie du terrain. Construire sur les hauteurs pour éviter plusieurs risques naturels.

b.1) Les facteurs à l'origine:

Les risques naturels jouent un rôle important sur le développement de la ville, leur impact fait qu'elle s'éloigne de la côte et implique de construire sur les hauteurs pour éviter les dégâts. L'implantation du village perpendiculairement à la mer dans le but de:
-se protéger des vents du nord et de l'humidité.
-de bénéficier d'une ventilation naturelle.
et de créer des percées visuelles sur la mer.

Autre développements qui est précisé a l'époque par la présence d'obstacles tels que les éléments naturels (les cours d'eau, les montagnes, forêts, rochers), pouvait empêcher la ville de se développer mais c'est plus le cas aujourd'hui avec les nouvelles technologies. Mais aujourd'hui la présence de certaines zones comme les zones militaires, les sites protégés et la présence des terres agricoles peut réorienter l'urbanisation des villes littorales.

-Tout ça pour le recourir a des métaphores divers.

c) Classification des villes littorales: les villes littorales peuvent être classées :

-Par taille : (grandes, moyennes et petites)

-Par vocation:

Portuaire : et distingué selon leurs activités en

(Port de plaisance : pour des raisons touristiques)

(Port de pêche pour les petites villes)

(Port de commerce pour les grandes villes)

(Port militaire « en cas des guerres »)

Industrielle : L'urbanisation connaîtra des habitats Industriels et collectifs avec les paysages industriels comme les aires de stockage et les hangars.

Touristique : l'aménagement des promenades et de résidences de vacances pour le tourisme bannière ou bien littorale.

2 / particularité de l'architecture en zone littorale:

L'architecture des villes littorales est caractérisé par:

a) L'implantation et l'orientation d'un bâtiment :

Dans la conception d'une construction au bord de mer, il faut prendre en considération la protection des bâtiments:

-Contre les vents

Le projet peut se protéger contre le vent à l'aide un relief de terrain ou par l'implantation des arbres mais en peut protéger par divers formes des toitures inclinés ou courbes permis de détournent le vent et par les ouvertures pour laisser passe(le vent).

- Par rapport au soleil (l'ensoleillement) :

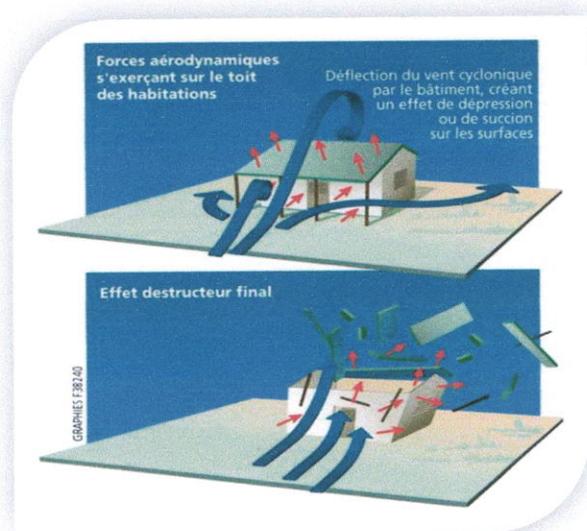


Fig1 : image montre la protection de bâtiment contre le vent

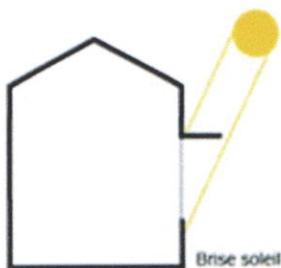
La préférence reconnue à l'exposition est : Nord-Sud des façades. Pour obtenir l'ombre des loggias ou des ouvertures emboîtées. Avec l'utilisation des pare-soleil et des technique des ouvertures pour protéger de l'ensoleillement directe



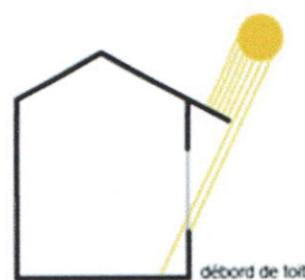
Le retrait de vitrage



les loggias



Les brises soleil



le débord de toit

Avec l'intégration architecturale des panneaux solaires

b) Les couleurs : L'utilisation des couleurs claires le blanc et le bleu dans le revêtement extérieure qui symbolisent la mer avec l'utilisation de bois et de pierre dans le traitement de façades pour interviennent aussi sur la réflexion, et à la distribution de la lumière.

c) Les ouvertures: la présence des grandes ouvertures, les terrasses et les balcons pour les vues qui dégagée sur la mer et de l'ensoleillement et la ventilation naturelle.

d) La forme : L'utilisation des diverses formes géométriques se basent sur la métaphore plus que les formes rectilignes et prendre en considération : La propriété visuelle par la dégradation vers la mer.

E) Les matériaux de construction : le choix ce fait dépend les facteurs d'été et d'hiver on utilise Des matériaux de construction durables résistant a l'air marin (le brique ; le béton, la pierre, le bois, le métal ...) avec l'utilisation du verre dans les ouvertures (utilisation de verre de faible émissivité) pour avoir le maximum de lumière.

Parmi les exemples des projets littoraux qui respecter cette spécificité :



Par la forme

par le traitement de façades

par les ouvertures

Fig. 2 : photos des bâtiments montre la spécificité de littorale.

3) Les risques de la ville littorale :

Les risques sont distingués en trois types selon qui cause :

Les risques des activités industrielle : la pollution ; les marchandises dangereux ; le bruit ; la nuisance environnementale.

Les risques climatiques : l'érosion, l'humidité, la corrosion, les vents, la submersion marine, la vulnérabilité sismique.

Les effets de la surconcentration de la population : la sur urbanisation qui rendre le tissu urbain adjacent et l'empiétement des beaux sites, le chômage, la pauvreté, le bruit, la pollution urbain.

III / Problématique de la ville littorale algérienne :

L'Algérie est bordée au Nord par la mer Méditerranée. Son littoral s'étend d'Est en Ouest sur un linéaire côtier de 1622,48Km, Ce dernier a été l'axe majeur de l'urbanisation ;et ce littoral connue des phénomènes

1) La littoralisation : un phénomène de concentration des hommes et des activités sur les régions Littorales.

En Algérie, environ les deux tiers de la population algérienne sont concentrés sur le littoral qui représente 4% du territoire seulement (la répartition est déséquilibrée). Cette forte concentration de la population surtout dans les grandes villes comme (dont la population est de plus de trois cent mille (300 000) habitants et dispose des fonctions supérieures tels que Alger, Oran et Annaba) et quelque moyen ville (la population est comprise entre cinquante mille (50 000) et Cent mille (100 000) habitants tels que Skikda , bejaia, mostghanem) au détriment des petites villes (la population est comprise entre Vingt mille (20 000) et cinquante mille (50 000) habitants (Cherchell, Tipasa, Ténès,) qui sont restées relativement délaissées ou en stagnations. Est résulte l'implantation de zones industrielles et est une des conséquences directes de faire ces villes la destination privilégiée de la population, et cette forte concentration démographique a entraîné une urbanisation démesurée. Le taux d'urbanisation est passé de 26% en 1962 à 61,4% en 2010. et ces villes littorales algériennes par ailleurs caractérisé par une forte concentration des activités industrielles et ca entraînée une surexploitation de littorale qui résulte plusieurs risques mène a la dégradation de littorale.

2) L'urbanisation anarchique : Le processus d'urbanisation des villes littorales a évolué à des rythmes différenciés, selon différentes périodes: période de colonisation qui à façonné l'espace avec une utilisation rationnelle, et une période postcoloniale qui se caractérise par une anarchie urbanistique et architecturale et démesuré.

A la période coloniale la construction au bord du rivage était interdite qui est limitée par un boulevard du front de mer offrait des promenades a partir de 80 m de la mer.

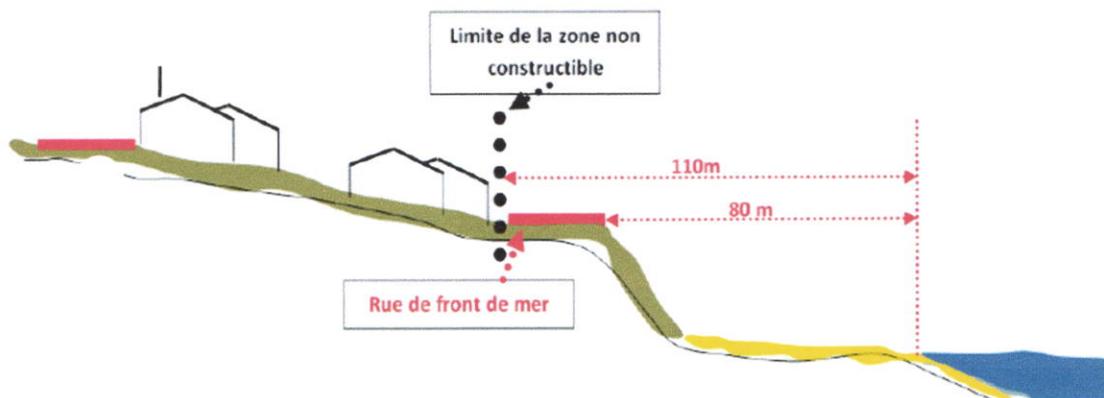


Fig.3 : schéma présente Limite des aménagements sur le rivage pendant la période coloniale.

Mais a la période postcoloniale (et le problème née a cette période) :la ville tourne le dos a la mer et ca engendrée un front de mer délaissai occupe par une habitation individuelle anarchique ne donne pas l'identité de la ville . A cette période L'architecture ne prend pas en considération la

présence de la mer et ca résulte un architecture non réfléchie, standard, répétitive et traite de la même façon a des villes intérieures avec des formes simples et des couleurs répondre seulement aux besoins sociaux ne présente pas la ville méditerranéenne ce qu'on appel la **standardisation**

C'est construit juste pour le nombre (quantitatif pas qualitatif).

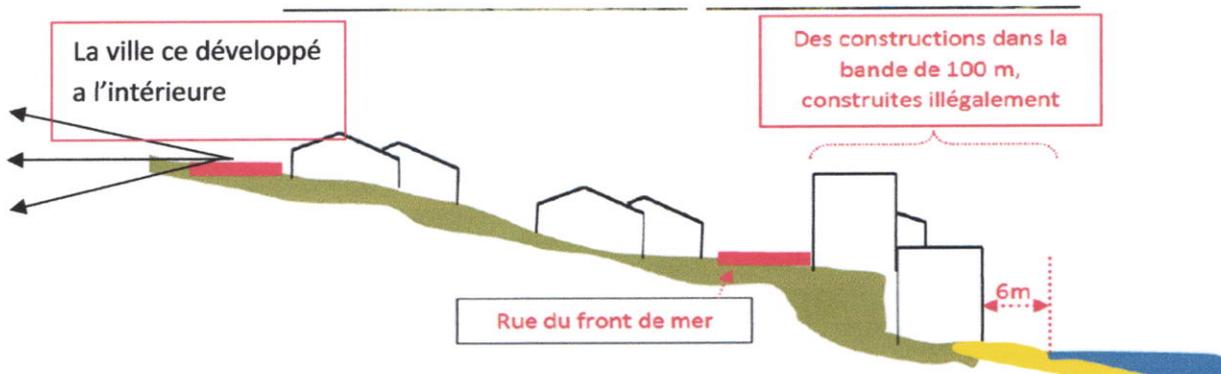


Fig.4 : Dépassement des limites de la zone non constructible du rivage pendant la Période postcoloniale

3) La standardisation des logements en Algérie :



AADL de Tipaza
Ouargla

AADL de Blida

HABITAT collectif

Fig5 : habitat collectif dans la ville littorale et la ville intérieure montre la standardisation.

- **Les Lois et réglementations des villes littorales algériennes:**

La particularité des villes littorales algériennes réside dans la réglementation qui diffère d'un pays à un autre.

LOI 02-02 : Correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral

Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément «un aménagement du littoral», elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement.

LOI N° 03-02 : Correspondant au 17 février 2003 fixant les règles générales d'utilisation et d'exploitation touristique des plages.

La présente loi a pour objet de fixer les règles générales relatives à l'utilisation et l'exploitation touristiques des plages. Elle a pour objectifs:- la protection et la valorisation des plages en vue de faire bénéficier les estivants de la baignade.

LOI 03-03 : Correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansions touristiques (ZET)

La présente loi a pour objet de définir les principes et règles de protection, d'aménagement, de promotion et de gestion des zones d'expansion et sites touristiques, elle pour objectif:

- L'utilisation rationnelle et harmonieuse des espaces et ressources touristiques en vue d'assurer le développement durable du tourisme.
- L'intégration des zones d'expansion et sites touristiques ainsi que les infrastructures de développement des activités touristiques dans le schéma national d'aménagement du territoire;
- La protection des bases naturelles du tourisme; La préservation du patrimoine culturel

-Instruments d'urbanisme liés au littoral:

a) Le plan d'aménagement côtier (PAC):

Le PAC a pour but objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace s'est faite sur la base de critères physiques ainsi au niveau des zones des falaises , il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3km, Il a été intégré les espaces forestiers dans leur intégralité, les plaines.

b)Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU):

Le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires concernés, il détermine la destination générale des sols, la nature et le tracé des grands équipements d'infrastructure.

En Algérie le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection.

c) Le plan d'occupation du sol (POS) :

Le POS est un instrument de gestion et de planification urbaine dont la finalité est un règlement de détail, procédant d'une politique de protection (notamment par l'interdiction de construire). Dans le respect des dispositions du PDAU, Le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage du sol et de construction pour le secteur concerné. Le POS en tant qu'instrument d'urbanisme réglementaire de détail doit normalement permettre de mieux cerner les critères de spécificité des lieux.

d) SNAT: Le schéma national d'aménagement du territoire Le SNAT est un document d'orientation par lequel l'état affiche ses options politiques d'ensemble en matière d'aménagement et de développement du territoire, il décline les secteurs prioritaires et les espaces d'intervention

nécessitant des efforts d'investissement et de promotion à moyen et long termes. Basée sur les principes de l'équité sociale, de l'efficacité économique et de la durabilité des ressources, la conception du SNAT permet de montrer en priorité les points durs, les dangers les plus criants et de souligner en même temps les points forts, les lieux où des efforts importants méritent d'être déployés.

e) SDAT: Le schéma directeur d'aménagement touristique: Le SDAT est une composante du SNAT 2025, prévu par la loi 02-01 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement du territoire et du développement durable. Le schéma directeur d'aménagement touristique « SDAT » 2025 constitue le cadre stratégique de référence pour la politique touristique de l'Algérie à sa faveur l'état :

- Affiche sa vision du développement touristique national aux différents horizons à court terme (2009), moyen terme (2015) et long terme (2025) dans le cadre du développement durable afin de faire de l'Algérie un pays récepteur.

Définit les instruments de sa mise en œuvre et précise les conditions de sa faisabilité.

f) SRAT: Le schéma régional d'aménagement du territoire : Document constitutionnel de référence régionale et d'orientation des initiatives locales, le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) incarne la stratégie de développement et d'aménagement de la région étalée sur 20 ans et est garant de la cohérence des stratégies sectorielles à l'échelle régionale. Ses préconisations doivent faire ressortir des projets concrets qui répondent aux besoins de développement immédiats et futurs. De même, Il constitue un outil de formalisation du projet régional, autour duquel pourrait se négocier le contenu des contrats Etat/Région, au service des collectivités territoriales notamment les régions.

Les objectifs escomptés du schéma régional d'aménagement du territoire sont ceux de :

- Présenter un diagnostic territorial concerté par l'ensemble des acteurs locaux mettant en exergue les enjeux prioritaires de développement régional. Constituer une vision pour la région, en définissant les moyens à adopter pour améliorer son efficacité économique et la qualité de vie de ses habitants.
- Elaborer, sur la base de cette vision, une prévision réaliste des actions de l'Etat en matière d'infrastructures et d'équipements.
- Créer un cadre de partenariat dynamique autour des projets de développement préconisés par le SRAT.

IV/ Démarche méthodologique :

1) Les petites villes côtières :

La moitié de la population mondiale vit dans des villes de moins de 500 000 habitants, dont une grande majorité est des villes côtières. La croissance démographique future sera concentrée sur ces petites villes et les villes moyennes.

Ces villes connu plusieurs pressions pratiquer ou exercent sur le territoires côtiers : les pollutions marines, la dégradation du littoral, le déclin des activités traditionnelles de la pêche ou de l'artisanat, le développement des activités du tourisme balnéaire consommateur de territoire et de ressources naturelles, la sur-densification des quartiers historiques par les migrants les plus démunis ou bien la spéculation foncière due à la «gentrification » des centres villes à des fins touristiques, « La gentrification c'est l'évolutions des quartiers centraux dégradées. ».

La plupart des villes maritimes ont été ou sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités portuaires et côtiers en faveur de sites suburbains plus performants, si les travaux de front de mer ont toujours été mobiles et connecter à l'intérieur des villes, se déplaçant au fur et à mesure des nouveaux besoins, et la régénération de ces territoires constitue un enjeu urbain et économique de taille ; elle doit permettre de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes par la création de nouvelles fonctions urbaines aide de relier les deux composantes (la ville et la mer). *Les quartiers anciens des villes portuaires peuvent être considérés de deux points de vue différents : d'une part dans le cadre des études géographiques portant sur le patrimoine des centres urbains anciens, d'autre part dans la lignée des travaux sur les réhabilitations des water fronts et leurs répercussions sur le tissu urbain adjacent*¹.

2) La patrimonialisation des quartiers historiques et les régénérations des fronts d'eaux:

Parmi les objectifs des opérations de front de mer est l'articulation de la ville avec son port et son front d'eau pour redynamiser les quartiers anciens contigus. Pour la ville protège son identité parce que ces port qui causée la naissance de ces villes.

Les opérations de réhabilitation et de régénération des fronts de mer sont présentées comme une partie d'un projet urbain plus vaste, concernant également les espaces urbains anciens (les centres historiques), avec des effets de préparation et la création d'un contexte favorable à causée des investissements et des valorisations. Sachant que le contexte actuel le front de mer est l'un des territoires urbains les plus complexes car il est construit a travers plusieurs conjonctures historiques. Alors ce transformation qui concerne le front de mer se toucher les centre anciens de ces villes côtières a couse leur proximité.

Donc il faut comprendre l'évolution des espaces anciens parce qui ont une forte relation avec le front de mer, et l'évolution elles sont déférent a des villes intérieures, et ca montre la spécificité des villes littorales

_ Pour assumer l'identité urbaine littorale.

¹ Ce terme est communément employé par les historiens et chercheurs qui s'intéressent à l'aménagement des fronts d'eau et semble avoir son origine dans l'ouvrage de Bruttomesso, Rinio (dir.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water, Città d'Acqua : Venice, 1993.* - 351 p

3) La relation ville- mer qui assure par le front de mer :

A l'origine il existe un lien fort entre la mer et la ville (relation économique et sociale) mais séparation fonctionnelle et paysagère. et maintenant y a aucune dialogue entre ces deux partie. La régénération des fronts de mer a été perçue comme un moyen de relier et renouer avec la ville et son centre urbain. Donc le but est bien de reconstruire la centralité de la ville par une marge maritime.

Les régénérations des fronts de mer ne conduisent pas aux mêmes résultats parce que y a plusieurs vois de cette régénération qui est lier aux caractéristiques spatiales et paysagères des fronts de mer délaissés : étendue, importance patrimoniale des équipements industriels, et leurs relation avec la ville, degré de connexion avec elle.

Les usages et les destinations des fronts de mer lier aux leurs capacités de créer des emplois accessibles quelque soit privés / publics/ résidentiels / touristiques/récréatifs / ludiques / mixtes, que l'on peut également classer en fonction de leur rapport àLa "maritime"

4) L'importance et l'objectif de thème:

On a choisi ce thème parce que la plupart des villes côtières souffrent que elles sont entièrement urbanisées, qui n'ont pas de valeur environnementale et la régénération du front de mer a été présente dans les plus importants usages de la planification et la projection urbanistique. C'est ainsi que le front de mer offre actuellement une potentialité unique pour le développement urbain dans les petites villes côtières ; La préservation des zones côtières est importante pour la rendre aisément et rapidement accessible pour la population (Le front de mer c'est le lieu préfère de tout le monde dans la ville) et pour relier la ville avec son front d'eau

En intègrent la vie sur le nouveau front de mer au tissu urbain global en mettant en valeur le caractère de la zone et son rôle.

Il a aussi été souligné que la restauration de bâtiments dans les petites villes historiques de côtières vise un double objectif :

- Premièrement, la préservation du patrimoine historique ;
- Deuxièmement, l'amélioration des conditions de vie des populations qui résident dans les petites villes historiques par la création d'emplois et l'offre d'abris

L'objectif général du programme est donc de protéger et d'assurer une utilisation rationnelle et durable des ressources côtières, Maîtriser et rationaliser l'occupation du littoral, Réduire progressivement la dégradation du littoral.

5) Problématique:

« il y a long temps été très difficile –specialement pour les villes qui avaient des historiques –d’y élaborer des projets contemporains. des travaux récents ont pourtant démontré qu’en se concentrant sur des zones précises et qu’en tenant compte du contexte, il devenait possible de construire ... »

ZAHA HADID . interview documentaire « 4 ARCHITECTE A ROME »

Source : ARTE. 2004

Pour cela notre problématique de recherche concerne :

- **Comment réconcilier la ville avec la mer via le processus de régénération urbaine de son front d’eau ?**
- **Comment la régénération des fronts d’eaux met en valeur les atouts de la ville et améliore son image au profit de son attractivité ?**

6) Conclusion :

Notre objectif est d’identifier ces particularités en suivant l’évolution des villes littorales.

Tout ça pour mieux comprendre les problèmes que vivent aujourd’hui ces villes pour pouvoir intervenir d’une manière logique.

En arrivant à travers cette étude à trouver une méthodologie de la régénération de littorale qui se traduit:

- Récupérer le front de mer.
- Maîtriser le rapport ville/mer.
- Une meilleure adaptation et intégration aux particularités des sites littoraux.
- Une nouvelle attractivité de la Ville.
- Reconquête de la façade maritime.
- Améliorer la qualité architecturale et urbanistique en milieu littoral.
- Etablir un équilibre entre les objectifs de protection et les nécessités du développement en général.

CHAPITRE

02

INTRODUCTION

Les espaces anciens, notamment les centres historiques, sont l'objet de préoccupations croissantes : le mouvement de patrimonialisation a gagné la plupart des villes, qui en entreprennent la protection, réhabilitation et revalorisation. Parallèlement les espaces portuaires anciens, peu adaptés aux mutations du trafic international, sont pris dans des opérations prestigieuses de régénération des fronts d'eau. Ces deux mouvements se combinent dans les thèmes du « retour à la ville » et de la régénération urbaine et coïncident dans les villes littorales présentant des espaces anciens. Il s'agit d'une réelle préoccupation pour les espaces anciens et la régénération de ces derniers se développe parallèlement à celle de front d'eau.

Les quartiers anciens des villes littorales peuvent être considérés de deux points de vue différents : une part dans le cadre des études géographiques portant sur le patrimoine des centres urbains anciens, d'autre part dans la lignée des travaux sur les réhabilitations des fronts d'eau.

Cette opération ne porte pas spécifiquement sur les fronts d'eau et leur requalification mais sur les espaces historiques contigus : le centre et les quartiers historiques. On ne peut pas ignorer les relations entre le port historique et le front d'eau avec les espaces anciens car cette proximité confère un statut particulier à ces espaces et les différencie des centres anciens de villes sans la présence de mer.

La formation des friches urbaines apparaît comme un fait marquant de l'urbanisme contemporain. Ces espaces variable quant a leur forme et leur conteneue apparaissent aujourd'hui comme « la régénération urbaine »

Rachel Rodrigue –malta-

I/ Définition des concepts :

1) La « friche urbaine » :

Est une notion doublement complexe. Elle est à la fois un lieu et unedynamique. Appréhender cette thématique peut donc se faire sous un angle plus ou moins statique, suivant que l'on définisse le terme comme une surface antérieurement utilisée et aujourd'hui dépourvue d'activité officielle et reconnue, ou que l'on envisage les mécanismes générateurs de friches dans une optique de suivi de l'évolution des sites et d'anticipation de leur réutilisation.

Dans les deux cas, la notion est d'autant plus complexe qu'elle recouvre une grande diversité de situations : sites industriels, militaires, portuaires, ferroviaires, postaux, hospitaliers, commerciaux, d'habitation, etc. L'état du sol, l'intention du propriétaire vis-à-vis de son terrain, la présence d'un bâti complexe ou valorisable, l'occupation partielle, etc. complexifient encore le tableau.

Enfin, si la problématique des friches n'est pas nouvelle, elle semble revenir aujourd'hui sur le devant de la scène. Sans doute portée par un effet de mode, elle s'inscrit dans la logique de l'urbanisme dit « durable ». Mais c'est sans doute le contexte récent de restructuration du patrimoine par les propriétaires publics et privés qui ravivent la perspective de bouleversements au cœur des villes, avec des visages et des enjeux nouveaux.

2) Façades maritimes:

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.

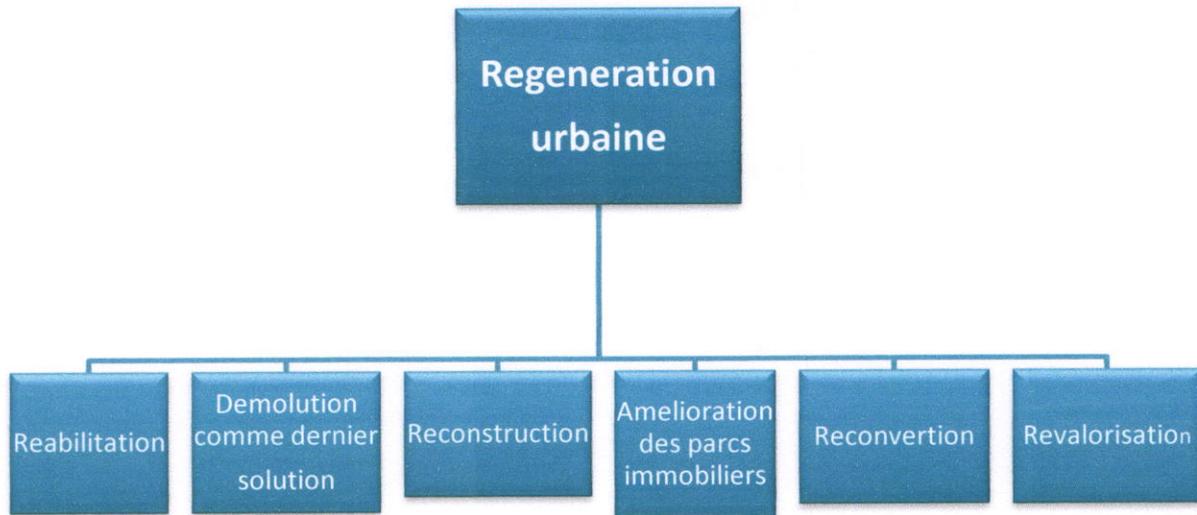
3) La régénération urbaine :

La régénération ou le renouvellement urbain réunit la réhabilitation, démolition, construction de logements et d'équipements et poursuite de l'amélioration du parc immobilier dans le but de développement durable.

Cette opération ambitionnée a multiple : désenclaver les quartiers, améliorer la qualité de la vie et la qualité patrimoniale, donner une meilleur image a la ville....

Il intègre la redéfinition des espaces ; des voiries ; des équipements mais aussi d'implantation ou le développement des activités socioculturelles et économiques dans un objectif de mixité sociales et de diversité des fonctions urbaines.

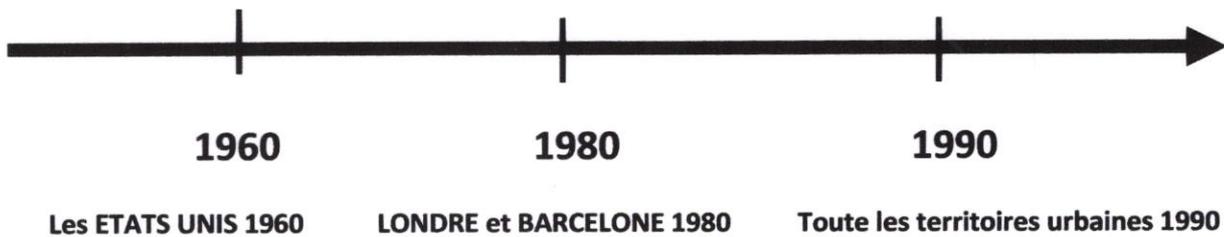
Les projets à venir sont menés en concertation avec les collectivités territoriales, les habitants, et tous les acteurs institutionnels. Ils s'accompagnent d'une gestion urbaine de proximité renouvelée ou régénérer. Pour être arrivé au terme, ils nécessitent des compétences diversifiées et complémentaires



a) L’historique de la régénération urbaine :

La régénération urbaine c’est d’abord formalisée aux ETATS-UNIS a partir des années 1960 ; lorsque la délocalisation des activités maritimes a conduit au délaissement des vastes espaces devenues des friches sans aucune valeur. Ces vides urbains ont été surtout réaffectés ; a l’initiative des municipalités. A des activités de centralité comme à Boston, New Orléans, Baltimore. En une deuxième étape, il lustrée magistralement par le cas des London Dock lands ; a partir des années 1980, puis de Barcelone, la régénération urbaine a reconvertir totalement des espaces délaissés, mais en y reconstruisant de véritables « morceaux de ville » multifonctionnelle.

Avec la troisième étape, en cours depuis les années 1990, la régénération urbaine s’applique a une grande diversité de territoire urbains, souvent encore largement habités, fonctionnellement hétérogènes, mais présentant tout un ensemble de dysfonctionnements.



b) Ses objectifs :

L'objectif de la régénération urbaine consiste à :

S'occuper de la dynamique complexe des zones urbaines modernes et de leurs problèmes, en revitalisant leurs fonctions économiques sociale, environnementale et culturelle.

Transformer les quartiers en difficulté, dans le cadre d'un projet urbain.

Permet de :

- Reconquérir des terrains laissés en friche.
- Rétablir l'équilibre de la ville.
- Traite le manque de la ville.
- Restructurer des quartiers d'habitat.

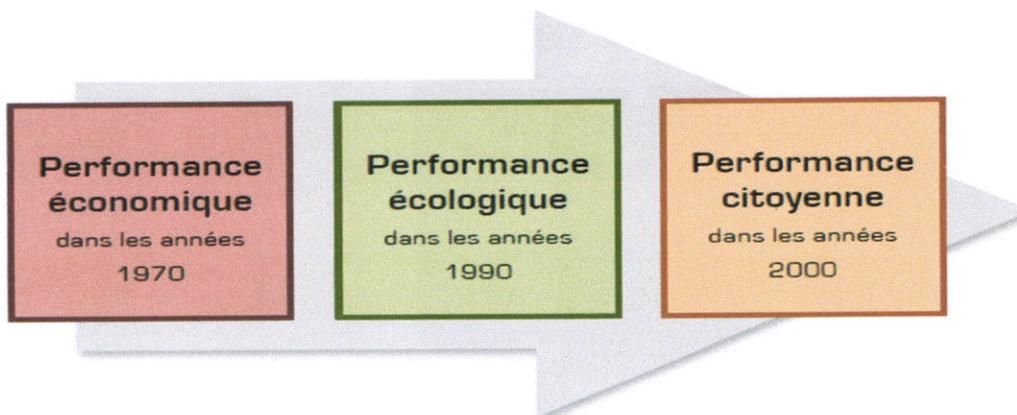
c) Les zones d'intervention :

- Les friches portuaires (en zone front de mer).
- Les friches industrielles.
- Le dysfonctionnement social dans les grands ensembles.

3) Les types de la régénération urbaine :

Il ya trois motivation pour la régénération urbaine :

- La régénération imposée après une longue période d'abandon d'une zone urbaine ou suite une forte dégradation des conditions de vie dans un quartier (ex. London Dock lands).
- La régénération préventive dans les zones urbaines ou le tissu social et économique s'est détérioré (ex. Istanbul).
- La régénération opportuniste quant les bailleurs de fonds publique et privées cherchent le terrain adéquate pour un grande projet (ex. Barcelone).



4) Les formes de la régénération (renouvellement) urbain :

a) Phénomène de densification

Le renouvellement urbain est un phénomène de densification du tissu urbain existant. La ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait par mutation du tissu urbain (démolition reconstruction ou construction dans les dents creuses).

Pour le développement durable on reconstruit la ville sur elle-même, sans consommer de nouveaux terrains vierges, est une réponse apportée à l'étalement urbain. Pour éviter la démolition pour la construction car il est très coûteuse.

5) Les différentes opérations de régénération urbaine :

Dans un projet de renouvellement urbain le travail consiste en une somme d'intervention sur le bâti, les espaces publics, les circulations....qui se concrétisent dans des opérations spécifiques :

a) La réhabilitation

La réhabilitation est une pratique architecturale destinée à améliorer le bâti dégradé et dévalorisé et prolonger sa durée de vie. En actualisant les façons de l'utilisation de l'état d'habitation des bâtiments au sens physique et social de terme.

Il s'agit à partir de la reconnaissance de l'existant et l'historique de leur développement d'apporter les compléments qui feront levier vers l'évolution positive. Intervenir sur le bâti comme un médecin sur malade.

La pratique de la régénération urbaine a aujourd'hui significativement évolué, désignant des réalités très variables comprises entre la reconversion spontanée d'un vieux bâtiment de taille contenue à la réintégration de véritables morceaux durablement dans un processus de déqualification. La notion de régénération prend alors dans ce cas tout son sens, désignant les actions nécessaires à entreprendre sur une transformation urbaine qui ne s'opère plus d'elle-même, paralysée par des dysfonctionnements socio-économiques et spatiaux trop lourds.



Avant

Après

Fig. 1 : exemple d'une façade d'un immeuble régénérée à NANTE

On conclure que cette opération de régénération correspond au concept « **faire la ville dans la ville** ». Et malgré la coupure physique et visuelle de ces espaces anciens avec la mer, ne peuvent être étudiés sans s'y référer ; parce que la proximité de la mer qui joue le rôle dans la patrimonialisation de ces espaces.

Le littoral est l'espace de contact, l'interface entre la terre et la mer. Il est constitué d'un rivage, d'un avant-pays marin exploité, d'un arrière-pays continental dont les paysages, les aménagements et les activités sont fortement marquées par la présence de la mer.

Front de mer

II) La régénération des fronts de mer :

1) Leur historique :

La régénération des fronts de mer a été perçue comme un moyen de renouer avec la centralité de la ville.

La première opération de ce fait en 1960 à l'ÉTATS UNIS à Baltimore et Boston ont abouti à la construction des Festival Market Place, par James W. Rouse. Ces centres commerciaux visent à attirer les populations des banlieues.

Mais il ne s'agit pas d'équipements destinés aux populations des centres : le but est bien de reconstruire la centralité par la marge maritime, pour amorcer une requalification plus générale de la ville.

La régénération touchée plusieurs villes (grand ; moyen et petites), mais chacun leur type d'évolution ce qui pousse Claude Chaline et Vermeersch de poser des critères pour comprendre les différentes évolutions:

- Les caractéristiques spatiales et paysagères des friches : étendue, importance patrimoniale des équipements industriels, configuration des plans d'eau.
- Les relations à la ville : topographie (comme le rappelle Vermeersch le port dans une ville comme San Francisco - ou Valparaiso et Gênes - est plus visible en raison de la Topographie générale), position par rapport au centre-ville, degré de connexion à la ville.
- Les acteurs finançant ou réalisant la réhabilitation : on a ainsi une grande différence entre Barcelone, où l'autorité portuaire conduit le projet, et Boston, où ce sont les pouvoirs publics locaux avec des financements fédéraux.
- Le degré d'implication de groupes d'habitants ou d'associations qui peuvent avoir une forte influence comme à Montréal ou à Québec.
- Le contexte culturel que rappelle mais cette notion reste à préciser
- Les usages et destinations des fronts de mer : privés / publics/ résidentiels / touristiques /récréatifs / ludiques / mixtes, que l'on peut également classer en fonction de leur rapport à la "maritime"

- On peut constater deux oppositions fondamentales

Pour *Claude Chaline* il s'agit de deux partis pris différents : créer un morceau de ville banal ou profiter des atouts du site et de localisation par rapport au centre pour réaliser une opération urbaine d'envergure. *Vermeersch* oppose les opérations à vocation urbaine, où le front d'eau est réhabilité partir de la ville et l'élément aquatique n'agit que comme cadre et plus-value, à des Opérations menées avec des finalités plus maritimes, pour des usages liés à la présence de l'eau (port de plaisance, mise en valeur du patrimoine portuaire et industriel, promenades, Pêche). Pour lui cela révèle un passage à un urbanisme du signifiant également, où l'élément maritime est réinterprété. A partir de cette « maritimisation » (qui peut être « Atmosphérique » ou « fonctionnelle ») des opérations de front de mer on retrouve cette Volonté de marquer la spécificité de la ville littorale.



Fig 2 : Vue sur le front de mer de Dubaï

Fig3 :front de mer de Dubaï.Avançant sur l'eau du Golfe

Fig4 : New York:
Restructuration des zones
industrielles
Dans des zones publiques

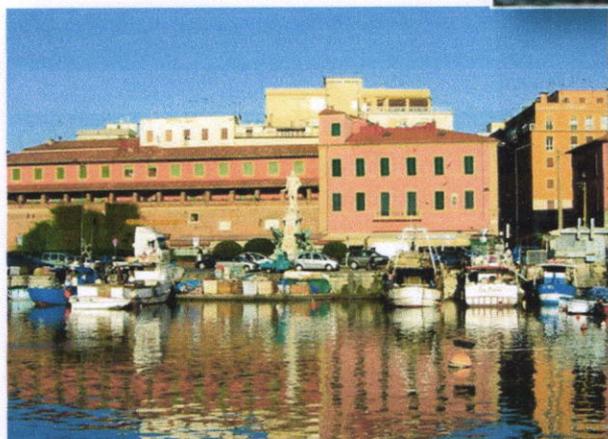
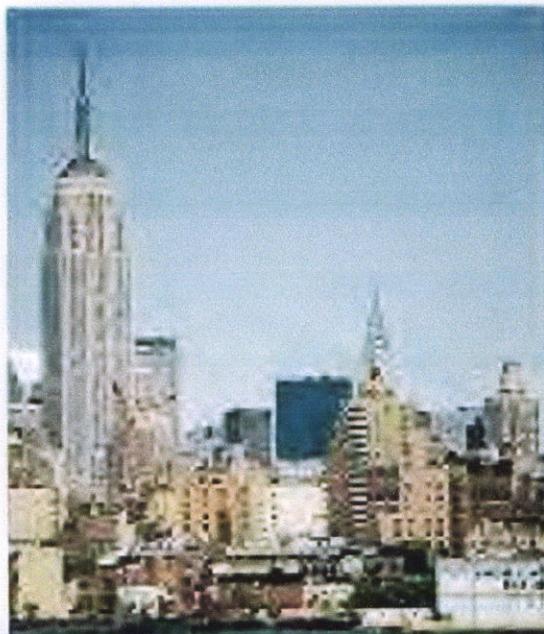


Fig5 : Port de plaisance de Livourne-Italie-

Fig6 : ville de Bologne sur la mer

2) Les types de la régénération des fronts de mer :

La régénération des fronts de mer a été perçue comme un moyen de relier la ville avec son front de mer. Avec la diversification des approches concernant les modalités des transformations et le rôle des pouvoirs publics, les types d'usages des fronts de mer, donc la régénération des fronts de mer ne conduise pas aux mêmes résultats mais selon le type d'évolution (le front transformée en bureaux, équipements de loisir, des logements, des promenades...)

Les catégories de mise en valeur par des projets de type :

a. Valorisation douce : présentent des actions de mise en valeur qui n'apportent aucun changement dans la vocation du site et qui ne comportent pas d'aménagements particuliers.

Ces projets sont surtout de nature événementielle.

b. Valorisation intermédiaire : impliquent des aménagements qui permettent une mise en valeur légère du site et une meilleure accessibilité. Ils peuvent également introduire des mesures de mitigation et d'intégration traitant l'interface avec la ville.

c. Valorisation élevée : développent des aménagements et des interventions visant un changement de vocation du site. Ils impliquent notamment des travaux majeurs et une concertation à grande échelle.

3) Quatre notions structurantes pour la réussite de la régénération :

- **Connectivity :**

C'est-à-dire la nécessité de redonner et préserver au public l'accès à la mer.

- **Community :**

À la fois l'aménagement pour la communauté mais aussi la création d'une communauté d'acteurs pour aménager.

- **Sense of Place :**

Soit la recherche et le maintien d'un sens historique, d'une « archéologie » du front de mer, qui rappelle les essentielles origines industrielles de ces endroits souvent intimement associées aux origines coloniales, et enfin

- **Identity :**

qui souligne la nécessité de créer une identité personnelle aux espaces de front de mer aménagés, pour éviter toute standardisation, en recourant par exemple à l'art urbain et en puisant profondément aux sources de la communauté locale.

The Water front Center, www.waterfrontcenter.org

On conclure que :

- **le patrimoine maritime** se positionne comme un **outil de développement du littoral**, porteur de qualification culturelle, sociale et identitaire des sites côtiers. Il est aussi créateur d'attractivité touristique, facteur d'emploi, d'aménagement et de restructuration des territoires.

Le but principal de la régénération des fronts de mer c'est pour relier la ville avec son front de mer (plusieurs petites villes littorales souffre de ce problème) et donner à la ville leur valeur environnementale et leur marge maritime quel mérite d'avoir.

III) La régénération de front de mer de Livourne :

1) Présentation de la ville de Livourne :

Livourne (*Livorno* en italien) est une ville de Toscane, d'environ 160.000 habitants Livourne, fondée durant la seconde moitié du XVI siècle, conserve de nombreux témoignages des " Nations " étrangères qui ont contribué à son développement comme les édifices religieux, les palais, les cimetières historiques, la gastronomie. Une histoire unique et originale qui, depuis le XVI siècle, caractérise Livourne comme ville ouverte et accueillante.



Fig7 : situation de la ville de Livourne source :Google earth

Livourne était à son origine un petit village de pêcheurs, dans une petite baie naturelle. Le début du XXe siècle de nombreux projets de valeur architecturale et urbanistique : d'élégants établissements thermaux et balnéaires. De nouveaux théâtres sont créés et le centre historique de la ville est entièrement rénové



Fig8 : situation de la ville de Livourne a grand échelle

2) Le front de mer de Livourne :



Fig9 : le front de mer de Livourne

Le front de mer de Livourne fait l'objet d'un programme de régénération destiné à renforcer l'économie locale et à rendre la ville plus valorisée, accueillante pour les touristes, et a une marge maritime.

La régénération du front de mer de Livourne a largement contribué à consolider le caractère si spécifique de la zone. Les programmes ont permis d'instaurer une relation entre la ville et la mer, en intégrant la vie sur le nouveau front de mer au tissu urbain global.

3) La régénération urbaine d'un équipement historique de la ville de Livourne :

a) Livourne en marge de l'histoire

Livourne reste en marge de l'histoire par la régénération des plusieurs quartiers et bâtiments de la ville, en prendre l'exemple de le pole de recherche et de la logistique au QUEEN SCOGGIO qui saillir dans la mer. (les anciens réalisations se situer dans le front de mer parce que a l'époque l'homme le choisi pour plusieurs raisons et ces fronts d'eau qui crier ces villes) . Le projet comprend la reconstruction et la rénovation du bâtiment existant et envisage une action d'expansion dans la continuité et compléter la partie manquante dans un équilibre volumétrique intrinsèque. Une importance particulière couvre le motif distinctif de « bâtiment historique se compose de la théorie des arcades au rez dechaussée, ainsi que la matrice des ouvertures de la même qui deviennent la raison de la conception de la nouvelle partie



Fig10 : Image de l'état actuel Fig11 : Une image de Rock de la Reine inter guerre prise au moment de développement de l'établissement de bains

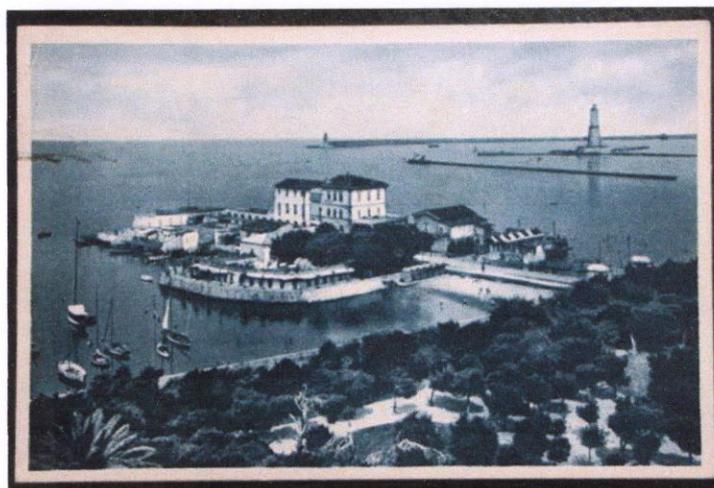
Le complexe est divisé en deux parties et sur trois niveaux : à l'emplacement restauré sont les bureaux administratifs, ainsi qu'une salle de réunion et un atelier au rez- de-chaussée ; en élargissant les six laboratoires sont situés et l'accès principal à la réception du centre de la science.

Fig.12 :

Une image de Rock de la Reine inter guerre prise au moment du développement maximal de l'établissement de bains.

Les bâtiments visibles sont faits de bois , à l'exception du grand corps du multi- étages et a déclaré que

le palais des baignoires pour bébés, ce nommé CIBM récemment rénové et occupé et la Scuola Superiore Sant'Anna.



b) Contexte territorial

Le complexe de la propriété connue sous le nom Rocher de la Reine, se trouve dans une zone de front de mer, affecté par un processus de réaménagement constamment conduit seulement de la ville de Livourne, au cours des deux dernières décennies. Il est situé au début de la promenade et est inséré dans un complexe d'interventions en grande partie déjà faites, visant à la récupération de la promenade dans la section urbaine: la restauration de la terrasse Mascagni, le parc commercial hacks, la marche de l'avenue Italie et le nouveau système routier (pactes territoriaux), élargissement Aquarium, la restauration et la réouverture du Grand Hôtel Palace. En outre, l'ensemble architectural Rock et promenade sur lequel il se produit de la Reine, il est adjacent aux nouveaux chantiers navals Azimuth Benetti, un centre mondial pour la conception et la construction des plus grands yachts, et

capable d'une transaction immobilière avec une composante résidentielle, l'artisanat et commercial et la mer récupéré.

Le projet final comprend un re- fonctionnement de l'ensemble du complexe architectural de Rock de la Reine, et en particulier pour la restauration principale.



Fig13 : Vue générale du complexe Scoglio Della Regina La partie de la place dans le coin supérieur gauche au nord du pont, est déjà éliminé dans les travaux antérieurs Aussi bien que les volumes utilisés comme cabines situées à l'axe du nord et au sud du pont. L'image a été prise en fin des années 80.

c) Évolution historique :

En 1816 construit un bassin carré situé entre le groupe de rochers dans le centre de 'anse décrit de la plage de "Mulinacci" reliée au continent par une passerelle conçue par Poccianti. Les véritables salles de bains sont arrivées qu'en 1840 (salles de bains Glimpses) quand ils ont fait une série de tentes cabanes en bois. Entre 1878 et 1908 ont été construits les deux bâtiments principaux actuels, le mineur pour les cabines (puis des baignoires pour bébés chauds) et plus pour les maisons, les espaces communs et les restaurants-bars.

Le projet final comprend un re- fonctionnement de l'ensemble du complexe architectural de Rock de la Reine, et la restauration principale de l'immeuble.



Fig.14 : image de l'équipement entrain les travaux

d) Objectifs à atteindre :

- Récupérer l'architecture d'un site historique du front de mer de Livourne et offrir l'espace nécessaire au service de public
- Promouvoir le développement des activités culturelles et de recherche dans le domaine des sciences de la mer, avec la création d'un centre de recherche au niveau international visant à étudier des technologies innovantes appliquées au secteur marin
- Le projet comprend la reconstruction et la rénovation du bâtiment existant et envisage une action d'expansion dans la continuité et compléter la partie manquante dans un équilibre volumétrique intrinsèque. Le bâtiment historique se compose de la théorie des arcades au rez-de-chaussée, qui deviennent la règle de la conception de la nouvelle partie, pour le projet réussira

Le projet se caractérise par la proximité de la mer « le projet se continuant vers la mer »



L'architecte AdrianoPodenzana

fig.15 : image de projet final

4) Promenade au long de la mer et la Terrasse « Mascagni » Livourne :

La terrasse Mascagni est une promenade de bord de la mer ; cette promenade s'étend sur une terrasse en pierre qui longe la cote pendant environ 500m, construit à l'époque Fasciste dans les années trente du XXe siècle. Situer au Sud du port.



Fig16 : la terrasse Mascagni –Livourne- Source : Google earthmodifier par l'auteur.

Avec une balustrade qui bord la promenade est composée des petites colonnes, et complété par des jardins et un aquarium. La circulation dans le front de mer est assure par des terrasse et des pistes cyclables. la promenade et leur aménagements proposant un doux de rappel a la mer et assurer l'articulation entre la partie urbaine de la ville et son front d'eau.

Les composants de terrasse



Fig.17 : Aquarium, terrasse bien aménagée (terrasse Mascagni) avec des espaces verts.

Source Google earth , modifier par l'auteur.

La terrasse de Mascagni :



L'autre cote de front de mer « au sud de terrasse Mascagni :



-  La baignade de Livourne (BAGNI PANCALDI)
-  Académie de devine.
-  Equipement sportif

Google earth, élabore par l'auteur.



*Figs18 : la baignade de Livourne
débuté en 1590*

Le Fortezza Nuova dont la construction a

Avec des espaces extérieurs pour les gens plus transats au soleil.

CHAPITRE : 03
CAS D'ETUDE
CAS D'EXEMPLE : Tipasa

Introduction :

La wilaya de Tipasa fait partie de la région nord centre fortement urbanisée et polarisante à la fois, jouissant d'atouts majeurs économiques, touristiques et naturels, la mettant à l'avant garde du reste du territoire national. Elle ne cesse de reproduire les effets des différents déséquilibres et inégalités induits par l'attractivité de la ville.

Situation de la ville :

La ville de Tipasa est une petite ville côtière s'ouvre sur la mer méditerranéenne situer aux centre de nord d'Algérie elle est limitée. Elle se trouve à 80 km d'Alger et couvre une superficie d'environ 7000 Ha, Tipaza est une ville à vocation touristique à une histoire très importante a travers les époques.



Fig. 1 : situation de la ville de Tipasa, source Google earth



Fig. 2 : situation de la ville de Tipasa a l'échelle locale, source : Google earth.

Pour quoi la ville de Tipasa :

La ville de Tipasa est une petite ville côtière Algérienne à des potentialités riche et divers par son histoire (les parcs archéologiques classe un patrimoine mondiale) et ces infrastructures touristiques....

Mais la ville souffre de problème de la dégradation du centre historique (de front de mer) et la désarticulation entre la ville et son front d'eau.

Avant la conception de chaque projet il faut d'abord étudier l'histoire de leur ville pour assurer l'intégration et la continuité.

« La connaissance du développement historique de la ville dans l'histoire est d'une importance décisive pour chaque nouveau projet, car toute époque se construit sur celle qui la précède..... »

ROBERT KRIER

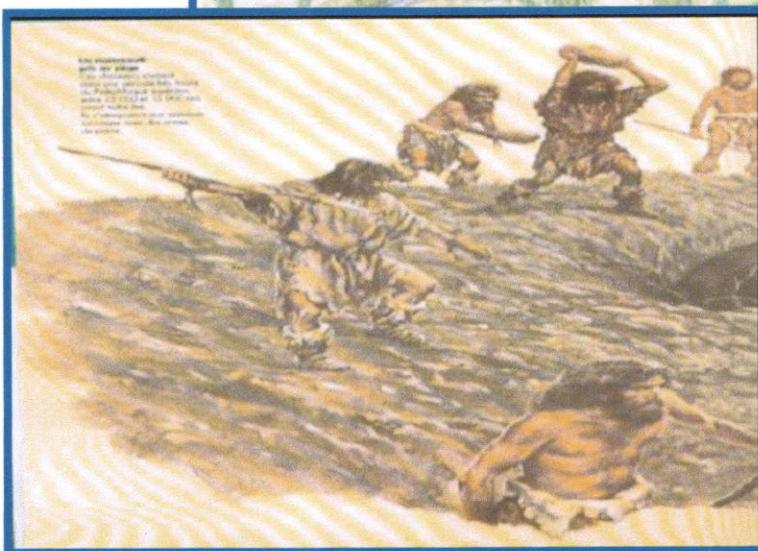
Robert Krier, « L'espace de la ville »

I / L'historique de la ville de Tipasa :

La lecture historique permet de comprendre le processus de formation et de transformation de la ville qui marquée par plusieurs civilisations.

1) Période préhistorique :

Durant cette période les hommes se sont abrités dans les grottes du littoral à proximité de Tipasa, dans la montagne de chenoua, Pendant cette période les ibéro mauriciens combinait à la fois la chasse en montagne et la pêche pour des raisons alimentaires. Au 4^e au 3^e siècle avant J-C, ils commençaient à s'intéresser aux terres fertiles, et à s'organiser en tribus dans la région pour développer la technique d'agriculture.



Figs3 : Images représentant la vie des Ibéro-mauriciens. SOURCE DES IMAGES : REVISION PDAU TIPASA / PHASE I / RAPPORT D'ORIENTATION/ - MAI 2006.

2) Période phénicienne :

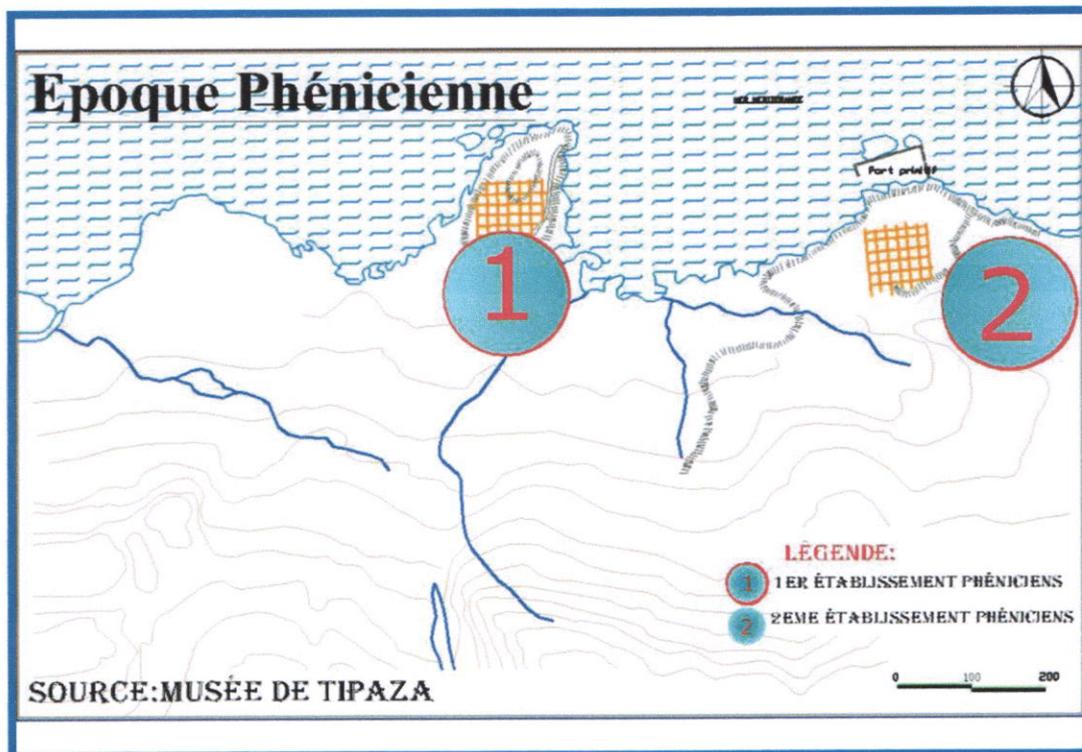
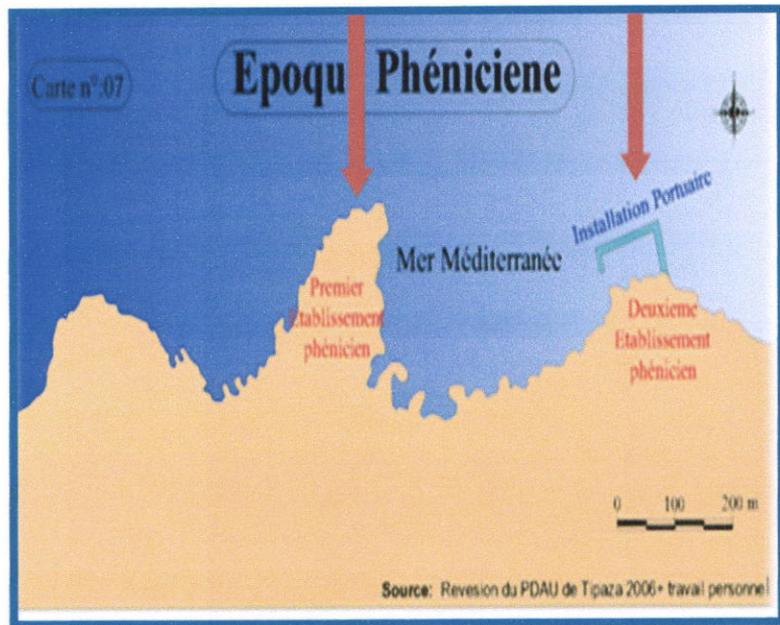
La création de Tipasa remonte vers le 5 et le 6 siècle avant J-C par les phéniciens.

Les marins commerçants Phénicienne choisit l'Afrique du nord pour diverses Raison qui attirent les phéniciens (*Le choix du site régit par plusieurs paramètres:*

-Situation stratégique (défense militaire).

-Conditions naturelles : le mont de chenoua, les terres agricoles

-Choix techniques : matériaux utilisés pour la fabrication des navires.



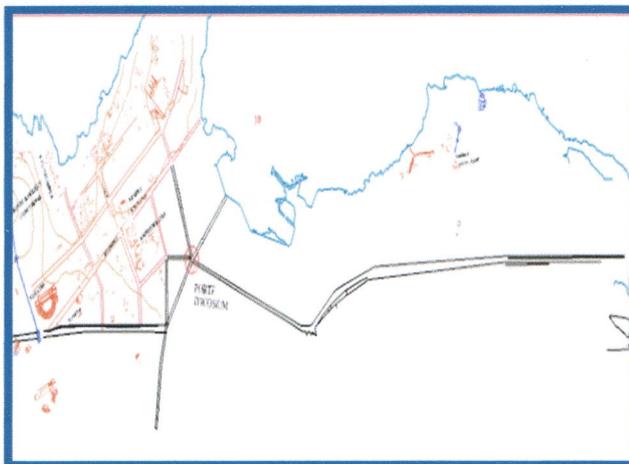
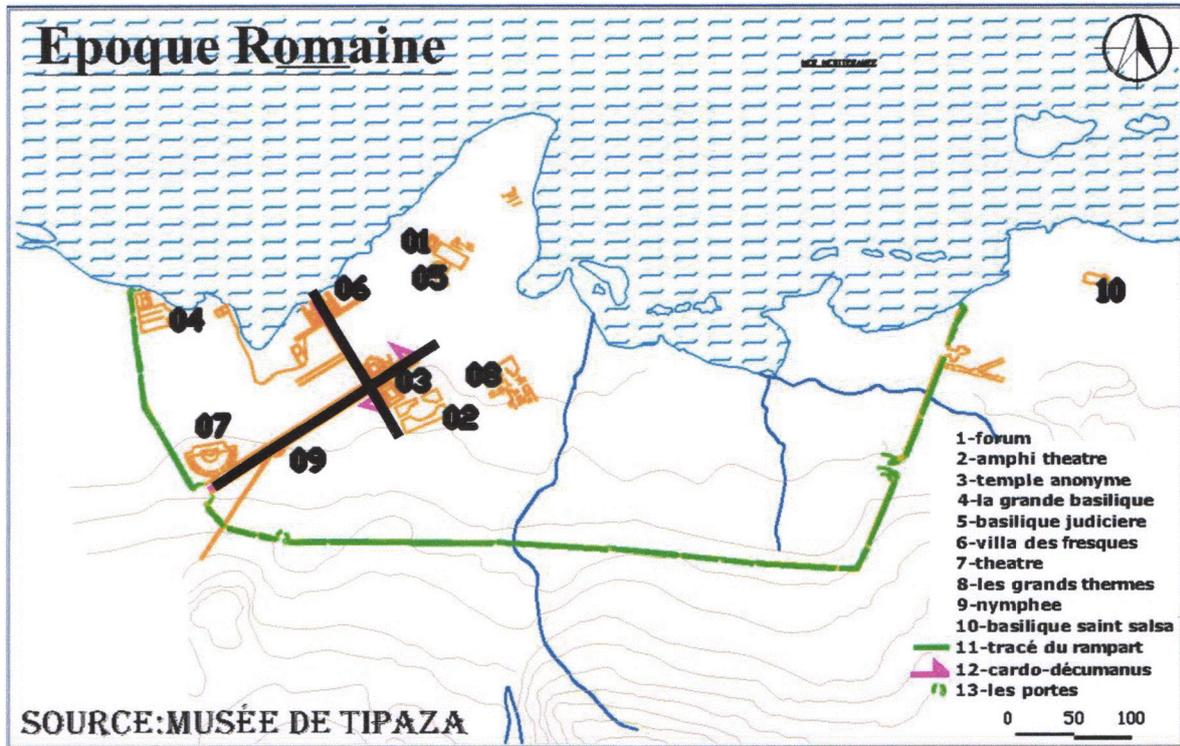
La Construction d'un port primitif au niveau des deux îlots.

Fig.5 : la carte de Tipasa a l'époque phénicienne.

3) Période Romaine :

La ville romaine primitive s'est installée en 4eme et 3eme siècle A .J C.Tipasa à l'époque romaine est resté une ville d'échange et du commerce comme étant des phéniciens.

Les romains construire une cité au bord de la mer. et prolongent le comptoir phéniciens, l'extension de la ville vers l'est suivant les 2 axes cardo et le decumanus. Pour des raisons commerciales et pour préserver les terrains agricoles (ressource de la ville romaine).



Extension vers l'OUEST



Extension vers le SUD

Fig.6 : la carte de Tipaza a l'époque romain, Source : musée se Tipasa

4) Période coloniale :

Les français s'intéressaient à la région de Tipasa qui relève d'une situation stratégique, d'une importance militaire et économique.

Les français tracé des percées vers la mer (projet Demonchy) avec un grand axe central orientés vers la mer et une vaste placette pour offrir le maximum des vues panoramiques, et l'extension fut réaliser vers le sud-ouest et le nord-ouest.

En 1864: une extension fut réalisée vers le nord-ouest par la construction de l'îlot industriel –CHAIX TREMAUX et quelque bâtiments longeant l'actuel axe des ruines (axe Est-ouest).

En 1925: un développement du réseau routier de noyau ancien. Une extension vers le sud-ouest se concrétise par un îlot de BOURGAD suivie d'une extension vers l'est.

En 1948: les travaux d'aménagement du nouveau port marquent une dernière extension urbaine au nord, tout en suivant la même trame et en respectant les limites des sites antiques.

En 1959: la création de la cité oued merzoug en totale rupture avec le tissu de la ville. Cela est explicable par le fait que les colons voulaient éloigner les populations autochtones qui travaillent dans les champs

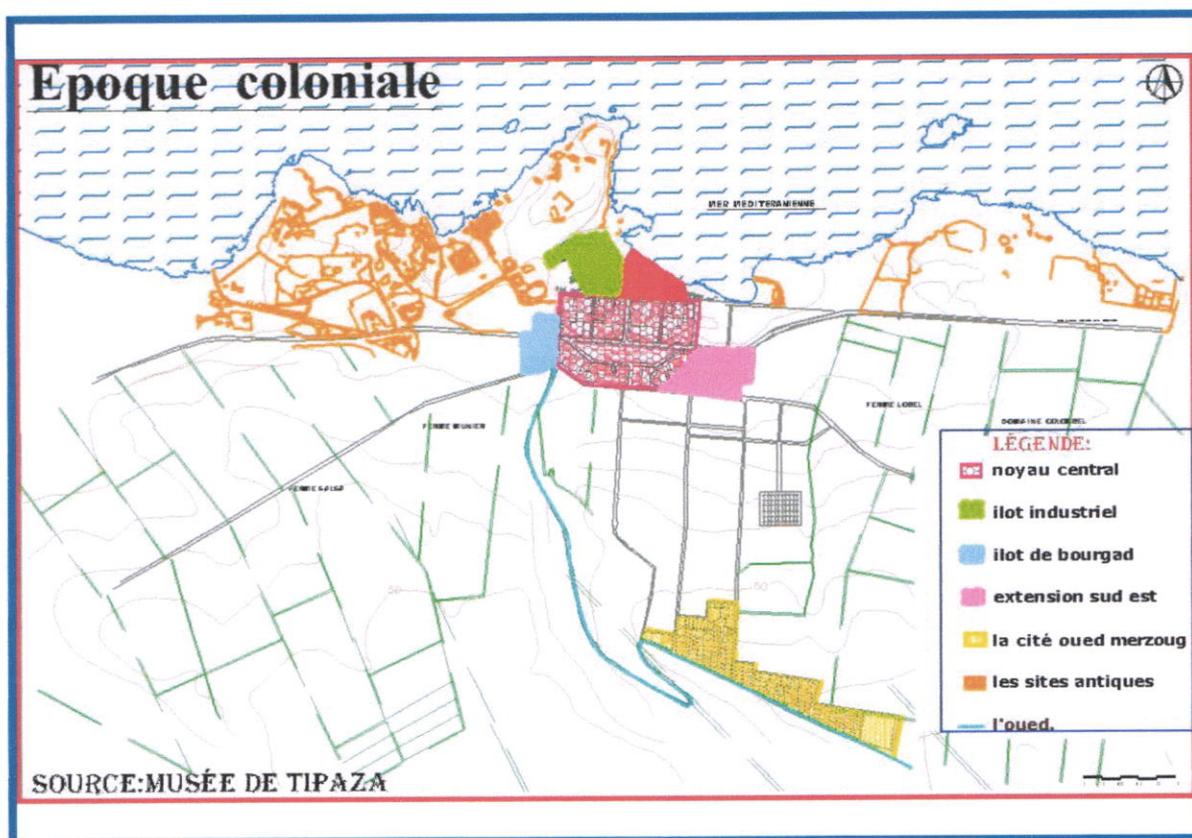


fig.7 : La carte de Tipaza à l'époque coloniale, source : musée de Tipaza

5) Période post indépendance :

Le développement de la ville durant cette période :

- le Centre historique: **connu** une densification des îlots à l'intérieur de village ancien.
- Une extension vers le SUD (entre le centre historique et la cite de oued merzoug)

l'extention vers le SUD-EST et le SUD-OUEST .

Le front de mer qui est limitee par la RN11 delaissee pour ces raisons :

En 1971 l'apparition d'une ville touristique par la réalisations des infrastructure touristique (matares, corne d'or, CET) et en 1985 les cites historique classe aux patrimoine mondiale

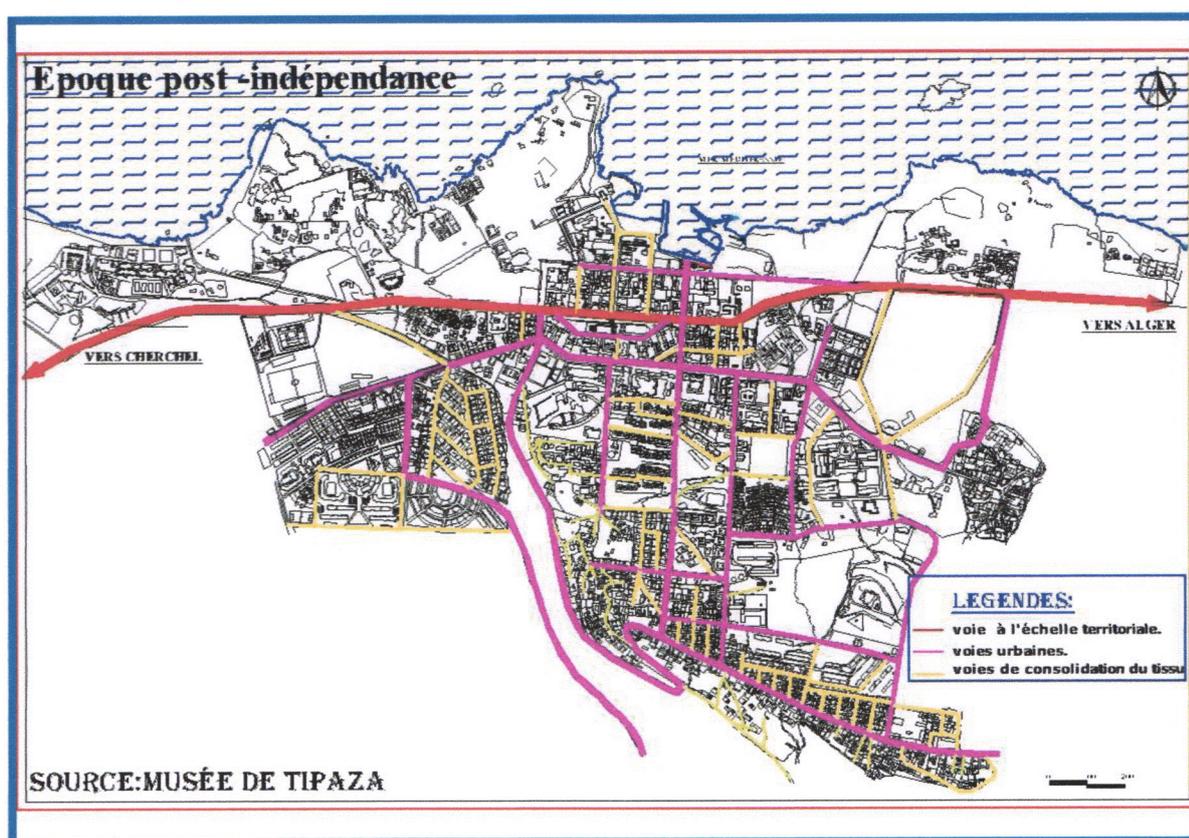


Fig.8 : La carte de Tipasa a l'époque post-independance, source :musee de Tipasa.

6) Période contemporaine :

En 1984 la commune de Tipasa connue un changement radical de l'urbanisme. L'extension de la ville s'est faite sur desterres agricoles orientées à l'Est etl'Ouest du chef lieu. Avec deux pole important : POS AU1 (pole d'équipement a l'EST de la ville) et POS AU2(pole multifonctionnel des logement et des equipements de grande importance).

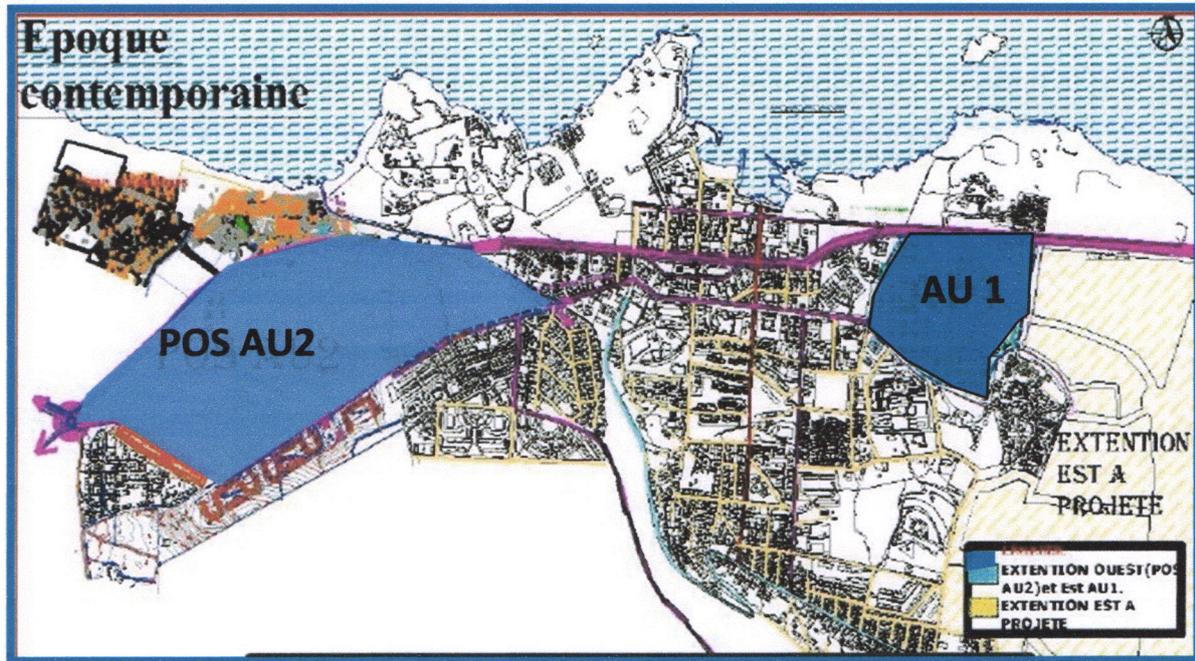


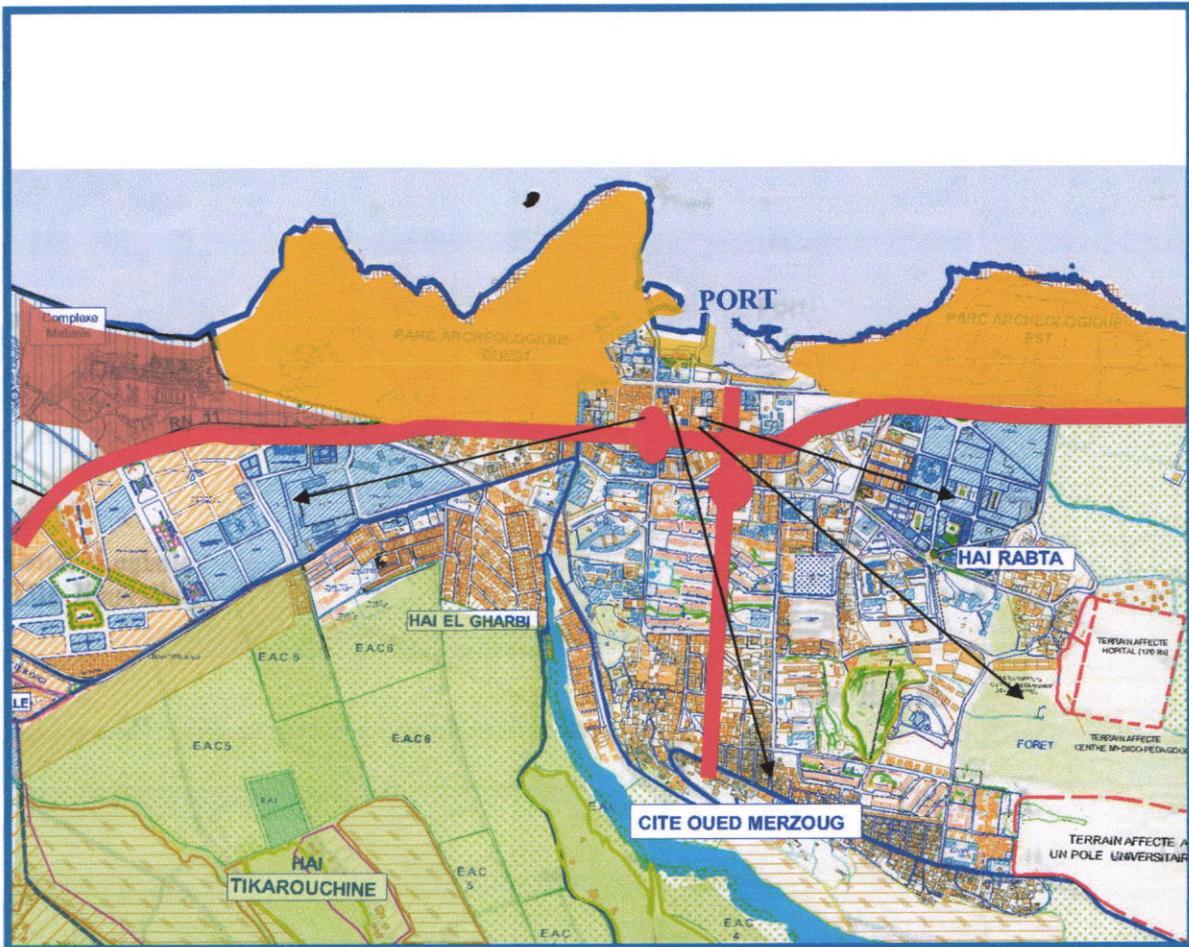
Fig.9: La carte de Tipaza a l'époque contemporaine, source :musee de Tipasa.

II / Le synthese de croissance de la ville:

la RN11 divésee la ville en deux parties libres sans accune conexion .

la croissance de Tipasa a été influencée par plusieurs phénomènes : le site antique et archéologique , la presence de oued Marzoug et les terrains agricoles

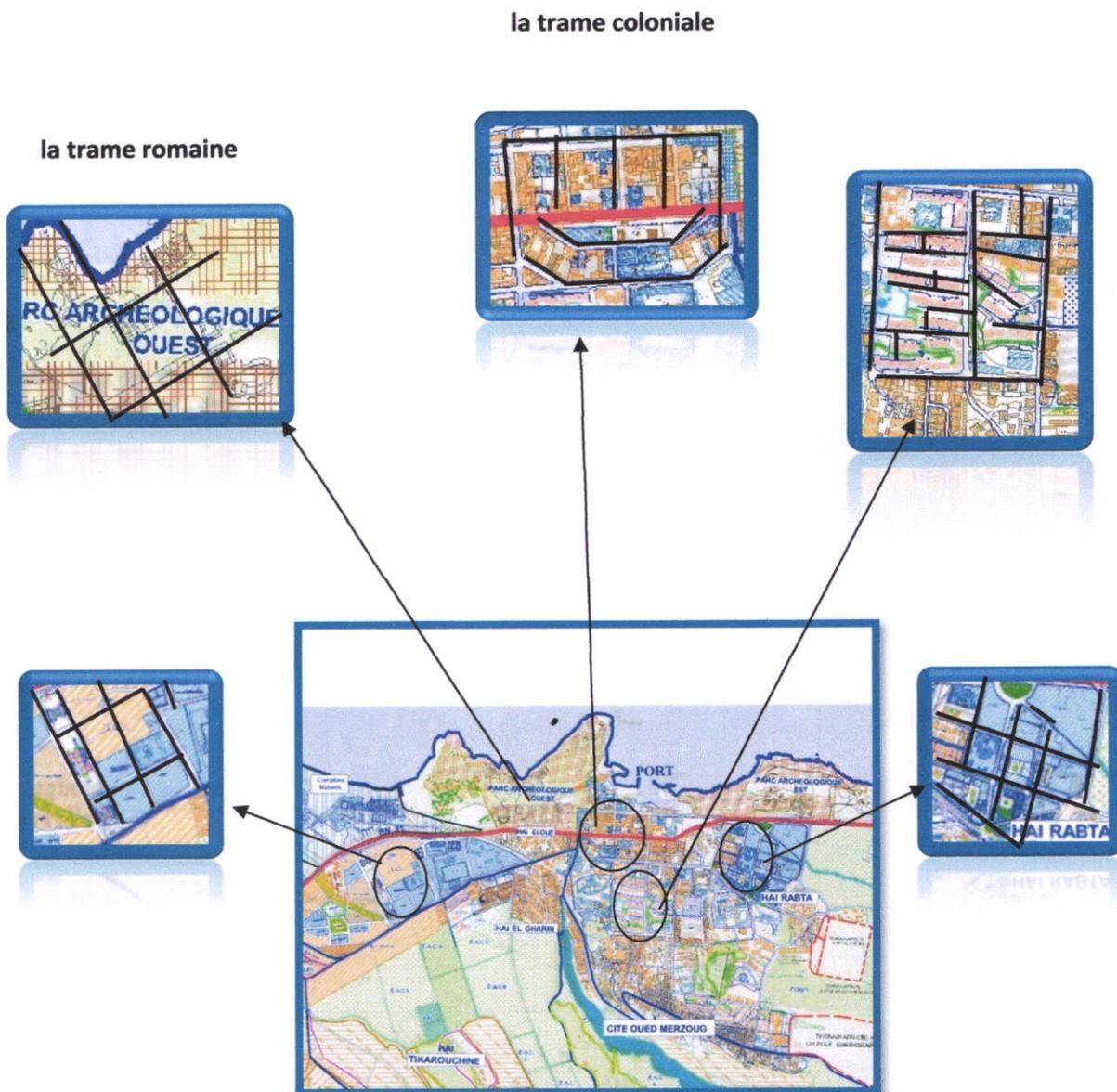
Le développement de poleforme une conurbation avec l'ancien noyau.



- barriere de croissance(terrains agricoles)
- barriere de croissance (l'oued)
- barriere de croissance (les parcs archeologiques)
- ligne de croissance
- pole de croissance
- complexe Matares

fig. 10 :la synthese de la croissance de la ville de Tipasa

III/ Synthèse de l'état actuel de la ville de tipasa :



On remarque que apres les grandes periodes (romaine et coloniale) qui ont un aspét très réguliere et planifier(une trame régulière intégrant plusieurs percées visuelles en direction de la mer), la ville est caractérisée par une urbanisation post-coloniale qui s'étale dans toutes les directions et qui ne convient pas à son contexte de ville littorale(repondre juste pour les bousoins de populations).

La RN11 divise la ville en deux parties : partie front de mer (les parcs archéologiques ; le port et Les infrastructures touristiques) avec aucun dialogue avec la deuxième partie (la partie urbain de la ville) .

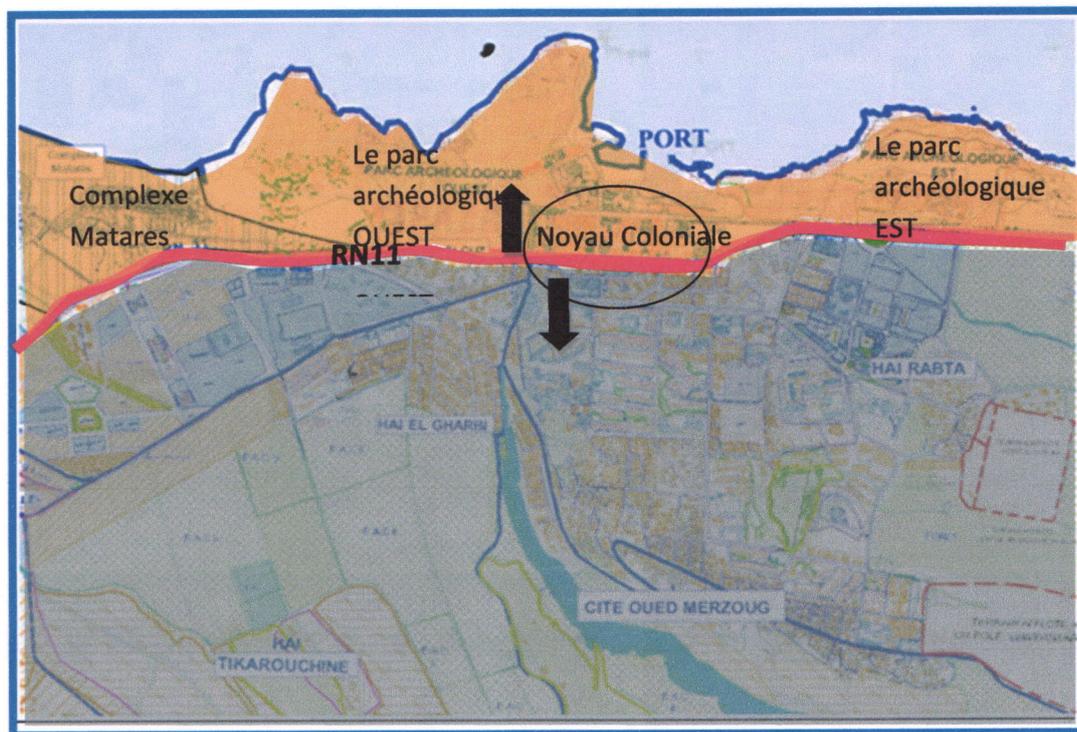


Fig.11 : la carte de Tipasa, élaboré par l'auteur

On remarque :

Un délaissement total de front de mer ; la ville se développé loin de bâtis ancien qui est dégradés son aucun opération de régénération et ca engendre une désarticulation entre ces déférentes entités :

- **Partie front de mer:** Le manque d'articulation entre les différentes entités ou bien une rupture urbaine (les parcs archéologiques, les infrastructures touristiques, et le port)
- **Partie coloniale:** dysfonctionnement avec partie nord et sud de la ville (aucun revalorisation un délaissement totale).
- **Développement sud de la ville :** aucun caractère de la ville littorale. La ville tourne le d'os a la mer.

IV/ L'état de bâtis :

-Tipasa comporte un bâti aux gabarits multiples variant de RDC à R+2

Le bâti en bonne état le gabarit(R+2/R+5)

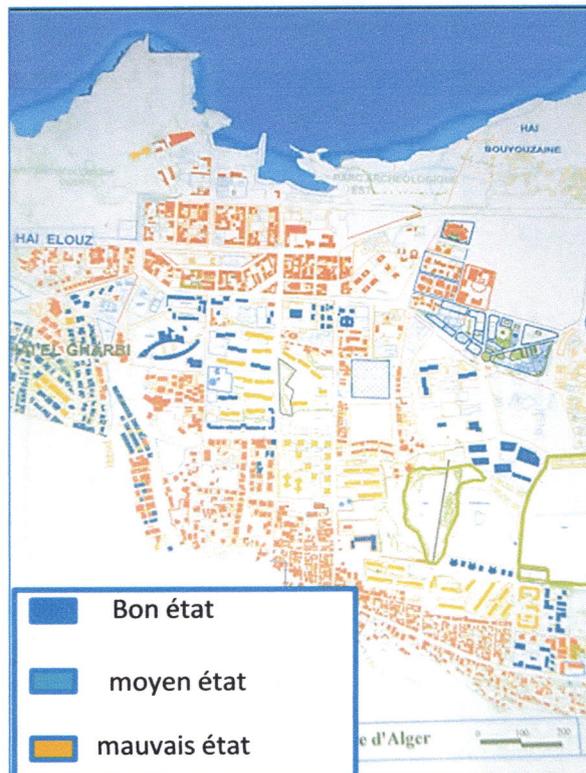
Le bâti en moyen état le gabarit (R+1)/(R+2)

Le bâti en mauvais état le gabarit RDC

Et elle souffre d'une dégradation et de vétusté inquiétante de son bâti au fait de l'ancienneté de certains de ses bâtiments.

Environ 80 % du bâti est construit au cite Oued Marzoug et village Colonial de Tipasa varie entre moyen état et mauvais état.

55% du tissu représente le bâti vétuste, sur l'ensemble du site.



PDAU de Tipasa 2009

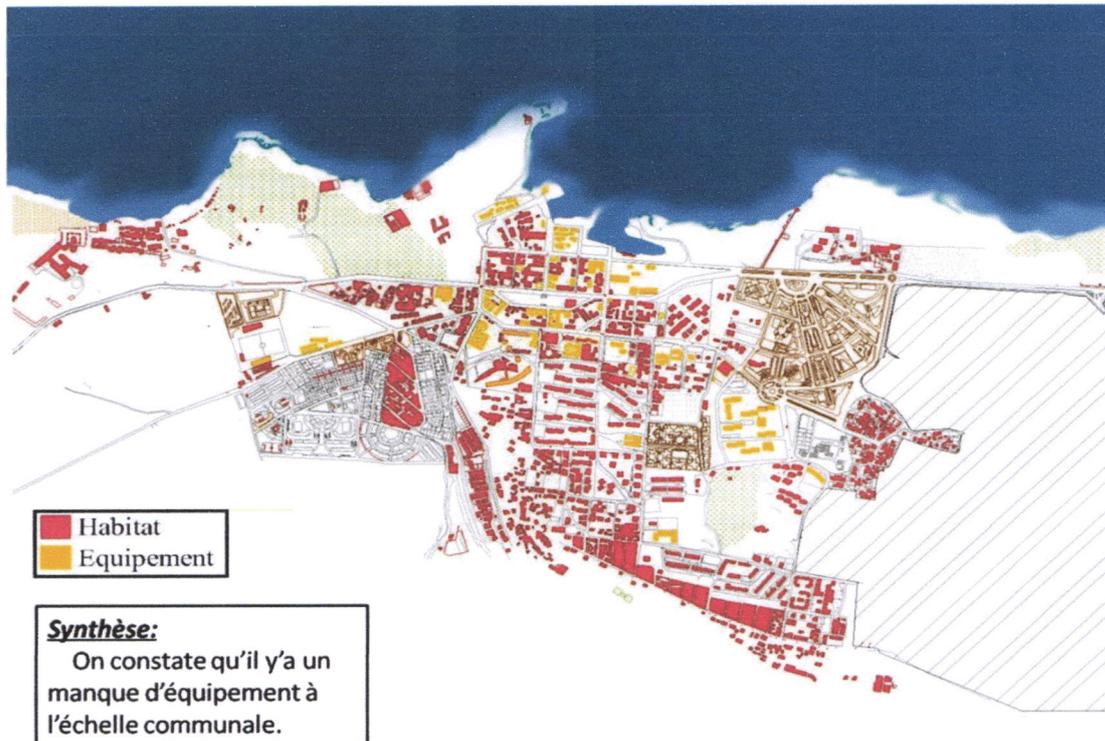
- On remarque une Dégradation du cadre bâti dans le tissu colonial de la ville et ca accélère la perte de sa valeur historique et son caractère qui représente un élément de permanence dans le paysage urbain de Tipasa.



Fig.12 : La dégradation du bâti constituant le noyau colonial

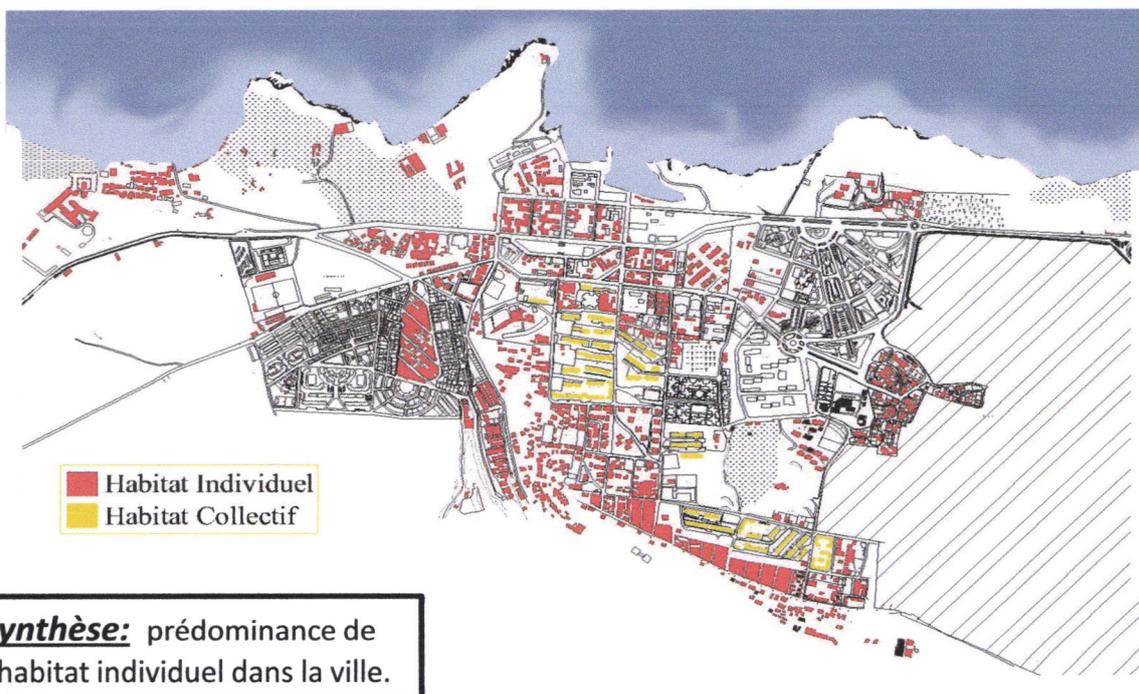
Les façades se dégradent, on remarque aussi le manque d'animation dans ce bâti.

V/Type de bâtis :



PDAU de Tipasa 2009

VI/Typologie de l'habitat :



PDAU de Tipasa 2009

VII/ L'état actuel de front de mer :

1) Le délaissement des parcs archéologiques :

Les parcs archéologiques de la ville de Tipaza sont classés patrimoine universel par l'UNESCO à cause de leurs valeurs patrimoniales. L'Algérie possède des documents : les instruments d'urbanisme (l'article 3) pour les préserver et les sauvegarder. Et les moyens utilisés sont matériels (la clôture) et juridique (foncier inconstructible). Néanmoins ces espaces ne sont pas valorisés, absence de signalisation de ces sites, ils ne sont pas facilement accessibles pour les visiteurs et jouent le rôle de barrage.



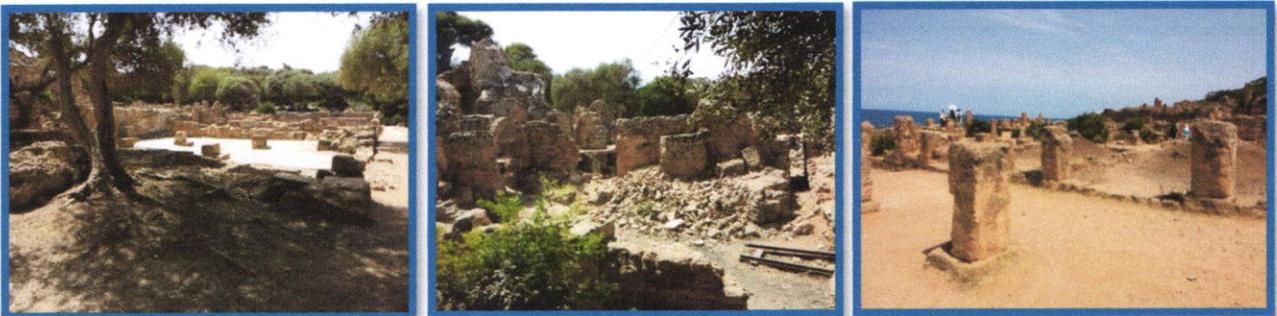
Fig13: la clôture de parc archéologique

La clôture de parc comme une barrière entre la ville et son front d'eau. Et donne une impression des espaces abandonnés.

La clôture ne signifie pas la préservation.



Fig.14 : La clôture depuis la RN11



Figs15 : des vestiges à l'abandon

Les sites historiques dégradés et menacés par l'abandon, aucun rapport entre celui-ci et le milieu urbain.

2) Le délaissement de port :

L'état actuel du petit port de pêche sur l'aménagement actuel du port ne reflète pas l'image potentiellement valorisante, le port et tout le front de mer s'est retrouvé relativement délaissé.

Manque d'animation dans la zone portuaire. Manque d'activités attractives au niveau du boulevard du front de mer, la difficulté d'accès, manque d'aménagement adéquat du port



.Fig16 : le port de Tipaza

3) L'indépendance des complexes touristiques :

Les complexes touristiques sont clôturés et boisés et mettent pied dans l'eau et déclinent la ville. Aucune relation entre eux et la ville.

L'absence d'activités d'animations qui peut satisfaire la demande des visiteurs



Google earth élaboré par l'auteur

VIII/ Les potentialités de la ville de Tipasa :

1) potentialités historiques et culturelles :

-Le cite archéologique de Tipasa avec son mausolée royal a été classé sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité le 17 décembre 1982.

-Le cite archéologique de Tipasa revêt une singularité géologique, écologique, historique et de culture agraire qui sont intégrés dans un milieu naturel de façon à former une entité représentative. Telles furent les critères selon lesquelles le cite a été porté sur la liste du patrimoine universel.

- Deux parcs archéologiques situés de part et d'autre du centre historique s'étalant sur environ soixante hectares.
- Le centre historique classé.
- Ruines romaines éparpillées sur le massif du Chenoua.
- Le port de Tipasa constitue un élément historique et culturel très important pour la ville et la région environnante.

2) Potentialités touristiques :

La Commune recèle d'importantes structures à caractère touristique.

Grâce à ses infrastructures d'accueil et de loisirs, Tipasa se présente comme la première vitrine culturelle et touristique de l'Algérie. et ça par l'existence:

- le complexe de CET
- le village CORNE d'OR
- le centre touristique de Tipasa Matares
- corniche de Chenoua
- les plages.
- les Hôtels et les campings
- les ruines romaines

3) Potentialités naturelles :

-Les conditions climatiques , à savoir : des précipitations annuelles supérieures à 600 mm/an , des températures agréables et des vents réguliers en force et en direction , ont permis l'existence d'une végétation riche et dense , de type méditerranéen, des forêts aux effets bénéfiques sur l'environnement sont connues et localisées , en partie , le long de la cote , comme patrimoine

floristique et faunistique , allié au potentiel historique , caractérisant le paysage naturel , extrêmement charmant, de Tipasa .

- Tipasa possède la splendeur et la diversité de la nature qui font son orgueil. Elle est donc à vocation multiple et est dotée de Un littoral qui recèle une richesse naturelle touristique indéniable et exceptionnelle (mer, plages).
- Le mont chenoua est une couverture forestière importante.

Conclusion :

La ville de Tipasa possède un potentiel naturel très riche, et un patrimoine indéniable pour le développement particulièrement de l'image touristique.

il doit être intégré dans la structure de la ville afin de participer à sa dynamique et sa réanimation. Donc notre périmètre d'intervention est toute la zone Nord de la ville.

La ville de Tipasa et après l'indépendance et comme la plupart des petites villes algériennes a connu une période de stagnation ou l'état s'est intéressé aux grandes villes en premier, la ville n'a bénéficié que de quelques constructions dans le noyau historique de la ville et de la réaménagement des constructions coloniales.

La seconde période et avec la politique algérienne de construire pour répondre aux besoins de la population, la ville s'est développée vers le SUD (tourne le dos à la mer), ce qui a créé un déséquilibre dans la ville et un tissu non homogène.

La ville de Tipasa avec sa vocation touristique (les parcs archéologiques) manque d'une stratégie de développement touristique à court terme et à moyen terme.

Conclusion Générale

X/Conclusion générale :

A l'origine il existe un lien fort entre la ville de Tipasa et la mer, mais maintenant y a aucune dialogue entre ces deux partie.

Le délaissement ville/mer de la ville de Tipasa marqué par le manque d'aménagement et la dégradation de front de mer.

La régénération de front de mer a été perçue comme un moyen de relier et renouer avec la ville et son centre urbain. Donc le but est bien de reconstruire la centralité de la ville par une marge maritime.

Parmi les objectifs des opérations de front de mer de Tipasa est l'articulation de la ville avec son port et son front d'eau pour redynamiser les quartiers anciens contigus. Pour la ville protège son identité parce que ce port et ce patrimoine qui causées la naissance de ces villes.

La ville de Tipasa n'a pas une valeur environnementale et la régénération du front de mer a été présente dans les plus importants usages de la planification et la projection urbanistique. C'est ainsi que le front de mer offre actuellement une potentialité unique pour le développement urbain de la ville de Tipasa ; La préservation des zones côtières est importante pour la rendre aisément et rapidement accessible pour la population (Le front de mer c'est le lieu préféré de tout le monde dans la ville) et pour relier la ville avec son front d'eau

« En intégrant la vie sur le nouveau front de mer au tissu urbain global en mettant en valeur le caractère de la zone et son rôle, avec la restauration du patrimoine historique »

Références Bibliographiques

Site internet et publication en ligne:

- [Tipaza, https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipaza](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipaza), consultée le 02 janvier 2016
- <http://www.municipalidaddevalparaiso.cl> 6 ; consultée le 06 mars 2016
- <http://www.unesco.org/most/ghorra.htm> 11; consultée le 06 mars 2016
- [http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/PDF/DGALN Littoral 3 cle72d5d6.pdf](http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/PDF/DGALN_Littoral_3_cle72d5d6.pdf)
- <http://www.google.dz/search?q=PARTICULARIT2+DES+FACADES+EN+ZONE+LITTORAL>
- <http://leshistoriens.over-blog.net/article-5453350.html>

- *A. El Mouatez, Conseiller Municipal d'Essaouira, Maroc*

- REHABILITATIONS ET TRANSFORMATIONS DES ESPACES HISTORIQUES Gênes et Valparaiso Mémoire de DEA sous la direction de M. Alain MUSSET Université Paris X Nanterre Dea "Géographie et pratique du développement" dir. M. MARIE Ecole doctorale "Milieux, culture et sociétés du passé et du présent" dir. M. DUBRESSON par Sébastien JACQUOT 2003
- Colloque International APPEAR4 et 5 octobre 2005, Bruxelles, Comité des villes et Régions.
- L'intégration architecturale et urbaine des vestiges archéologiques Jacques Teller et Sophie Lefert.PDF
- Développement urbain durable en zone côtière, 21 - 24 juin 1999, Mahdia, Tunisie. PDF
- Érosion du littoral, https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89rosion_du_littoral consultée le 7 janvier 2016.
- Le climat, <http://pm22100.net/pages/enercoop/C/climat.html>, consultée le 7 janvier 2016.
- Le littoral, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Littoral>, consultée le 24 janvier 2015.
- Les devantures commerciales en centre ancien, UDAP, <http://www.mairie-belleville.fr/cities/200/documents/bbf6jt5id0zt6j.pdf>, consultée le 6 décembre 2015.
- Les différents types de côtes, <http://hmf.enseiht.fr/travaux/CD0001/travaux/optsee/hym/16/classification/pa01.htm>, consultée le 1 février 2016.
- -Les tsunamis, https://www.notre-planete.info/terre/risques_naturels/tsunamis.php, consultée le 8 janvier 2016.
- -Saint Nazaire, la prise en compte du patrimoine du PLU, l'architecture balnéaire, 2007.
- -Submersion marine, https://fr.wikipedia.org/wiki/Submersion_marine, consultée le 8 janvier 2016.
- Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés ; J.-M. Halleux et J.-M. Lambotte.PDF
- [www.livornonow.com/...port/local transport](http://www.livornonow.com/...port/local_transport)

- **Les thèses:**

- Mémoire de fin d'étude, option : AZUL, Thème: RECUPERATION ET MISE EN VALEUR DU FRONT DE MER DE LA VILLE DE TIPASA, Année 2012.Blida.
- Mémoire de fin d'étude, option : AZUL, Thème: REVALORISATION DE FRONT DE MER DE LA VILLE DE AZEFFOUN
- Mémoire de fin d'étude, option: Habitat en milieux Littorale, Thème: Conception d'habitat collectif et individuel Site d'étude :la ville de Cherchell., Année 2014.Blida.
- Mémoire de fin d'étude, ARCHITECTURE ET HABITAT, Thème: ARCHITECTURE ET HABITAT EN MILIEU LITTORALE, projet:242 LOGEMENTS EN HABITAT COLLECTIF PODIUM AMÉNAGÉ EN COMMERCE, SERVICE ET ÉQUIPEMENTS, Année 2014.Blida
- Mémoire de fin d'étude, AMENAGEMENT DU SITE POS AU2 ET CONCEPECTION D4UN CENTRE D'AFFAIRE à TIPAZA, Année 2007.Blida.
- Mémoire de fin d'étude, REQUALIFIQUATION DE QUARTIER DU PORT& CONCEPTION D'UN POLE TOURISTIQUE a CHERCHELL Année 2007.Blida.